

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

**CONOCER Y DOMINAR LOS ASTROS. EL PILOTO ANDRÉS DE SAN MARTÍN
Y LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES/DEL CANO**

**KNOW AND MASTER THE ASTROS. THE PILOT ANDRÉS DE SAN MARTÍN
AND THE MAGALLANES / DEL CANO EXPEDITION**

Carmen Mena García
Universidad de Sevilla
Orcid: 0000-0002-1014-1355

Resumen: Una de las grandes cuestiones de la historiografía de los últimos tiempos es la consideración del viaje de Hernando de Magallanes y Juan Sebastián del Cano, que culminaría con la primera vuelta al mundo (1519-1522), como uno de los acontecimientos más significados de la historia planetaria. Pero la tendencia a personalizar el pasado mediante un ejercicio reduccionista provoca inevitablemente un desenfoque del objeto histórico. No debe olvidarse que fueron muchos los partícipes en esta epopeya y que todos ellos aportaron su granito de arena en esta aventura. Tal es el caso del sevillano Andrés de San Martín, piloto real de la *San Antonio* (y la *Victoria*), excelente astrónomo y cosmógrafo de la expedición. A él van dedicadas estas páginas.

Palabras claves: Andrés de San Martín, Fernando de Magallanes, Juan Sebastián del Cano, Cosmografía, Pilotos Reales

Abstract: One of the great debates in recent historiography is the consideration of the journey by Ferdinand Magellan and Juan Sebastián del Cano (1519-1522), which ended up with the first circumnavigation of the globe, as one of the most meaningful events in History. Nevertheless, the tendency to personalize the past had removed the focus from the object of analysis. One should not forget that many men participated in the heroic deed and all of them contributed to the accomplishment of the venture. That was the case of Andrés de San Martín, Royal Pilot of the ships *San Antonio* and *Victoria*. These pages are devoted to the study of this excellent cosmographer and astronomer who played a fundamental role in the historical expedition.

Keywords: Andrés de San Martín, Fernando de Magallanes, Juan Sebastián del Cano, Cosmography, Royal Pilots

Fecha de Recepción: 20/3/2020

Fecha de Aceptación: 24/4/2020

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

En la época de las exploraciones geográficas, cuando España se lanzaba a los mares para descubrir con frágiles embarcaciones nuevas tierras y nuevos mares, los pilotos de aquellos barcos fueron una pieza fundamental. Arriesgaron sus vidas y muchos de ellos las perdieron a cambio de un salario miserable. Pero el mar, que era el pan de sus hijos, el sustento familiar, los atraía irresistiblemente como el canto de las sirenas. Hay que reconocer que sin el coraje y la valentía de estos “juanes sin miedo”, poco o nada podría haberse conseguido. Ellos fueron los verdaderos protagonistas de una época irrepetible aunque su heroicidad, eclipsada por la de los grandes personajes de la conquista, haya caído en el olvido. Y es que los pilotos, por lo general hombres muy humildes, rudos y analfabetos, se resistían a aprender las novedades que la ciencia y la técnica más reciente ponían a su alcance.¹ Su verdadera escuela era la genética familiar, la sabiduría marinera transmitida por generaciones de padres a hijos. Mostraban una tozuda cerrazón mental y una gran fortaleza, pues estaban curtidos en la piel y en el corazón por la furia de las tormentas y de los vientos, por las traicioneras corrientes marinas, por el vuelo de los pájaros, por el discurrir de los astros. No necesitaban saber más. O al menos, eso creían ellos. No obstante, hubo importantes excepciones y una de ellas se llamó Andrés de San Martín...

Muy poco se conoce de la vida privada de San Martín. Fueron sus padres Juan de Logroño y Juana Hernández, vecinos de la collación de Santa María la Mayor en Sevilla. Allí se encontraba la casa familiar en donde Andrés se hizo un hombre al igual que su único hermano Cristóbal. Fruto de sus relaciones con una sevillana muy humilde, llamada Ana Martín, con la que nunca llegó a casarse, nacieron dos hijas naturales, aunque reconocidas legalmente: Juana y María de San Martín. Por razones que desconocemos, -tal vez su falta de medios- la madre se desentendió de las niñas y éstas crecieron cobijadas por el padre y su círculo familiar, quienes las atendieron solícitos mientras vivieron.

¹ “Pedimos y suplicamos a vuestras mercedes nos dejen en nuestra costumbre y que usemos de lo que sabemos y alcanzamos, y hallamos cierto y seguro, y no innoven cosa alguna”. La cita en P.E. Pérez Mallaína, “Los libros de náutica españoles y la enseñanza del arte de navegar entre los hombres de mar del siglo XVI”, en *Visiones, propaganda y repercusiones del Descubrimiento de América*, ed. David González, (Madrid: Silex, 2016), p. 351.

Al servicio de la Casa de la Contratación de Sevilla

Tampoco conocemos mucho de las andanzas de Andrés de San Martín por la capital hispalense ni de sus singladuras por los mares. ¿Dónde aprendió el oficio? ¿Qué barcos pilotaba? ¿Qué rutas frecuentó? Por ahora la noticia más antigua que poseemos data de 1508 y refleja la amistad de San Martín con el famoso explorador y cosmógrafo florentino Américo Vespucio, justo cuando el rey Fernando preparaba en Burgos una magna junta en busca del ansiado estrecho, proyecto en el que Colón había fracasado. Recordemos que a este importante encuentro fueron convocados algunos de los hombres más entendidos en la navegación, como Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís y, por supuesto, Américo Vespucio que el 22 de marzo de ese mismo año iba a ser nombrado el primer Piloto Mayor de la Casa de la Contratación con dos misiones fundamentales: la enseñanza náutica de los pilotos que iban a viajar a las Indias y la confección de un Padrón General o Padrón Real en el que se fueran recogiendo todos los nuevos descubrimientos.² Pues bien, el 4 de febrero, cuatro días antes de su partida hacia Burgos, Vespucio se personaba en una notaría sevillana, apoderando a Andrés de San Martín para que como “procurador” suyo lo representara en todos los pleitos y asuntos a él concernientes mientras durara su ausencia, lo que da cumplida muestra de la estrecha relación que unía a ambos:

*Sean quantos esta carta vieren cómo yo Amerigo Despuche, florentín, vecino de Sevilla, en la collación de Santa María, otorgo e conozco que fago mío propio e mío cierto, suficiente e abundante e conplido procurador, asy en los pleitos movidos como en los por mover, a Andrés de San Martín, vesyno de Sevilla, en la dicha collación de Santa María...*³

² José Pulido Rubio, *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, Catedráticos de Cosmografía y Cosmógrafos* (Sevilla: EEHA, CSIC, 1950), p. 18.

³ *Catálogo de los Fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla* (en adelante CAPS), tomo VIII, Sevilla, 1990. Lo cita Juan Manzano Manzano, *Los Pinzones y el descubrimiento de América* (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1988), vol. II, pp. 228-229.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

Por estas fechas San Martín ya ha conseguido introducirse en los entresijos del nuevo organismo sevillano y ha estrechado lazos con algunos de sus oficiales, una relación que, lejos de debilitarse, saldrá reforzada en los años sucesivos. Es de suponer que por entonces debía ser muy joven y perseveraba en labrarse un futuro.

El 27 de abril del citado año, Francisco Pinelo, que estaba vecindado en la collación de Santa María, al igual que el piloto San Martín y el mismo Vesputio, comparecía en la escribanía de Bernal González Vallesillo y otorgaba un poder a Andrés de San Martín “*su criado*” para todos sus asuntos.⁴ ¿Y quién era este Francisco Pinelo que cobijaba a nuestro piloto bajo su sombra protectora? Pues nada menos que un agente de la banca genovesa y uno de los más ricos mercaderes de Sevilla en donde desempeñaba, merced a sus cuantiosas rentas, el cargo de jurado y fiel ejecutor.⁵ Al poderoso banquero y mercader genovés, amigo personal de Colón, que en 1503 había sido nombrado por la reina factor de la nueva Casa de la Contratación, instalada en Sevilla,⁶ se le ha venido atribuyendo la autoría del proyecto – inspirado en la *Casa da India* de Lisboa⁷ aunque hay quienes descartan, por carecer de fundamento, esta hipótesis.⁸ Sea como fuere, nadie duda de que Pinelo, miembro de una saga de hombres poderosos, gozaba de una situación privilegiada y llevaba largo tiempo, como sabemos, trabajando al servicio de los reyes.

Dicen que “quien a buen árbol se arrima, buena sombra le cobija”. Eso debió pensar Andrés de San Martín cuando un buen día conoció a Pinelo y entró a su servicio como

⁴ Oficio XV, Libro II. Escribanía de Bernal González Vallesillo. 27, abril, 1508. *CAPS*, tomo X. Sevilla, 1997.

⁵ Archivo General de Simancas (en adelante AGS), RGS, 148809, 19. Merced de una fiel ejecutoria de la ciudad de Sevilla, a Francisco Pinelo, vecino de la misma, por vacación del licenciado del Alcázar. Valladolid, 11, septiembre, 1488. Durante un tiempo se encargó también del despacho del correo para los reyes. Cfr. AGS, Cámara de Castilla, CED, 1, 4, 1. Despacho a Francisco Pinelo, fiel ejecutor de Sevilla. Medina del Campo, 19, marzo, 1494.

⁶ AGI, Contratación, 5784, Lib. I, fol. 3 vto y 6 r. La Real Cédula de nombramiento de los tres primeros funcionarios fue emitida por la reina en Alcalá de Henares el 14 de febrero de 1503. En otra dirigida a los mismos consta que comenzaron a prestar sus servicios el 25 de febrero.

⁷ Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias* (Sevilla: Imprenta M. Carmona, 1935), tomo I, pp. 9-10.

⁸ István Szaszdi León-Borja, “La Casa de la Contratación de las Indias y sus hermanas indianas”, en *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, comp. A. Acosta, A. González y E. Vila (Sevilla: Universidad de Sevilla, CSIC y Fundación El Monte, 2003), pp. 103-104.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

empleado de su banco.⁹ Sus idas y venidas cumpliendo los encargos del banquero-factor le permitiría conocer bien de cerca los entresijos de la Contratación y entablar amistad con los otros colegas del triunvirato, como el doctor Sancho Ortiz de Matienzo, compañero de Pinelo al frente de la tesorería de la Contratación, o el factor Juan López de Recalde. En efecto, resulta razonable pensar que durante esta etapa Andrés de San Martín debió de cumplir fielmente sus tareas pues al poco de la muerte de Pinelo, acaecida en marzo de 1509,¹⁰ lo encontramos de nuevo implicado en actividades de la Casa, esta vez como hombre de confianza del tesorero de la Contratación, el burgalés Sancho Ortiz de Matienzo, jurista y canónigo de la catedral de Sevilla.¹¹ Fruto de esta relación se conservan algunas pistas muy valiosas. Sabemos, por ejemplo, que unos años más tarde, Matienzo reconocía en una notaría sevillana a Andrés de San Martín como “*su criado*” al tiempo que declaraba que éste había sido “*su oficial y factor en el oficio de tesorero en la Casa de la Contratación*”, desde el 1 de abril de 1511 hasta fines de agosto de 1515, con la importante misión de recibir y cobrar todo el oro, las perlas y el palo de Brasil que, procedentes de las Indias, correspondían a la Corona.¹² Un encargo de gran responsabilidad que no supo asumir dignamente, como ya veremos.

Durante esta etapa Andrés de San Martín como oficial y delegado de Matienzo en temas de la tesorería lo representa en otras cuestiones de tono menor, como es el libramiento de los salarios correspondientes a algunos de los trabajadores enviados a América por cuenta de la corona. Por ejemplo, consta que el 22 de marzo de 1513 dos canteros sevillanos – Cristóbal de Herrera y Pedro Correa- así como el maestro de cantería Ortuño de Bretendón, vecino de Bilbao, recibieron de Andrés de San Martín, que actuaba en nombre del tesorero

⁹ Además de a Vespucio, “también a San Martín, empleado de su banco, nombró Francisco Pinelo su procurador, pocos días antes de morir”. Consuelo Varela, *Colón y los florentinos*, Madrid, Alianza, 1988, p. 69, citando a A. Boscolo: *Saggi su Cristoforo Colombo*. Roma, 1986, p. 27.

¹⁰ Pinelo falleció en Sevilla el 21 de marzo de 1509 y fue reemplazado como factor de la Casa de la Contratación por el Vasco Ochoa de Isasaga el 2 de abril de ese mismo año. Shäfer, *El Consejo Real y Supremo*, p. 14, nota 5.

¹¹ El doctor Sancho Ortiz de Matienzo era abad de Jamaica, aunque nunca pisó las Indias, protonotario apostólico, canónigo de la Santa Iglesia Catedral de Sevilla y tesorero de la Casa de la Contratación.

¹² Oficio IV, Libro III. Escribanía de Manuel Sigura, 18, julio, 1519, seguida de otra escritura de la misma fecha y contenido similar. *CAPS*, tomo VII, Sevilla, 1990.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

Matienzo, 50.500 maravedís por los jornales que se le debían durante el tiempo que estuvieron trabajando en la isla Española.¹³ Y el 19 de octubre de ese mismo año San Martín abonaba otros 14.560 maravedís, por el salario correspondiente a 52 días laborables en la isla Española, al cantero Juan Valenciano, vecino de la Gran Canaria y probablemente compañero de los anteriores.¹⁴

Unos meses atrás encontramos a Andrés de San Martín como comisionado de Matienzo, esta vez en la transacción de la carabela *la Rosa de Santa María* (o de *Nuestra Señora*) que el 19 de agosto de 1513 nuestro piloto adquirió al maestre de Palos Diego Quintero de la Rosa por 85.000 maravedís. Se da la circunstancia de que la citada embarcación estaba destinada a formar parte de la gran flota naval de Pedrarias Dávila que se aprestaba en Sevilla por aquellos meses para marchar a Castilla del Oro y en la cual viajaría el propio San Martín.¹⁵

Por lo que puede apreciarse, es evidente que durante esta etapa Matienzo, quien ha depositado toda su confianza en el piloto sevillano, no duda en involucrarlo en asuntos de muy diversa índole, ya sean relacionados con las Indias o con otros ámbitos de la tesorería. Y así, por ejemplo, en 1515, el tesorero apoderaba a San Martín y a Alonso de la Torre, criado del secretario del rey Lope de Conchillos, por entonces en la corte, para que entregasen a los contadores mayores la correspondiente carta de pago o recibí por valor de 201.400 maravedís, suma que Matienzo había recibido de aquellos “por la cobranza de Melilla” durante el periodo de 1508 a 1510.¹⁶

¹³ Oficio I, Libro I. Escribanía de Mateo de la Cuadra, 22, marzo, 1513. CAPS, tomo III, s.a.

¹⁴ Actuó como representante del citado cantero Juan Alemán, vecino de Sevilla, en la collación de San Isidro. Oficio I, Libro II. Escribanía de Mateo de la Cuadra, 19, octubre, 1513. CAPS, tomo III, Sevilla, s.a.

¹⁵ Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Sección Protocolos Notariales, (en adelante AHPS), 10. Oficio I, Libro II. Escribanía de Mateo de la Cuadra, 19, agosto, 1513. Más información en Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro, 1513-1514* (Sevilla: Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 1998, 2ª edición, 1999), p. 292.

¹⁶ AHPS, 1.515. Oficio III, Libro I. Escribanía de Juan Ruiz de Porras. 29, marzo, 1516.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano**Andrés de San Martín, Piloto de Sus Altezas**

En otra ocasión nos ocupamos del colectivo de los pilotos reales también conocidos como *pilotos de Sus Altezas*, al tiempo que desvelábamos las vicisitudes de algunos de los primeros navegantes que fueron destacados con este nombramiento.¹⁷ Recordemos, de nuevo, que ante la necesidad de disponer de marinos experimentados, la corona había decidido en Burgos, en 1508, al tiempo que creaba el oficio de Piloto Mayor en la persona de Américo Vespucio, establecer un cuerpo selecto de pilotos –*Juan de la Cosa, Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón*- que fueron puestos al servicio de Casa de la Contratación e integraban su plantilla. Eran nombrados por el rey, estaban a su servicio permanentemente, “tanto por mar como por tierra”, y cobraban un salario de los fondos de la Contratación, desde luego inferior al del piloto mayor,¹⁸ que oscilaba entre 20.000 y 30.000 maravedís anuales en metálico, aunque hubo casos excepcionales como el de Vicente Yáñez Pinzón, a quien el monarca siempre reconoció muy especialmente por los extraordinarios servicios prestados a la Corona,¹⁹ que recibió un salario mucho más elevado que sus restantes compañeros: nada menos que 40.000 maravedís anuales, más un complemento de 24 fanegas de trigo, “razonando cada hanega a sesenta maravedís”.²⁰ Fueron también excepcionales sus condiciones laborales, tal y como se desprende de su título de piloto real, en el cual se especificaba que cobraría 40.000 maravedís mientras estuviese en tierra, pero cuando

¹⁷ Cfr. Carmen Mena García, “Los pilotos reales en la armada de Castilla del Oro”, en *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla. Homenaje a D. José Antonio Calderón Quijano*, ed. M. J. Sarabia, J. Ortiz de la Tabla, P.E. Pérez Mallaína y J. Hernández Palomo (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1997), pp. 41-60.

¹⁸ AGI, Contratación, 5784, L.1, fol. 12 vto. Real Cédula a los oficiales de la Contratación. Burgos, 22, marzo, 1508. A Américo Vespucio se le asignó con su nombramiento de Piloto Mayor un sueldo de 50.000 maravedís al año, aunque días más tarde éste se acrecentó con un complemento de otros 25.000 maravedís en concepto de ayuda de costa.

¹⁹ Como subraya Manzano, el rey Fernando le distinguió siempre con su especial aprecio y consideración más exquisita”. *Los Pinzones*, vol. II, p. 593.

²⁰ Pago a Vicente Yáñez Pinzón del tercio segundo de su quitación de piloto del año 1511. J. Manzano, *Los Pinzones*, vol. III, doc. 142. Fueron también excepcionales sus condiciones laborales, tal y como se desprende de su título de piloto real, en el cual se especificaba que cobraría 40.000 maravedís mientras estuviese en tierra, pero cuando navegara, su sueldo se vería incrementado hasta los 48.000 maravedís, más la correspondiente ración de trigo. Título de piloto real expedido a Vicente Yáñez Pinzón en una real cédula dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación. Burgos, 22, marzo, 1508. Manzano, *Los Pinzones*, III, doc. 68. El piloto Juan Rodríguez Serrano, quien tenía asignado un sueldo de 30.000 maravedís anuales, también recibía un complemento de 2 cahíces de trigo, lo que daba un total de 31.440 maravedís. C. Mena García, *Sevilla y las flotas*, p. 219.

navegara, su sueldo se vería incrementado hasta los 48.000 maravedís, más la correspondiente ración de trigo.

No todos los pilotos reales recibieron un trato similar, lo cual llama poderosamente nuestra atención. Tratándose de personas que desempeñaban un mismo oficio y prestaban los mismos servicios a la Casa de la Contratación sorprende la manifiesta desigualdad, tanto en el trato como en el salario, que recibían unos y otros. ¿Se gratificaban los méritos personales de cada uno? ¿O acaso existía un claro favoritismo por parte de los oficiales de la Casa?

En un periodo de tiempo relativamente corto, las bajas producidas por fallecimiento o ascenso de los pilotos dejan raquítica la plantilla. A comienzos de 1512, muerto *Vespucio* y *Juan de la Cosa*, y una vez promovido *Juan Díaz de Solís* a Piloto Mayor para cubrir la baja del florentino, los dos únicos pilotos reales de los que dispone la Casa son *Vicente Yáñez Pinzón* y *Pedro de Ledesma* que acaba de ser nombrado a fines de 1511.²¹ Se piensa entonces en reforzarla con nuevas designaciones –hasta 10 nuevos pilotos en tan sólo cuatro años– porque las necesidades de contar con buenos marinos para las nuevas exploraciones son tan grandes como su escasez. Es ahora en esta nueva tanda de nombramientos cuando Andrés de San Martín recibe su título de piloto real, mediante cédula fechada en Burgos el 22 de mayo de 1512, con un salario anual de 20.000 maravedís, que por cierto, si se compara con el de sus colegas, es uno de los más bajos. El documento dice así:

Nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de las Yndias que residís en la çibdad de Sevilla sabed que mi merçed e voluntad es que Andrés de San Martín aya e tenga de nos en cada un año asentados en los nuestros libros desa casa por nuestro piloto con que contyno esté aparejado para nos servir, ansy por mar como por tierra,

²¹ AGI, Contratación, 5784, L.1, fol. 15v.-16r. Título de piloto real a favor de Pedro de Ledesma. Burgos, 6, diciembre, 1511 ¿Por qué ya en 1508 Pedro de Ledesma declaraba ser piloto de Sus Altezas? Véase C. Mena García, “Los pilotos reales”, p. 42, nota 5.

Carmen Mena García
Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

*veynte myll maravedís. Por ende, yo vos mando que lo pongades e asentedes asy en los nuestros libros dessa dicha casa...*²²

Por fin nuestro piloto sevillano, el alumno de Américo Vespucio, ve reconocido sus méritos y entra al servicio de la Corona. ¿Lo considera un triunfo? Al contrario, un fracaso porque hace tiempo que apunta más alto, que aspira a más. Entiende que éste es un premio de consolación, y no le faltan razones. Pero algo ha cambiado, indudablemente. Ahora con este nombramiento San Martín continúa al servicio de la Casa de la Contratación para la que lleva trabajando mucho tiempo, pero no lo hace como criado o protegido de algunos de sus funcionarios, sino por encargo regio, con una misión que le llena de orgullo: la de pilotar los barcos de la Corona.

La primera empresa de envergadura en la que participa San Martín es la gran flota de Pedrarias Dávila que viaja al Darién (*Castilla del Oro*) en la primavera de 1514. Pocos meses atrás, concretamente el 6 de diciembre de 1513, el monarca firmó la orden disponiendo que nuestro piloto se incorporase a la armada junto a Juan Vespucio, el sobrino de Américo. Ambos habían sido reclutados a última hora siguiendo las recomendaciones de los oficiales de la Casa con los que el monarca solía consultar tales nombramientos.²³ Sabemos que a bordo de la armada de Pedrarias se encontraba una importante delegación de nada menos que seis pilotos reales, lo que equivale a decir que la mitad de la plantilla que en esa fecha trabajaba al servicio de la Casa fue destinada a esta magna expedición. Entre ellos y como colegas de San Martín viajaban Pedro Ledesma, Juan Vespucio (Florencia), Antonio Mariano (Roma), Andrés García Niño y Juan Rodríguez Serrano, este último como piloto mayor de la flota. A última hora Vicente Yáñez Pinzón, el famoso piloto paleño, no pudo embarcar por encontrarse gravemente enfermo.

²² AGI, Contratación, 5784, L.1, fol. 17v. Real Cédula a los oficiales de la Contratación. Burgos, 23, mayo, 1512. Una anotación al margen, efectuada años más tarde, dejaba constancia de su fallecimiento: “Andrés de San Martín. *Este sea el que es muerto*”. Ese mismo día se despachó otra cédula de nombramiento de piloto real a favor de Juan Vespucio, sobrino de Américo.

²³ AGI, Panamá, 233, L.1. Real Cédula a Jerónimo Vispuche y a Andrés de San Martín para que se preparen para ir a Castilla del Oro con Pedrarias Dávila y hagan lo que el citado Pedrarias les diga de parte de S.A. Madrid, 6, diciembre, 1513.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

Nos hubiera gustado conocer cuántos viajes a las Indias había realizado Andrés de San Martín antes de zarpar con Pedrarias y, por consiguiente, cuál era su experiencia en la navegación oceánica, pero no hemos encontrado huellas de ninguna de estas travesías. Lo intuimos aprendiendo astronomía y cosmografía, así como a confeccionar mapas y cartas de navegar, primero junto a su amigo el piloto mayor Américo Vesputio, quien debió de iniciarlo en las técnicas y secretos de la ciencia náutica de la época y luego, junto a Juan Vesputio, el sobrino muy amado de Américo, pues es cierto que a la muerte del famoso navegante florentino, acaecida el 22 de febrero de 1512, San Martín siguió vinculado con su heredero más inmediato: Juan Vesputio, nombrado, como ya vimos, piloto real al mismo tiempo y con idéntico sueldo que el piloto sevillano.

Juan Vesputio habría de heredar muchas de las cualidades de su tío Américo y con el tiempo se convertiría en uno de los cartógrafos más cualificados de la Casa de la Contratación. De hecho el 24 de julio de 1512 cuando tan sólo hacía cinco meses de la muerte de Américo, una real provisión de la reina Juana encargaba al entonces piloto mayor de la Casa, Juan Díaz de Solís, y al piloto real Juan Vesputio la confección en pergamino de un nuevo “Padrón General” de las islas y tierra firme descubiertas hasta la fecha o “*Padrón Real*” que debía quedar expuesto en la Casa de la Contratación a la vista de todos los marinos para que por él pudieran regirse en todos sus viajes. Mucho debían confiar en la pericia del joven florentino para encargarle un trabajo de tal responsabilidad. Desde luego no le faltan razones a R. Cerezo al afirmar que Juan Vesputio junto a García Toreno y Diego Ribero componían en la década de los veinte “la élite de la Casa en la maestría de hacer cartas”.²⁴ Sólo *Micer Juan Vesputche*, estaba facultado para sacar copias en pergamino del citado Padrón Real y entregarlas a los pilotos que lo solicitaran, vendiéndoselas a un precio razonable y previamente tasado por la Casa de la Contratación. Autorización que se le otorgó haciendo constar “que él y no otra persona, *salvo Andrés de San Martín, también piloto, que tiene licencia para ello*” pueda sacar los citados traslados del Padrón General de las Indias²⁵

²⁴ Ricardo Cerezo Martínez, “Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación de la tierra”, en *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento* (Madrid: Real Academia de la Historia, Confederación española de Cajas de Ahorros, 1992), tomo II, p. 179.

²⁵ AGI, Indiferente, 418, L.3, fol. 324v.-325v. Real Cédula a Juan Vesputche. Burgos, 12, julio, 1512. Cfr. J. Pulido, *El Piloto Mayor*, pp. 255 y ss.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

¿Por qué se concedía a nuestro piloto y “no a otra persona” semejante privilegio? Pues seguramente porque ya por entonces debía de ser un reputado cartógrafo que gozaba, además, de la consideración y reconocimiento de los oficiales de la Contratación y, por ende, del monarca.

Una vez culminada su misión al Darién, en enero de 1515, Andrés de San Martín se encontraba de regreso en Sevilla.²⁶ Sebastián Caboto, ya al servicio del rey español, pues se declara “capitán del rey y vecino de Sevilla en la collación del Salvador”, parece dispuesto a ausentarse, y antes de abandonar la capital hispalense, el 9 de enero del citado año, da poder a Andrés de San Martín para que cobre en su nombre de los oficiales de la Contratación el salario y libramientos que le correspondan durante su ausencia.²⁷ Sobre el famoso piloto extranjero, que al poco tiempo de instalarse definitivamente en España depositaba su confianza en San Martín, regresaremos luego.

Meses más tarde -el 21 de abril- nuestro hombre acude de nuevo a una escribanía pública. Actúa ahora por delegación del vasco Juan López de Recalde, el poderoso contador de la Casa de la Contratación. Como albacea testamentario del piloto real Antonio Mariano, que acaba de fallecer en Sanlúcar nada más regresar de un viaje a las Indias, Recalde ha delegado en Andrés de San Martín la tarea de entregar 13.128 maravedís a un vecino de Sanlúcar, un tal Martín Gómez, para cumplir con las mandas del testamento del fallecido piloto con quien, por cierto, San Martín había viajado al Darién. De nuevo San Martín como servidor diligente de los de la Contratación.²⁸

No obstante, el piloto sevillano no se siente satisfecho con el trato recibido. Desde el fallecimiento de su maestro Américo Vesputio, acaecida como sabemos en 1512, se considera con capacidad y méritos suficientes como para aspirar al cargo de Piloto Mayor de la Casa, pero las circunstancias -o los apoyos necesarios- no le favorecen. Él mismo reconocía años después en una carta dirigida al monarca que había perdido aquella

²⁶ Los barcos de la flota de Castilla del Oro que sobrevivieron al viaje hicieron su entrada en el puerto de Sevilla a fines de diciembre de 1514, según consta en los registros del tesorero Matienzo. Cfr. M.A. Ladero, *Las Indias de Castilla en sus primeros años* (Madrid: Dykinson, 2008), pp. 412-413.

²⁷ Oficio I, Libro I. Escribanía de Mateo de la Cuadra, 9, enero, 1515. *CAPS*, III, 143.

²⁸ Cfr. C. Mena García, “Los pilotos reales”, p. 55.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

oportunidad “por estar en aquella sazón ocupado en la Casa de la Contratación” en asuntos de la Corona y “no se aver hallado en la corte”, y por ello “fue proveído del dicho oficio de piloto mayor Juan Díaz de Solís”, nombramiento que seguidamente había protestado por considerarlo injusto. Sin ocultar su amargura, manifestaba que “ha servido hasta aquí a nos e a nuestra corona real en cosas de la dicha casa y que tiene habilidad e suficiencia para servir el dicho oficio de piloto mayor”. El rey Fernando, quien no solía dar marcha atrás en sus decisiones, ratificó el nombramiento de Solís, pero quiso compensar a San Martín nombrándolo piloto real y mandándolo asentar en la plantilla de la Casa de la Contratación. Los sueños del sevillano se esfumaron de un plumazo.

Una nueva ocasión se presentó a nuestro despechado piloto tres años más tarde. La trágica muerte de Juan Díaz de Solís en su expedición al Río de la Plata (enero, 1516), dejando con ello vacante el cargo de Piloto Mayor, abrió una nueva trocha a sus sueños. Pero una vez más todos los hados se aliaron en su contra. La noticia del fallecimiento de Solís tardó en llegar a la corte y cuando lo hizo se vivía en Castilla un largo periodo de interinidad. Tras el fallecimiento del rey Fernando en Madrigalejo (Trujillo) en enero de ese mismo año, el equipo fernandista de Fonseca y Conchillos será desplazado en el gobierno de las Indias por el cardenal Cisneros y luego por el Chanciller Sauvage, quienes asumirán el gobierno mientras llega desde Flandes el joven rey Carlos.²⁹ Pero nuestro piloto no se amilana. Escribe una menesterosa carta al rey extranjero en la que seguramente ensalza sus méritos y suplica la designación en su persona del oficio de Piloto Mayor. La solicitud halla respuesta. En una carta dirigida al cardenal Cisneros, “nuestro muy caro y muy amado amigo y señor”, fechada en Bruselas el 11 de octubre de 1516, el rey encarga a Cisneros -“afectuosamente vos rogamos”- que una vez informado de las dotes de Andrés de San Martín para este cargo y mientras dure su ausencia en Flandes, provea lo que estime más conveniente “como cumple a nuestro servicio y a la buena gobernación de las dichas Indias”.³⁰ Así lo hizo el diligente Cisneros. A fines de marzo de 1517, cumpliendo con la voluntad del monarca, el anciano

²⁹ Cfr. E. Schäfer, *El Consejo*, vol. I, pp. 30-32.

³⁰ Real Cédula al cardenal Cisneros. Bruselas, 11, octubre, 1516. AGI, Indiferente, 419, L. 6, fol. 119 vº. La carta fue publicada por Manuel Giménez Fernández, *Bartolomé de las Casas*. Tomo I, *El plan Cisneros-Las Casas para la reformación de las Indias* (Madrid: CSIC, 1984), ap. CCXLVII y p. 280.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

cardenal remitía un escrito a los oficiales de la Contratación ordenándoles informar sobre las aptitudes de Andrés de San Martín para el cargo de piloto mayor “por él pretendido a la muerte de Américo Vespucio e indebidamente provisto en Juan Díaz de Solís”. Desgraciadamente una buena parte de la correspondencia de Cisneros se ha perdido de manera que no sabemos qué clase de informes recibió o si éstos llegaron a su poder antes de que la muerte lo sorprendiera en Roa (Burgos) el 8 de noviembre de 1517. Lo que no cabe duda es de que Fonseca, a quien el monarca confió la elección desde Bruselas (18/XI/ 1516), excluyó a Andrés de San Martín, decidiéndose a favor de Sebastián Caboto, su favorito.³¹

Giménez Fernández, sin poder ocultar su enconada animadversión por los asesores más inmediatos de Fernando el Católico, opina que el obispo Fonseca y el secretario Conchillos, aparentemente desplazados del gobierno de las Indias tras la muerte del monarca, siguieron interfiriendo, no obstante, en asuntos de importancia. Fueron ambos –dice- quienes evitaron este nombramiento y aprovechando “las graves preocupaciones del Canciller (Sauvage)” se las compusieron “para hacer pasar sin detenido examen” la Real Provisión de Piloto Mayor a favor de Sebastián Caboto, a quien se encargó el oficio el 5 de febrero de 1518, “burlando los derechos de Andrés de San Martín”, el eterno y frustrado aspirante a Piloto Mayor.³²

El cosmógrafo de la primera vuelta al mundo³³

La participación del piloto sevillano en la expedición de Magallanes y Del Cano que dio la vuelta al mundo es quizás una de las etapas más conocidas de toda su trayectoria. Indudablemente la relevancia de esta gran hazaña y las numerosas fuentes que se han conservado avalan la presencia y el protagonismo del personaje. Quedan, no obstante, por aclarar algunas circunstancias, no bien conocidas, que intentaremos desvelar en las páginas que siguen.

³¹ José Toribio Medina, *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España* (Santiago de Chile: Universidad de Santiago, 1908), p. 29.

³² Giménez Fernández, *Bartolomé de las Casas*, tomo II: *Política inicial de Carlos I en Indias*, pp. 97-98.

³³ Sobre cosmógrafos y avances cosmográficos en la era de los descubrimientos recomendamos la consulta de María M. Portuondo, *Ciencia secreta. La cosmografía española y el Nuevo Mundo* (Madrid: Iberoamericana/Vervuert, 2013)

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

Cuando Andrés de San Martín recibió el encargo de incorporarse a la armada de la Especiería, a las órdenes de Magallanes y Ruy Falero, tenía una deuda pendiente con la corona y el sueldo de piloto embargado. Mientras custodiaba los fondos de oro, perlas y palo de Brasil de la hacienda del rey, como factor del tesorero Matienzo (desde el 1 de abril de 1511 a fines de agosto de 1515), había cometido un desfalco y quedaba debiendo hasta 300 ducados de oro de lo recaudado durante el viaje a Tierra Firme con Pedrarias Dávila. Sin duda, una importante mancha en su hoja de servicios. Durante el tiempo transcurrido desde que cesó en el oficio, había conseguido devolver hasta 100 ducados,³⁴ dado que los oficiales de la Contratación le retenían periódicamente una parte de su sueldo de piloto, pero todavía la deuda que restaba por liquidar (200 ducados) era importante. Para 1518, San Martín tenía prohibido salir del Reino y navegar el océano. Pero la necesidad de pilotos españoles para esta aventura requería su presencia y el rey decidió levantarle la prohibición, ordenándole que embarcase en la flota de la Especiería. Muy seguro estaba de cuán importante era en la flota cuando, nada más conocer su designación (el 8 de mayo de 1519), San Martín se atrevió a solicitar al rey que con ocasión del viaje le condonase la deuda pendiente:

Et por vuestra parte me ha seydo suplicado et pedido por merçed que porque vos estáys nonbrado para yr a nos seruyr en este viaje de que van por capitanes Fernando de Magallanes e Ruy Falero al descubrimiento de la Espeçería, vos fiziese merçed de los dichos dozientos ducados que asy nos soys obligado a pagar o como la mi merçed fuese.

El 8 de mayo de 1519, en Barcelona, el rey emitió una cédula consintiendo, sólo en parte, a los ruegos del piloto ya que lo dispensaba sólo de la mitad de la deuda, mientras anunciaba que ordenaba a Matienzo:

que no vos ponga enpedimiento en vuestra yda e que ponga por pagados en su cuenta los dichos çien ducados (de los 200 pendientes) de que yo asy vos fago merçed, que

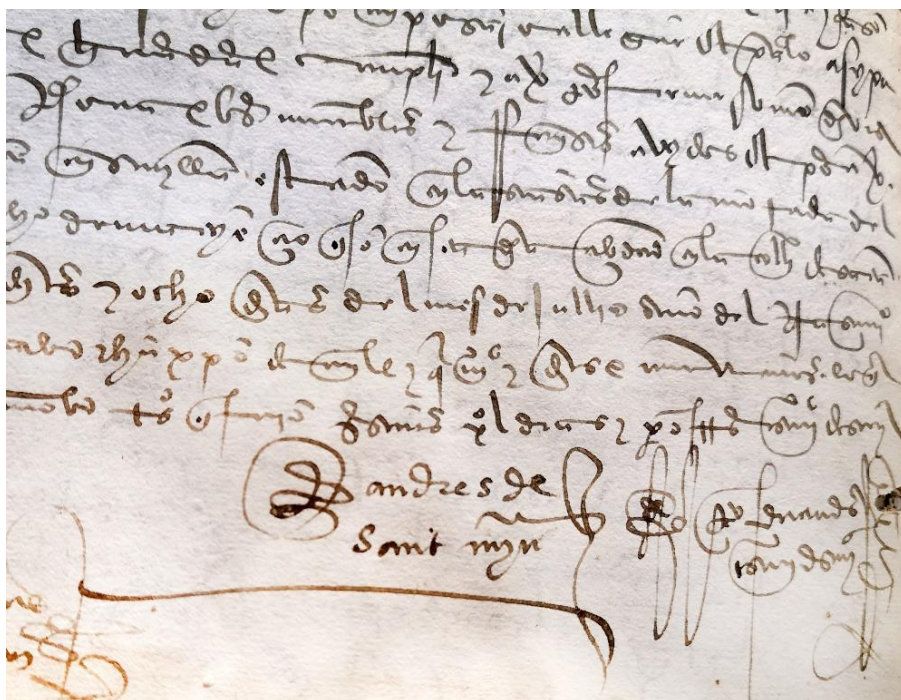
³⁴ Se especifica que equivalentes a 37.500 maravedís “desta moneda que se agora usa”.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

*por la presente mando que le sean recibidos e pasados en cuenta al dicho nuestro thesorero.*³⁵

Ahora bien, antes de que el piloto moroso embarcara hacia tierras tan lejanas, todo tenía que quedar atado y bien atado. Y así, el 18 de julio de 1519, San Martín acudía a la casa del tesorero Matienzo en la collación de Santa María, y en presencia del escribano Manuel Sigura, reconocía no haber cumplido con el débito “por las muchas neçesydades que tuvo”, comprometiéndose a liquidar los 100 ducados el mismo año que regresara de su viaje a las Molucas, “si ello le plazía a Nuestro Señor”.³⁶



18 de julio de 1519. Collación de Santa María. Domicilio de Sancho de Matienzo. Andrés de San Martín, piloto real, reconoce su deuda con los reyes y con Sancho de Matienzo, abad de Jamaica y tesorero de la Casa de la Contratación. AHPS, Protocolos Notariales, 2229P, 2181r-2182v

³⁵ AHPS, 2229P, fols. 2181r-2182v.

³⁶ El alcance quedó registrado asimismo en la data de 1519 de los libros de la tesorería de Matienzo. Dice así: “4 julio. Andrés de San Martín, piloto, 100 ducados de un alcance que debía de cuando fue piloto en la armada de Pedrarias Dávila para Castilla del Oro. Los devolverá cuando regrese de su viaje en la armada para el descubrimiento del espeçiería que va por capitán Fernando de Magallayns”. Ladero, *Las Indias de Castilla*, p. 479

Carmen Mena García**Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano**

Es bien sabido que los preparativos de la expedición encomendada a Magallanes y Falero se vieron envueltos en numerosas dificultades y una no poco importante estuvo relacionada con el alistamiento de los tripulantes. Magallanes se esforzó cuanto pudo para llenar de portugueses los barcos y el rey y los de la Contratación para impedirlo. A última hora muchos portugueses, que ya habían sido incorporados, fueron dejados en tierra y otros permanecieron a bordo, disimulando su origen. La gente de mar se negaba a alistarse argumentando que los sueldos eran demasiado bajos para un viaje tan peligroso. E incluso los pilotos de la Contratación ponían toda clase de excusas para embarcarse. Con razón, se quejaba agriamente el monarca por la actitud de sus marinos. Lo último que faltaba para complicar aún más las cosas era este acto de rebeldía a todas luces intolerable:

Que algunos de los pilotos reales, aún estando en plantilla y al servicio de la corona “se escusan de ir en ella (la armada) poniendo a ello algunas cosas e impedimentos e porque como sabéis yo tengo reçibidos e salariados los dichos pilotos para que vayan a me servir a cualesquier partes e lugares que fuere neçesario e no haya causa ninguna para se poder escusar justamente de ir en la dicha armada”. Por ende, yo vos mando que a los pilotos que se resisten “los costringais e apremieis por todo rigor de derecho a que vayan en la dicha armada e sirvan en ella su oficio como son obligados, pagándoles el salario que por ello han de aber”, bajo las penas que se consideraran necesarias, “e fagades executar en los que rebeldes e inobedientes fueren”.³⁷

Luego los indisciplinados marinos volvieron a la carga exigiendo un aumento de salario. ¿Si a un piloto portugués, como era Juan López Carvallo, que el rey Carlos había aceptado a su servicio, se le concedía una paga extra de 3.000 maravedís mensuales mientras durase el viaje,³⁸ por qué a ellos se les trataba de manera diferente? Sin pensárselo dos veces, el 30 de junio de 1519 Juan Rodríguez Serrano, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Mafra y Vasco Gallego, todos ellos pilotos reales, escribieron una misiva al monarca solicitando un

³⁷ AGI, Contratación, 5090, L.4. Real Cédula a los oficiales de la Contratación. Barcelona, 15, abril, 1519.

³⁸ Véase el libramiento de Carvallo reflejado en la data de 1519 del tesorero Matienzo. Ladero, *Las Indias de Castilla*, p. 480.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

aumento de sueldo por el tiempo que durara la expedición.³⁹ La necesidad era tan extrema que el rey consintió en ello, acallando la protesta. A los pilotos reales no sólo les aumentó la paga a 30.000 maravedís sino que se ofreció a premiarlos a su regreso con privilegios de caballerías,⁴⁰ exención de huéspedes, aunque la corte estuviera instalada en Sevilla, y un año de sueldo adelantado.⁴¹

El 31 de julio, antes de que la flota abandonase el puerto de las Muelas, Andrés de San Martín, como el resto de los pilotos, recibió su paga correspondiente: 10.000 maravedís de salario por el tiempo desde que fue alistado (del 1 de mayo a 31 de julio), 30.000 por el sueldo de un año adelantado y otros 7.500 en concepto de ayuda de costa.⁴² Se embarcó en la nao *San Antonio*, la mayor de las cinco embarcaciones, que estaba bajo el mando de Juan de Cartagena. Curiosamente aquí viajaban, no uno, sino dos pilotos reales: Andrés de San Martín y al paleño Juan Rodríguez Mafra.⁴³ Comenzaba la gran aventura.

El viaje de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián del Cano a la Especiería, dada su colosal dimensión, ha suscitado el interés de numerosos historiadores y no necesita mayor atención. No obstante, todavía quedan muchos puntos oscuros por aclarar. En esta ocasión nos interesa averiguar, en la medida de lo posible, el papel desempeñado en esta empresa por el piloto Andrés de San Martín así como las vicisitudes que le rodearon durante el viaje y una vez fallecido. ¿Es realmente cierto lo que se cuenta de él?

Manuel de la Puente y Olea dice textualmente “que no se tiene noticia de ninguna navegación suya anterior, lo que comprueba que más que navegante era hombre de estudio,

³⁹ AGI, Patronato, 34, R.9. Sospecho que la carta fue escrita por el propio Andrés de San Martín, en nombre de sus colegas. Al pie la firma torpe y temblorosa de Juan Rodríguez Serrano revela su avanzada edad.

⁴⁰ AGI, Contratación, 5090, L.4. “Vos prometo e aseguro e palabra real que sirviendo vosotros bien en el dicho viaje en mandaros dar mis cartas de privilegio de caballería como en otras cosas que vos tocaren...”

⁴¹ AGI, Contratación, 5090, L.4”. Mercedes a las tripulaciones para que se animen a viajar en la armada. Barcelona, 19, abril, 1519. “... y que no sean sacadas de ellas ropa ni paja ni cebada ni leña ni otra cosa alguna por vía de aposento aunque yo el rey o mi esposa la reina o los infantes e miembros del Consejo estuviésemos en las ciudades e villas y lugares donde las tales personas residieren”.

⁴² Ladero, *Las Indias de Castilla*, p. 480.

⁴³ El piloto real Juan Rodríguez Mafra acompañó a Colón en su segundo y tercer viaje y realizó posteriormente otros viajes a las Indias. R. Laguarda aventura que San Martín viajaba sólo en calidad de cosmógrafo y Mafra de piloto. “Las longitudes geográficas”, p. 154

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

y cosmógrafo más bien que Piloto, explicándose así su elección con preferencia a los demás pilotos geógrafos de la Casa para sustituir al bachiller Ruy Falero”.⁴⁴ Lo cual no parece cierto, pues está documentado que Andrés de San Martín había pilotado hasta el Darién uno de los barcos de la flota de Pedrarias en 1514. Y es de suponer que habría participado con anterioridad en otros viajes a las Indias, pues la experiencia en la navegación oceánica fue uno de los requisitos que exigió el rey Fernando a los oficiales de la Contratación para seleccionar a sus pilotos. Desde 1900 hasta hoy, numerosos autores han seguido a pie juntillas las palabras de Manuel de la Puente, y ya de forma unánime se admite que Andrés de San Martín sustituyó oficialmente al cosmógrafo Ruy Falero, una vez que el portugués fue destituido del cargo de capitán general (junto a Magallanes) por sus arrebatos de locura.⁴⁵ E incluso hay quien se ha atrevido a elevarlo a la categoría de piloto mayor de la flota⁴⁶ ¿Pero esto es realmente cierto?

Adelantemos que no hemos encontrado ningún documento que avale el encargo *oficial* de Andrés de San Martín como cosmógrafo y sucesor de Falero. Ni siquiera los oficiales de la Contratación, quienes lo conocían bien, cuando los desgraciados sucesos de San Julián, se refieren a San Martín como tal, sino simplemente como “piloto”. Ni su propio hermano Cristóbal de San Martín lo hará años después. Tampoco es cierto su papel preeminente como piloto mayor de la expedición de Magallanes, que, como señala Antonio de Herrera, recayó en el maduro piloto Juan Rodríguez Serrano, quien seguramente

⁴⁴ Manuel Puente y Olea, *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación* (Sevilla Escuela Tipográfica y Librería Salesianas, 1900; 2ª edición, 1910), p. 199.

⁴⁵ Rolando Laguarda Trías, “Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes”, en *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio luso espanhol de Historia Ultramarina* (Lisboa: Junta de Investigaciones Científicas de Ultramar, 1975), p. 155. Dice textualmente que Faleiro fue sustituido “en el comando de la armada por Juan de Cartagena y en las funciones de cosmógrafo por Andrés de San Martín”. Vid. también entrada de Andrés de San Martín en las biografías en red de la Real Academia de la Historia. <http://dbe.rah.es/biografias/20010/andres-de-san-martin> y Puente y Olea, *Los trabajos geográficos*, p. 199.

⁴⁶ Juan Sebastián de Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra y otros, *La primera vuelta al mundo* (Madrid: Ediciones Miraguano/Polifemo, 2018). Cfr. la nota 164 del editor a la obra de Pigafetta.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

aventajaba a San Martín en experiencia, al menos navegando. Luego estas opiniones carecen de fundamento.⁴⁷

Ahora bien, que Andrés de San Martín era ya para 1519 un reconocido cosmógrafo y que tuvo un gran protagonismo en la expedición de Magallanes no queda la menor duda. Pigafetta, el reportero más famoso de la expedición, la única vez que alude al piloto lo llama “*nuestro astrólogo San Martín de Sevilla*”, mientras que Joao do Barros dice de él que “*era latino e homem estudioso das cousas do mar e geografia*”.⁴⁸ A la vista de todos Andrés de San Martín destacaba por sus amplios conocimientos.

Gracias a cronistas tales como Castanheda, Joao do Barros y Antonio de Herrera,⁴⁹ sabemos que Ruy Falero, muy a su pesar, entregó a Magallanes su *Regimiento* para averiguar las longitudes, antes de que la armada zarpase.⁵⁰ Se trataba, según dice el primero, de “*hû grande regimento de trinta capítulos, para que por tres maneyras podesse conhecer a distancia e diferença que andasse de leste-oeste*” (o sea, la longitud), que fue mostrado a todos los pilotos, los cuales terminarían respondiendo por escrito que aquellas instrucciones no tenían ningún valor ni eran útiles para navegar.⁵¹ En estos momentos –dice R. Laguarda– la determinación de la longitud en el mar, que era fundamental para calcular las distancias, no se había resuelto aún, y hasta la aparición del cronómetro tardaría mucho tiempo en averiguarse. Pero en tierra, los primeros en intentar determinar las longitudes geográficas por

⁴⁷ Antonio de Herrera y Tordesillas, *Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme (1601)* (Madrid, Imprenta Real), Década II, Libro IV.

⁴⁸ Joao do Barros, *Décadas da Asia (1552-1615)*, 4 vols. (Lisboa, 1946) Década III, Libro V, Cap. X, vol. III, p. 297.

⁴⁹ A. Ballesteros sospechaba que el cronista Herrera pudo tener en sus manos la relación de Andrés de San Martín pues el relato de la expedición de Magallanes que hace Herrera “es tan detallado y exacto que supera al de Pigafetta”. Citado por José Ibáñez Cerdá: “La muerte de Magallanes”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 428.

⁵⁰ Así lo exigió Magallanes al rey cuando supo de la destitución de su colega. Más información en C. Mena “Magallanes y los desvaríos de Ruy Falero: una colaboración truncada por la locura” (en prensa)

⁵¹ Citados por Teixeira da Mota, “A contribuição dos irmaos Ruy e Francisco Faleiro”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 318.

métodos astronómicos fueron Américo Vespucio y su discípulo Andrés de San Martín, además, claro está, del citado Ruy Falero.⁵²

Cuando Magallanes conoció en Portugal al cosmógrafo Falero, éste le aseguró que había descubierto un método para calcular las longitudes guiándose por las observaciones astronómicas. Esa debió ser la razón fundamental que llevó al capitán portugués a enganchar a su paisano en la aventura de la Especiería y a confiar en él ciegamente, tanto que no cayó en la cuenta –o no quiso hacerlo- de que estaba perturbado. Al fin y al cabo, cuando presentaron su proyecto al monarca, ambos le habían asegurado que las Molucas no estaban dentro del hemisferio portugués fijado en Tordesillas.⁵³ Averiguar correctamente las distancias resultaba clave para cumplir con la promesa dada. Pero luego las cosas se torcieron y cuando a última hora Falero dio señales tan inequívocas de sus enajenación mental, que el rey decidió dejarlo en tierra, Magallanes comunicó muy soberbiamente al monarca que se negaba a emprender su viaje si antes no se le facilitaba el *Regimiento* de Falero, que custodiaban los oficiales de la Contratación. Y así se hizo:

*Tomó el armada su camino para Canaria –dice Herrera- aviendo (conforme a lo capitulado) declarado primero Hernando de Magallanes y Ruy Falero la derrota de la longitud del Leste Oeste, que habían de llevar en todos los regimientos y alturas: con la cual declaración se hizo la instrucción que los oficiales de la Casa entregaron, firmada de sus nombres, a los pilotos.*⁵⁴

Ricardo Cerezo explica muy bien los procedimientos contemplados por el cosmógrafo portugués en su *Regimiento* para averiguar la longitud: “Uno de ellos era anotando el cambio de la variación de la aguja de marear en cada lugar ya que se suponía que

⁵² Rolando Laguarda Trías, *La ciencia española en el Descubrimiento de América (Las tablas de coordenadas geográficas compiladas en la España medieval)*, (Valladolid: Casa Museo de Colón, 1990), p. 14. *Idem*, “Las tablas náuticas de la expedición de Magallanes-Elcano”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CXLIV, Madrid, 1959, pp. 57-73, y “Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 135-178.

⁵³ Cfr. Eduardo Trueba y J. Llevador: “Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española, siglo XVI”, *Revista naval*, 15, nº 58, 1997.

⁵⁴ Herrera, *Historia General*, Década II, Libro III, Cap. X.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

ese cambio era proporcional al cambio de longitud. Pero el método realmente empleado se basaba en la observación astronómica: mediante el cálculo de la latitud de la Luna o distancia a la eclíptica; por los eclipses de Sol; por medio de las conjunciones de la Luna con los planetas; y con las oposiciones del Sol y la Luna”. En cualquier caso –advierte Cerezo- “era necesario saber la hora en que tales efemérides se producían en un lugar predeterminado y conocido de la Tierra”.⁵⁵ Sabemos que Andrés de San Martín, quien sustituyó accidentalmente a Falero como cosmógrafo de la expedición, por ser el más entendido, fue uno de los que tuvo en sus manos el *Regimiento* del portugués, pudiendo contrastar minuciosamente sus observaciones.⁵⁶ También que el lugar de referencia de las longitudes calculadas, según los datos consignados por Joao de Barros, fue el meridiano de Sevilla.⁵⁷

A pesar de los errores cometidos en sus cálculos (sobre los que tanto insiste el cronista Joao Barros), todo el mundo considera a San Martín como un cosmógrafo admirable. El interés suscitado por el sevillano y sus mediciones durante el viaje a la Especiería, que por desgracia él no pudo completar, se reflejan en una extensa y rigurosa bibliografía, lo cual nos exime de insistir en estos aspectos. No obstante, merece la pena subrayar aquí su actuación durante la invernada en San Julián (Patagonia argentina) por sus precisos resultados sobre el lugar en que se encontraban: “61° al oeste de Sevilla -67° al oeste de Greenwich- con un pequeño error de 37’, una aproximación –subraya Cerezo- seguramente irrepetible en la historia de la náutica hasta el uso del cronómetro marino en la segunda mitad del siglo XVIII”.⁵⁸ San Martín – dice R. Laguarda- calculó la longitud de San Julián, probablemente mediante el método de las distancias lunares, “con una exactitud impropia para su tiempo...una portentosa demostración de su habilidad técnica”.⁵⁹ El cosmógrafo sevillano aprovechó también para tomar la altura del sol y de aquella medida coligió la latitud de San

⁵⁵ Ricardo Cerezo Martínez, “Conjetura y realidad geográfica en la primera circunnavegación”, en *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, tomo I, p. 165.

⁵⁶ Laguarda Trías, “Las longitudes geográficas”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 165.

⁵⁷ Cerezo, “Conjetura y realidad”, p. 167. No obstante, R. A. Laguarda advierte que en la carta de Maximiliano Transilvano, en la que relata los sucesos del viaje, el meridiano inicial era el de las Canarias. “Las longitudes geográficas”, p. 168.

⁵⁸ Cerezo, “Conjetura y realidad”, pp. 167-168.

⁵⁹ Laguarda Trías: “Las longitudes geográficas”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 164.

Carmen Mena García**Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano**

Julián: 49° 18' Sur. Aquel fue un acontecimiento histórico. Ningún hombre hasta entonces había medido una latitud tan austral.⁶⁰

El cronista Antonio de Herrera no transmitió el suceso con todo detalle en su *Historia*. Merece la pena recordarlo:

... y el Cosmógrafo Andrés de San Martín salió a tierra con los instrumentos, a veinte y uno de julio para experimentar la manera de tomar la longitud por la industria que en Sevilla había dado el bachiller Ruy Falero; y tomada la aguja, y cuadrante y las otras cosas que mandaba en su Regimiento, halló que mientras el sol estaba en la cumbre de su altura, desde que reparó en lo más alto de su círculo de aquel día, la sombra del hilo le demostró al Sur, quarta al Sueste, tres grados más al Sur, y de allí tomó la vuelta de el Sueste; y domingo a veinte y dos del dicho mes, hizo la misma experiencia en la nao e infirió lo mismo. Y tomando el altura del sol en tierra, a veinte y quatro de agosto, halló treinta y dos grados y quarenta minutos, sobre los quales puestos ocho y dos minutos que tenía de declinación a la parte Setentrional, serían quarenta grados y quarenta y dos minutos, y el cumplimiento a noventa, que son quarenta y nueve grados y diez y ocho minutos, se halló apartado de la Equinocial al Sur, que es lo mismo que la altura del Polo.⁶¹

Claro que no todo fue tan exitoso para el marino durante los cinco meses que la flota inverró en San Julián, a la espera de que llegase el verano austral. Son bien conocidos los lamentables sucesos acaecidos en esta bahía a causa de las graves disensiones que existieron entre una parte de la tripulación y el capitán Magallanes, agravadas por el racionamiento de los alimentos. El motín de San Julián –una auténtica rebelión a bordo, sangrienta y desquiciada, como tantas otras en la historia de la navegación- y los castigos aplicados por el severo capitán portugués, una vez abortado, son sobradamente conocidos y, por tanto, no necesitan más atención en estas páginas. Pero ¿qué papel desempeñó Andrés de San Martín? ¿Permaneció fiel al capitán portugués o se unió a los rebeldes? La respuesta nos la

⁶⁰ Comellas, *La primera vuelta al mundo* (Madrid: Rialp, 2012), p. 84.

⁶¹ Herrera, *Historia General*, Década II, Libro IX, cap. XIV.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

proporcionan Sancho de Matienzo y Martín López de Recalde, tesorero y contador, respectivamente de la Casa de la Contratación.

El regreso de la nao *San Antonio* a Sevilla, el 8 de mayo de 1521, comandada por Jerónimo Guerra y el piloto Esteban Gómez, después de haber desertado cuando se encontraba explorando el estrecho, causó, como es natural, un enorme revuelo. Cuando perdió de vista a la *San Antonio*, el capitán Magallanes ordenó aguardar su regreso, “aunque Andrés de San Martín le dixo que no gastase tiempo porque entendía que se había vuelto a Castilla”.⁶² Pero esto no se supo hasta el regreso de la *Victoria*, mucho tiempo después.

Tras adoptar las primeras medidas de urgencia con los marinos rebeldes de la *San Antonio*, los oficiales de la Contratación se dispusieron rápidamente a comunicar al rey y a Fonseca lo acaecido en aquel “negro puerto” de San Julián y del castigo aplicado por el severo Magallanes a los implicados en la sedición. Así decían textualmente:

Los cuales todos juntamente y cada uno por sí nos informaron y dijeron que su venida y vuelta al puerto de esta ciudad había sido porque el dicho Magallanes había desterrado en una tierra mal aventurada, sin gentes, que es a los XLIX grados, al dicho Juan de Cartagena con un capellán [Pedro Sánchez Reina] y había hecho matar a puñaladas a Luis de Mendoza, tesorero de la dicha armada, y después de muerto le hizo descuartizar, dándole por traidor, a manera de justicia, y a Gaspar de Quesada, capitán de una de las dichas cinco naos (la Concepción), le habían hecho degollar y descuartizar, pregonándolo por traidor, y a Andrés de San Martín y Hernando de Morales,⁶³ pilotos, les hizo dar tratos de cuerda hasta hacelles perder los miembros, todo sobre que diz que les requerían con las provisiones de vuestra majestad para que se truyesen la horden orden y regimiento que por V. M. les fue mandado dar para que llevasen la vía de Maluco en descubrimiento de la dicha Especiería.⁶⁴

⁶²*Ibidem.*

⁶³ Por error se le llama piloto, aunque era un simple marinero de la *San Antonio*.

⁶⁴ AGI, Patronato, 34, R.14. Carta de Sancho de Matienzo y Juan López de Recalde al rey. Sevilla, sd, mayo, 1521.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

Si a Andrés de San Martín y a Hernando de Morales, -ambos de la *San Antonio-Magallanes* les hizo dar “tratos de cuerda” eso quiere decir, naturalmente, que habían participado en el motín, pues se les sometió a un tormento tan cruel. Mucho debió enojarse el capitán Magallanes con el piloto San Martín para castigarlo tan severamente, arriesgándose a mutilar o deformar a un individuo que prestaba tan valiosos servicios. Ahora bien, ¿perdió los miembros San Martín –como se dice- después de recibir el tormento?

Otro informe casi coetáneo, añade nuevos datos. Se trata de la carta escrita por Juan López de Recalde al obispo de Burgos el 16 de mayo de ese mismo año. En ella, después de explicar las terribles ejecuciones de Luis de Mendoza y Gaspar de Quesada, añade lo siguiente:

*... e a Andrés de San Martín, piloto, porque le hallaron una figura fecha de la navegación que abían llevado e por myedo la abía echado a la mar, le hizo dar tres tratos de cuerda con servidores de lonbarda a los pies, en que le descojuntó, e a un capellán de dos que llevaba porque diz que dijo que no tenían mantenimientos para seguir el viaje, e no le quiso decir las cosas que las gentes en confesión le dezían, le dio otros tantos tratos como al dicho *San Martín*; e asimismo dio trato a Hernando de Morales, marinero, por otras chismeras, de que le descojuntó, el cual vinyendo en la mar es muerto...*⁶⁵

El tesorero insiste, como vemos, en el castigo aplicado a Andrés de San Martín, aunque lo describe mucho más cruel, pues no habla de una, sino de tres, las veces en que fue torturado con un particular que hace más terrible aún el castigo: que se le añadió un peso a los pies para aumentar el daño causado a las extremidades. “Le descojuntó” –dice este informe-. Les hizo (a San Martín y a Morales) “perder los miembros” –dice el anterior-

La garrucha era uno de los castigos más utilizados para dar tormento y hacer hablar al condenado o sospechoso de algún delito, siendo utilizado desde la Edad Media en Europa

⁶⁵AGI, Patronato, 34, R.15. Carta de Juan López de Recalde al obispo Fonseca. Sevilla, 12, mayo, 1521. Fue publicada por Martín Fernández de Navarrete en su *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV* (BAE, tomo LXXVI, Madrid, Atlas, 1964), vol. II, pp. 528-532.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

especialmente por la Inquisición pues cumplía con dos requisitos esenciales para la Iglesia: no se derramaba sangre ni se mutilaba al reo. Al uso de la garrucha como instrumento de castigo se le conocía también en esta época como “*dar tratos de cuerda*”. El procedimiento consistía en izar a la víctima varios metros desde suelo con las manos atadas a las espaldas, tirando fuertemente de sus muñecas. Una vez suspendido en el aire, se la dejaba caer bruscamente, soltando la soga que colgaba de una polea o garrucha, lo que descoyuntaba inevitablemente los miembros y dislocaba la clavícula. Para aumentar el tormento, mientras el reo estaba suspendido, a veces se añadía un peso a los pies (“*servidores de lombardas*”, en el caso de San Martín).

Magallanes ordenó el castigo en los primeros días de abril de 1520 y San Martín tomó sus mediciones astronómicas el 21 de julio, o sea, sólo tres meses después ¿Cómo pudo el cosmógrafo realizar debidamente su trabajo con la clavícula rota y los huesos dislocados? Esta misma duda se le presentaba hace ya muchos años a Martín Fernández de Navarrete cuando daba a conocer la citada carta del contador López de Recalde, dudando de la veracidad de la información. “Esta exposición está precisamente muy exagerada –dice– porque si Andrés de S. Martín hubiera quedado con los pies descoyuntados, no habría podido continuar en el servicio...” Es lo primero en lo que cabe pensar. La deducción más lógica. Pero, por otro lado, sabemos que las penas aplicadas a otros amotinados fueron corroboradas por la mayoría de las fuentes. Luego ¿qué ganaban los desertores de la *San Antonio* mintiendo en el caso San Martín?

En esta larga reflexión, hemos dejado atrás otro dato de especial interés. Si damos por buena la información manejada por López de Recalde, la razón del castigo aplicado a Andrés de San Martín fue “*porque le hallaron una figura fecha de la navegación que habían llevado e por miedo la había echado a la mar*”. Es decir, San Martín había ido volcando en un planisferio todos los datos del derrotero del viaje hasta llegar a la costa patagónica y sospechaba que su actuación iba a disgustar al receloso Magallanes –como así fue–, razón por la cual intentó deshacerse del mismo en pleno motín. Una valiosa pérdida que hoy lamentamos.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

A pesar de la dura condena sufrida por San Martín, las relaciones entre el riguroso Magallanes y el piloto-cosmógrafo no se interrumpen. Cuando las naves exploran el canal de *Todos los Santos*, son conocidas las dudas que embargan el ánimo del portugués sobre todo porque advierte que sus hombres —especialmente los castellanos— lo aborrecen. Tras lo acaecido en San Julián, Magallanes se siente inseguro, necesita justificarse ante la corona, y antes de continuar la exploración busca el apoyo explícito de capitanes y pilotos. A la nao *Victoria*, al mando de Duarte de Barbosa, y a sus oficiales (entre los que se cuenta ahora San Martín) dirige una carta el 22 de noviembre de 1520, de este tenor: “Hago saber a vos... como yo tengo entendido que a todos os parece cosa grave estar yo determinado de ir adelante, por pareceros que el tiempo es poco para hacer este viaje en que vamos. Y por cuanto yo soy hombre que nunca deseché el parecer y consejo de ninguno, antes todas mis cosas son practicadas y comunicadas generalmente con todos, sin que persona alguna sea afrentada de mi...me déis vuestros pareceros por escrito... declarando las razones por que debemos ir adelante, o volvernos...” ¿Cómo reaccionaron los oficiales de la *Victoria*? Una vez más Joao de Barros nos saca del apuro.⁶⁶ San Martín respondió por escrito a su capitán. Dudaba de que aquel canal por el que navegaban condujese a las tierras del Maluco y aconsejaba que en caso de proseguir la navegación, no se prolongara hasta mediados de enero del año siguiente, pues a partir de entonces los días se acortaban y el mar se embravecía aún más. Lo más prudente —dijo— era volver a España. Magallanes, quien no tenía intención alguna de regresar, hizo oídos sordos a estos consejos.

El convite trampa de Cebú y la desaparición de Andrés San Martín

Tras la terrible odisea de tres larguísimo meses que tardó la flota en recorrer el Pacífico, los marinos alcanzaron por fin las tierras de Indonesia. En Mactán encontró la muerte el capitán Magallanes en una *casquetada* sin sentido, como bien la califica Ginés de Mafra, y en Cebú, el piloto Andrés de San Martín y otros 26 hombres más. Los hechos son bien conocidos. Tras la victoria de los reyezuelos de Mactán (Zula y Cilapulapu), éstos amenazaron al aparentemente sometido Humabón, rey de Cebú, para que se rebelase contra

⁶⁶ Seguimos la traducción al castellano de la crónica portuguesa de Barros que incluye Fernández de Navarrete en su *Colección de los viajes*, II, pp. 438-440.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

los invasores. Humabón se avino a ello e invitó a un banquete a Duarte de Barbosa, el nuevo jefe de la expedición, tras la muerte de su primo Magallanes. Cuando Barbosa lo comunicó a sus hombres, el capitán Juan Serrano con sobradas razones “le dixo que le parecía temeridad salir de las naos... porque el desampararlas habiendo sido rotos, y dejarlas a tan mal recado, era negocio peligroso, y que sería bien detenerse para descubrir mejor si había algún engaño”. A lo que Barbosa, testarudo, replicó “que estaba determinado de ir, que le siguiesen los que quisiesen, y que si Juan Serrano de miedo se quería quedar, lo hiciese en hora buena”, por lo cual, dice Herrera, Serrano fue el primero que saltó en el batel”. También lo hizo Andrés de San Martín y otros compañeros, “los que se hallaron más sanos”, aclara Herrera. En efecto, se trataba de una trampa: cuando los invitados estaban sentados en la mesa los indios cayeron sobre ellos para acabar con sus vidas. “Poco después, los que estaban en las naos vieron llevar hombres muertos, arrastrando, y echarlos en la mar”, salvo el capitán Juan Serrano, quien desde la playa imploraba a gritos a sus compañeros que lo rescatasen.⁶⁷ Estos le preguntaron a voces qué había sucedido con el resto de los compañeros y al intérprete (Enrique de Malaca) y Serrano les respondió que “a todos los degollaron, excepto al esclavo que se pasó a los isleños”.⁶⁸ Más tarde, Pigafetta y Juan Sebastián del Cano acusaron a Enrique de Malaca, el esclavo indonesio de Magallanes, de ser el responsable directo de la traición. Pero esto nunca pudo probarse. Pigafeta, quien asegura que sólo fueron 24 los que acudieron al convite, “entre ellos nuestro astrólogo San Martín de Sevilla”, se escapó de milagro. “Yo no pude ir –anota porque tenía la cara hinchada por haberme herido en la frente una flecha envenenada”.⁶⁹ Aquella flecha le salvó la vida.

Queda probado, por tanto, que Andrés de San Martín, quien figura en la lista oficial de fallecidos custodiada por los oficiales de la Contratación, murió en Cebú y no en Mactán, luchando con Magallanes, como algunos han difundido erróneamente, acusando, de paso, al piloto San Martín del final desgraciado del capitán portugués. Y así en el siglo XVII fray Rodrigo de Aganduru anotaba en su crónica lo siguiente: “Lo que acabó a Magallanes fue

⁶⁷ Herrera, *Historia General*. Tomo II, Libro I, Década III.

⁶⁸ Varios, *Primer viaje en torno al globo*, p. 260.

⁶⁹ *Ibidem*.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

aborrecer el consejo, y solo tomaba el de un loco judiciario, Andrés de San Martín, que murió en esta ocasión con su general”.⁷⁰ En la misma época el cronista portugués Joao de Barros escribía las siguientes líneas sobre la muerte de Magallanes, uniendo su destino al de San Martín: “E primero que se saluassem, forào mortos Fernào de Magalhaes, e o astrologo Andrés de San Martín; e hù Christovao Rabello Portuguesm com outros seis ou sette homès, a vinte sette días do mes de Abril de quinientos e vinte hum”.⁷¹

¿Dónde se encuentran las mediciones astronómicas del piloto sevillano que todos los especialistas tratan con tanto detalle? Adelantemos que se han perdido. A la muerte del piloto, sus libros e instrumentos quedaron en la *Trinidad* que, como se sabe, fue capturada por los portugueses en las Molucas después de haber fracasado en su intento de dar la vuelta por la vía del istmo de Panamá. Duarte de Resende, el factor de los portugueses en el Moluco, incauto, además del clavo, todo el material de interés que encontró en el barco y lo trajo a Lisboa. Se sabe que una vez allí, los escritos de San Martín cayeron en manos del portugués Joao de Barros: “houvemos dele alguns, principalmente hum libro que ele, Andrés de San Martín, escreveu de sua mao, em o qual está o decurso do caminho que fez e de todas suas alturas, observaço es e conjuço es que tomou”.⁷² También que el cronista mayor Antonio de Herrera tuvo el privilegio de consultarlos, volcando toda la información en su *Historia General*. Estas –Barros y Herrera– son las dos fuentes fundamentales a la que todos los historiadores acuden. Pero precisamente por eso, por tratarse de fuentes de segunda mano, utilizadas sin la más mínima labor crítica, son las responsables de muchas de las inexactitudes y dislates que se han venido transmitiendo sobre la labor cosmográfica de San Martín.⁷³

⁷⁰ Fray Rodrigo de Aganduru Moriz, *Historia General de las Islas Occidentales al Asia Adyacentes, llamadas Filipinas*, cap. V. Citado por José Ibáñez Cerdá: “La muerte de Magallanes”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 431.

⁷¹ Se equivocaba, además, en la fecha del suceso, que fue el 1 de mayo y no el 27 de abril, y también en el número de fallecidos. Barros, *Décadas de Asia*, Década III, Libro V, Capítulo X. Citado por Ibáñez Cerdá, “La muerte de Magallanes”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 426-427.

⁷² Antonio Alberto Banha de Andrade, “Sentimientos de honra e direitos de justiça”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 461.

⁷³ Cfr. Laguarda, “Las longitudes geográficas”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, p. 166.

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano**“No se sabe si es vivo o es muerto”. El día después**

El 8 de septiembre de 1522 la nao *Victoria* regresó a Sevilla con Juan Sebastián del Cano y otros diecisiete hombres enfermos y desnutridos. Andrés de San Martín no se encontraba entre ellos y su familia, como era lógico, lo dio por fallecido. La situación familiar no era boyante. Cuando se embarcó en la *San Antonio*, San Martín había dejado en Sevilla dos niñas pequeñas (una tenía tan sólo tres años) y necesitaban medios para labrarse un futuro. Para entonces Juana Fernández había enviudado y Cristóbal de San Martín —el hermano de Andrés— cuidaba de sus sobrinas ejerciendo de padre, aunque no lo fuera. Ahora quedaba reclamar a la corona el salario del piloto fallecido y las quintaladas de especias que le correspondían por el viaje de San Martín a la Especiería, “donde fue preso e se cree que es muerto”. Dada la minoría de edad de las hijas, la primera que tomó la iniciativa, reclamando lo que correspondía a San Martín de su viaje a la Especiería, fue Juana Fernández, la madre del piloto. Sabía que el asunto tardaría tiempo en resolverse, y en el ínterin decidió recurrir a dos prestamistas para que le adelantasen el dinero. Se trataba en concreto de Alonso de Guzmán, maestresala del marqués de Tarifa, vecino de Sevilla, y Francisco de Fuentes, escribano del cabildo y vecino de Alcalá de los Gazules (villa del marqués de Tarifa). El 2 de junio de 1523 en el domicilio de Alonso de Guzmán, en el barrio de San Bartolomé en presencia de dos escribanos de Sevilla, ambos, Guzmán y Fuentes, firmaron una escritura de obligación por la que se comprometían a prestar hasta 400 ducados de oro (200 cada uno) a Juana Fernández por el sueldo y quintaladas de clavo que correspondían a San Martín, como su madre y legítima heredera, en caso de que su hijo hubiera muerto, o como legítima depositaria, si no hubiera fallecido. En efecto, todavía había transcurrido muy poco tiempo y se contemplaba la posibilidad de que el piloto podría haber sobrevivido, tal vez lo habían esclavizado en la China: “en tal manera que sy el dicho Andrés de San Martín fuere bivo e vinyere a esta [di]cha ciudad de Sevilla o en Castilla, que él avrá por bien pagados todos los maravedís e quintaladas de especiería que fueren librados a la dicha Juana Fernández”.⁷⁴ La batalla no había hecho más que empezar.

⁷⁴ AHPS, 2243P, 1309r-1310v. Oficio IV, Libro II, Escribanía Manuel Sigura. Fecha: 22, junio, 1523.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

Juana Fernández debió fallecer meses más tarde, y, como es natural, fue su hijo Cristóbal San Martín, criado del citado marqués de Tarifa, quien siguió reclamando a la corona y al factor de la Especiería Cristóbal de Haro, a quien se había hecho responsable de los últimos libramientos de los expedicionarios, lo que correspondía a su hermano Andrés. Por una real cédula fechada en Toledo el 22 de julio de 1525 el rey se avenía a ello ordenando a los oficiales de la Contratación que del primer oro que llegase de las Indias se entregasen al factor Haro –quien se había negado a pagarle, alegando que no tenía orden del rey al respecto- el sueldo correspondiente a Andrés de San Martín “hasta el día que la nao Victoria partió de las islas de Maluco para venir a estos nuestros reinos” –o sea tres meses y veinte días de sueldo- , a razón de 30.000 maravedís al año, y el 23 de septiembre consta que se le libraron 9.166 maravedís por el citado tiempo.⁷⁵

Cinco años transcurrieron -1530- y Cristóbal de San Martín, tutor de las hijas del piloto, sólo había conseguido arrebatar a la corona la promesa de otros 12.000 maravedís de adelanto para el sustento y dote de su sobrina Juana, “doncella para casar” (María había ingresado en un convento).⁷⁶ Los años fueron pasando al tiempo que las hijas del piloto – Juana y María- crecían y se hacían mujeres.

En 1534, cerradas ya todas las puertas, a Cristóbal no le quedaba más remedio que recurrir ante el Consejo de Indias para reclamar por vía judicial lo que se le había negado hasta entonces: el salario de su hermano de 30.000 maravedís anuales y, ya de paso, los privilegios de caballería que el rey ofreció a los pilotos antes de zarpar a las Molucas. Como era acostumbrado en otros procesos similares, se abrió un interrogatorio y se llamó a declarar a los testigos -familiares cercanos y amigos de la familia San Martín-, entre ellos Sebastián Caboto, quien dijo tener más de 55 años, pero no añadió nada de interés. Por entonces Juana se había metido a monja en el convento de Santa María del Socorro de Sevilla y a María, que ya había cumplido los 17 años, se la definía como “doncella, moza, virgen de buena vida y fama”.

⁷⁵ AGI, Justicia, 1152, N.1, R.2. Pleito fiscal: Andrés de San Martín, 1534-11-6/1535-3-3.

⁷⁶ AGI, Contratación, 1152, N.1, R.2. Mediante Reales Cédulas de 5 y 11 de abril de 1530. AHPS, 2229P Oficio III, Libro I, Escribanía de Antón Ruiz de Porras. Fecha: 27, junio, 1530.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

Habían transcurrido 16 años desde la partida de Andrés de San Martín y todavía su defunción no era oficial: “*Que hasta ahora no se sabe si es vivo o es muerto*”, declaraba el Consejo en una Real Provisión dictada el 8 de marzo de 1535. Ahora bien, antes de resolver en el pleito que se juzgaba, era necesario asegurarse del destino final del piloto. Y puesto que en Sevilla no se localizaba en aquellos momentos a nadie relacionado con el viaje la Especiería, más que el piloto real Esteban Gómez y el alguacil mayor de la flota Gómez de Espinosa, se ordenó tomarles declaración para averiguar “si fue el dicho Andrés de San Martín en la dicha armada e hasta dónde llegó e si falleció desta presente vida y en qué tiempo”. No debe sorprender que el Consejo mostrara tanta desconfianza. Cabía la posibilidad de que muchos marineros que eran dados por desaparecidos en tierras tan lejanas aparecieran algún día en España para sorpresa de amigos y familiares. Sin ir más lejos, ¿acaso el piloto Ginés de Mafra no había vuelto a su villa natal cuatro años más tarde que la Victoria, cuando su mujer dándolo por muerto había vendido sus bienes y se había casado con otro? ¿Acaso no había regresado Gómez de Espinosa, después de ser liberado, tras caer en manos de los portugueses? Y de los que decidieron quedarse voluntariamente en las islas. Sabemos que hubo desertiones en las islas y abandono de hombres en Brunei ¿qué había sucedido con ellos?

Las declaraciones de Esteban Gómez y Gonzalo Gómez de Espinosa resultan sorprendentes porque añaden datos absolutamente desconocidos sobre el destino final del piloto Andrés de San Martín. Hasta hora el único testimonio que poseíamos era el de Pigafetta, quien certificaba su muerte en Cebú, en el famoso convite de sobras conocido. ¿Pero que nos dicen nuestros informantes?

El piloto jerezano Esteban Gómez, puesto que desertó con la *San Antonio* cuando la flota se internaba en el estrecho, no tuvo ocasión de conocer directamente el final de Andrés de San Martín. Las noticias que tenía eran sólo de oídas: lo que le habían contado sus compañeros de la nao Victoria cuando regresaron a Sevilla. Por tanto, declaró

que no supo dónde murió, más de cuando vino la nao que trajo el clavo e otras especierías supo este testigo de los que en ella vinieron cómo el dicho Andrés de San

Carmen Mena García
Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

Martín salió en una isla a lavar unas camisas e que allí se quedó, e no se acuerda si le dijeron que se quedó allí o lo mataron e que no sabe en qué tiempo fue.

Por su parte, Gonzalo Gómez de Espinosa dijo

que el piloto (San Martín) fue en la armada hasta Açubo, que es una isla cerca de la especiería donde murió Fernando de Magallanes e que el dicho Andrés de San Martín salió en tierra en la dicha isla a lavar su ropa e nunca pareció más” e que otro día, sobre las 10:00, “los propios de la tierra mataron 45 cristianos y a vueltas el dicho Andrés de San Martín, y que del día que salieron de Sanlúcar con la armada fasta que mataron al dicho Andrés de San Martín pasaron diez e ocho o diez e nueve meses, poco más o menos, e que este testigo lo sabe porque iba en la dicha armada e lo vido.

De Gómez de Espinosa esperábamos una versión puntual de los hechos, dado que estuvo presente y tuvo que conocer de primera mano todo lo sucedido. Sin embargo su relato es confuso, e incluso contradictorio. Coincide con el piloto de la *San Antonio* en que San Martín desembarcó en la isla de Açubo (Cebú) para lavar su ropa y que “nunca pareció más”, pero a continuación, sin mencionar el famoso convite, añade que Andrés de San Martín –quien presumiblemente había sido capturado por los indios mientras lavaba sus camisas y no había regresado al barco- murió allí otro día en manos de los indios junto a otros “45 cristianos”. ¿A quién debemos creer? Lo único fehaciente con lo que contaba Cristóbal de San Martín era el listado oficial de desaparecidos que obraba en poder de los oficiales de la Contratación, en el que se incluía en una lista de 27 nombres el de “Andrés de San Martín, piloto” y ni siquiera era concluyente: “En primero día de mayo del dicho año de mill e quinientos e veynte e un días mataron a trayción en Çubu las personas siguientes, las cuales estaban todas en tierra, e creemos ser todos muertos”.⁷⁷

⁷⁷ AGI, Patronato, 34, R.11. Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería, fallecidos, desertores o dejados en las Molucas, s.a. (posterior a 14/07/1522).

Carmen Mena García

Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano

No estaba realmente claro si el piloto sevillano había fallecido en Cebú cuando Juan Sebastián del Cano, amigo personal de San Martín y “entendido e interesado en astrología”,⁷⁸ como él, sintiéndose a las puertas de la muerte redactaba su testamento “en la nao Victoria en el mar Pacífico, a un grado de la línea equinoccial, a veintiséis días del mes de julio, año del Señor de mil e quinientos e veintiséis” y lo recordaba con estas mandas:

“Item más, otro libro de astrología, e si toparen a Andrés de San Martín que se lo den los dos libros al dicho Andrés de San Martín”.⁷⁹

Item más mando que se le den al dicho Andrés de San Martín tres varas de paño colorado de Londres para una chamarra”

Juan Sebastián del Cano todavía confiaba, en 1526, que su gran amigo el piloto Andrés de San Martín seguía vivo, tal vez en alguna parte...

APÉNDICE

PARECER DEL PILOTO ANDRÉS DE SAN MARTÍN A LOS REQUERIMIENTOS DE FERNANDO DE MAGALLANES.

Canal de Todos los Santos, noviembre, 1520.

[Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes*, II, pp. 439-440.

Muy magnífico señor: Vista la orden de vuestra merced que quinta feria veinte y dos de noviembre de mil quinientos y veinte me fue notificada por Martín Méndez, escribano de esta nao de S.M. llamada *Victoria*, por la cual en efecto manda que dé mi parecer acerca de lo que siento que conviene a esta presente jornada, así de ir adelante, como volver, con las razones que para uno y para lo otro nos movieren, como más largo en dicha orden se contiene, digo: que aunque yo dude que por este canal de Todos los Santos, donde ahora estamos, ni

⁷⁸ Sobre la relación entre Elcano y San Martín, cfr. Juan Pérez de Tudela y Bueso: “La Especiería de Castilla”, en *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 656-657.

⁷⁹ AGI, Patronato, 38, R.1.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

por los otros que de los dos estrechos que adentro están, que van en la vuelta del Este y Esnordeste haya camino para poder navegar a Maluco, esto no hace ni deshace al caso para que no se haya de saber todo lo que se pudiere alcanzar, sirviéndonos los tiempos, en cuanto estamos en el corazón del verano. Y parece que vuesa merced debe ir adelante por él ahora, en cuanto tenemos la flor del verano en la mano; y con lo que se halle o descubra hasta mediados del mes de enero primero que vendrá de mil quinientos y veinte años,⁸⁰ vuesa merced haga fundamento de volver en vuelta de España, porque de ahí adelante los días menguan ya de golpe, y por razón de los temporales han de ser más pesados que los de ahora. Y cuando ahora que tenemos los días de diez y siete horas, y más lo que hay de alborada, y después del sol puesto, tuvimos los tiempos tan tempestuosos y tan mudables, mucho más se espera que sean cuando los días fueren descendiendo de quince para doce horas, y mucho más en el invierno, como ya en el pasado tenemos visto. Y que vuesa merced sea desembocado de los estrechos afuera para todo el mes de enero, y si pudiere en este tiempo, tomada el agua y leña que basta, ir de punto en blanco en vuelta de la bahía de Cádiz o puerto de Sanlúcar de Barrameda donde partimos. Y hacer fundamento de ir más en la altura del polo austral de la que ahora estamos o tenemos, como vuesa merced lo dio en instrucción a los capitanes en el río de la Cruz, no me parece que lo podrá hacer por la terribilidad y tempestuosidad de los tiempos, porque cuando en esta que en esta tenemos se camina con tanto trabajo y riesgo, que será siendo en sesenta y setenta y cinco grados, y más adelante, como vuesa merced dice, que había de ir en demandar Maluco en la vuelta del Este, Esnordeste, doblando el cabo de Buena Esperanza, o lejos de él, por esta vez no me parece, así porque cuando allá fuéremos sería ya invierno, como vuesa merced sabe mejor, como porque la gente está flaca y desfallecida de sus fuerzas; y aunque al presente tienen mantenimientos, que basten para sustentarse, no son tantos y tales que sean para cobrar nuevas fuerzas, ni para comportar demasiado trabajo, sin que lo sientan mucho en el ser de sus personas; y también veo de los que caen enfermos qué tarde convalecen. Y aunque vuesa merced tenga buenas naos y bien aparejadas (alabado sea Dios), todavía faltan amarras, y especialmente a esta nao Victoria, y además de eso la gente es flaca y desfallecida, y los

⁸⁰ Como advierte Fernández de Navarrete, Barros confunde 1520 por 1521, que sería lo correcto por tratarse del mes de enero del año siguiente.

Carmen Mena García***Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano***

mantenimientos no bastantes para ir por la sobredicha vía a Maluco, y de allí volver a España. También me parece que vuesa merced no debe caminar por estas costas de noche, así por la seguridad de las naos, como porque la gente tenga lugar de reposar algún poco; pues teniendo de luz clara diez y nueve horas, que mande surgir por cuatro o cinco horas que quedan de noche; porque parece cosa concorde a razón surgir por cuatro o cinco horas que quedan de la noche por dar (como digo) reposo a la gente, y no tempestear con las naos y aparejos. Y lo más principal, por guardarnos de algún revés, que la fortuna contraria podrá traer, de que Dios nos libre. Porque cuando en las cosas vistas y ojeadas suelen acaecer, no es mucho temerlos en lo que aún no es bien visto, ni sabido, ni bien ojeado, sino que haga surgir antes de una hora de sol que dos leguas de camino adelante y sobre noche.

Yo tengo dicho lo que siento y lo que alcanzo por cumplir con Dios y con vuesa merced, y con lo que me parece servicio de S.M. y bien de la armada; vuesa merced haga lo que le parezca y Dios le encamine, al cual plazca de prosperarle vida y estado como él desea.