

El galeón del diablo: la desventura del San Jerónimo en aguas del océano Pacífico (1566)

DAVID CUEVAS GÓNGORA
Universidad de Málaga

Resumen

En este trabajo abordaremos el motín del galeón San Jerónimo en aguas del océano Pacífico. Su importancia e interés está en contar con un completo relato del suceso y redactado por uno de sus protagonistas, cuyo contenido y análisis nos ha permitido conocer en profundidad cómo se gesta un motín en alta mar. Así, el presente estudio lo iniciamos con unos claros antecedentes en la armada de Legazpi y su situación de necesidad, causas del apresto y envío del San Jerónimo. Luego se desarrolla los preparativos de ese primer socorro en base a la correspondencia de la Real Audiencia de México y las autoridades locales para reunir pertrechos y hombres. Posteriormente, analizamos la figura de Juan Martínez de Arestizábal, autor del relato, así como de su relación, para después imbuirnos en el espeluznante viaje del galeón y su tripulación con sus desventuras, tragedias y descubrimientos insulares. Finalmente, en los dos últimos apartados tratamos el destino final del galeón tras su llegada a Cebú y las posibles teorías sobre Lope Martín y los abandonados en una isla tras recuperar el barco los leales a la Corona.

Abstract

In this work we will address the mutiny of the galleon San Jerónimo in the waters of the Pacific Ocean. Its importance and interest lie in having a complete account of the event written by one of its protagonists, whose content and analysis has allowed us to know in depth how a mutiny on the high seas takes place. Thus, we begin this study with a clear background on the Legazpi navy and its situation of need, causes of the preparation and sending of the San Jerónimo. Then the preparations for that first relief are developed based on the correspondence of the Royal Court of Mexico and the local authorities to gather supplies and men. Subsequently, we analyze the figure of Juan Martínez de Arestizábal, author of the story, as well as their relationship, and then immerse ourselves in the terrifying journey of the galleon and its crew with their misadventures, tragedies and island discoveries. Finally, in the last two sections we discuss the final destination of the galleon after its arrival in Cebu and the possible theories about Lope Martín and those abandoned on an island after those loyal to the Crown recovered the ship.



1. INTRODUCCIÓN

Hasta el final de la Primera Guerra Mundial había prevalecido en la historia marítima, según Carlos Martínez Shaw, la centrada en los ámbitos militar, descubrimientos geográficos y comercial (2014: 38). A partir de ese momento los historiadores empezaron a desarrollar una



David CUEVAS GÓNGORA, "El galeón del diablo: la desventura del San Jerónimo en aguas del océano Pacífico (1566)", *Artifara* 25.1 (2025) Monográfico "Deste agua no beberé", pp. 915-938.

Recibido el 29/08/2024 + Aceptado el 22/10/2024

historia marítima de mayor amplitud de miras: económica, urbana, social, institucional, de la cultura y de las mentalidades (Martínez Shaw, 2014: 39-57). El tema de este trabajo aborda uno de los aspectos vinculados con el mar, el motín de la tripulación de un barco contra los oficiales o mandos del mismo y que podríamos encuadrar dentro de la historia marítima de carácter social, pues en palabras del mismo Martínez Shaw:

el marinero [...] representaba dentro del barco el operario especializado que realizaba las funciones esenciales para la navegación. Estaba a las órdenes del capitán, que como último responsable del gobierno del barco estaba dotado de la máxima autoridad para cumplir con su cometido, hasta el punto de asimilarse a la figura de un verdadero monarca absoluto en la toma de decisiones. (2014: 47)

A ello habría que añadir la escasa consideración que se tenía a la marinería, ya que su extracción social era de los más bajos escalafones, pues el marinero era visto por la sociedad como: “un hombre peligroso, que se hacía sospechoso por la propia falta de raíces, por el propio carácter transeúnte en un mundo que miraba con recelo a todos los migrantes [...]”. El marinero [...] ofrecía la imagen del vagabundo [...] y al que atribuían todos los vicios”, (Martínez Shaw, 2014: 50). De esta manera, la marinería era un caldo de cultivo para rebelarse contra la autoridad del navío, acción representada a través del motín, y que conllevaba la ejecución o ser abandonado en un lugar desolado, preferentemente islas (Martínez Shaw, 2014, p. 51). Por ello, el historiador que se acerque a la historia marítima en sus múltiples facetas debe ahondar en estos nuevos aspectos, porque según Martínez Shaw: “también hay que dar su lugar a todos aquellos que se sitúan al margen de la ley: los contrabandistas, los piratas y los amotinados y desertores” (2014, p. 52).

Esto ha generado una literatura basada en los motines registrados a lo largo de la historia marítima moderna comprendida entre los siglos del XVI al XVIII, sobre todo, en la centuria decimotava. Quién no recuerda la rebelión de la *Bounty*, navío británico que sufrió un motín en 1789 y que ha sido objeto de varias publicaciones (Mackaness, 1963; Alexander, 2005; Gimenez Chueca, 2008: 32-39) e incluso llevada al cine. También se han hecho estudios comparativos sobre amotinamientos en diversas armadas con el objetivo de extraer las causas que los motivaron y qué elementos fueron claves en su desarrollo (Moya Sordo, 2014: 51-62); pasando por trabajos centrados en casos particulares como el sucedido en Brasil a una flota española (Possamai, 2015: 168-192) y, por último, se ha visto el motín desde la perspectiva de la ‘lucha de clases’ o las relaciones de jerarquía y autoridad (García Garralón, 2014: 263-281 y Rediker, 2020).

Si atendemos a los primeros viajes ultramarinos desarrollados entre finales del siglo XV y la primera mitad del XVI contamos con algunos ejemplos tales como los motines acaecidos en los viajes colombinos (León Guerrero, 2006: 1106-1117); el motín de San Julián y la deserción de la nao San Antonio de la armada magallánica (Mazón Serrano, 2022: 83-93, 103-109). Y ya en el escenario del Pacífico tenemos el de la Santa María del Parral, uno de los barcos de la armada de Loaysa que había partido desde la Coruña en 1525 con destino a las islas de las Especias (Molucas). Cuando la armada cruzó el estrecho de Magallanes, ésta acabó dispersándose y la Santa María del Parral alcanzó la isla filipina de Mindanao, lugar en el que ocurrió un motín de su tripulación que acabaría con las vidas de su capitán, Jorge Manrique, y de otros oficiales. Posteriormente los amotinados llegaron a una isla al sur de Mindanao, Sanguin, cuyos moradores acabaron con la mayoría de los tripulantes del barco y tomando a los supervivientes como cautivos (Cuevas, García y Moreno, 2022: 101-103).

En 1532 tuvo lugar una expedición marítima de dos navíos: la Concepción al mando de Diego Becerra y la San Lázaro del capitán Hernando de Grijalva. La primera sufrió un motín de su tripulación instigado por el piloto Fortún Jiménez, quien además asesinó a Becerra,

siendo la causa los continuos malos tratos que el capitán dispensaba a la tripulación. A fin de evitar ser acusados de tan grave delito, los declarados rebeldes terminaron por abandonar a los dos clérigos que iban en el barco en una bahía cercana de la costa mexicana. Posteriormente barco y amotinados desembarcaron en las inmediaciones de la bahía de Santa Cruz, aquí fueron atacados por los indígenas, cayendo varios en la refriega y entre ellos el piloto. Los supervivientes navegaron hasta la costa de Jalisco, aquí fueron apresados por el gobernador Nuño de Guzmán, acérrimo enemigo de Hernán Cortés y promotor de la expedición de los dos navíos (Ortuño Sánchez-Pedreño, 2004: 346).

Hacia 1536 Cortés informado del aprieto en que se encontraba Francisco Pizarro en Perú, envió dos barcos con suministros y hombres bajo el mando del capitán Hernando de Grijalva. Salieron desde Acapulco a finales de 1536 y tras alcanzar Perú el capitán Grijalva comprobó que los incas habían levantado el asedio sobre la ciudad de Lima. Grijalva dejó parte de las mercancías y pertrechos que llevaba y volvió a embarcarse. Sin embargo, llevaba órdenes secretas del propio Cortés y éstas eran poner rumbo al Oeste del Pacífico en busca de nuevas islas que contuvieran riquezas. Esto ocurrió en 1537, pero durante la navegación ocurrió un motín de la tripulación que asesinó a Grijalva cuando éste se resistió a navegar hacia la zona portuguesa. A principios de 1538 el navío, en un estado de podredumbre, terminó naufragando y los supervivientes fueron cautivados por los indígenas de la zona hasta que algunos consiguieron ser rescatados por los portugueses de Ternate (Borah, 1971: 16-18). De este funesto viaje se conservan dos relaciones, una de Miguel Nobre, contraamaestre del navío de Grijalva, y que recogió el luso Antonio Galvao, y otra de Juan Camacho, otro de los supervivientes del trágico viaje (Gil, 1988: 53).

Por tanto, es en este contexto del Pacífico 'amotinado' donde se sitúa nuestro trabajo y que aborda un caso particular, el motín acaecido al navío español San Jerónimo en 1566, primer galeón que se enviaba a las Filipinas tras desvelarse la ruta del tornaviaje entre Asia y América. Su cometido era llevar refuerzos a Legazpi y comunicarle que la navegación de vuelta había sido finalmente descubierta.

2. LA ARMADA DE LEGAZPI Y EL TORNAVIAJE

Para conocer las causas del viaje del galeón San Jerónimo, pues fue consecuencia de aquellas, tenemos que remontarnos a 1564, momento en el que partía desde el puerto de Navidad en la costa occidental de Nueva España (México) la armada promovida por el virrey Velasco y liderada por el guipuzcoano, nacido en Zumárraga, Miguel López de Legazpi, a quien acompañaba fray Andrés de Urdaneta (Prieto, 2019: 108).

La flota se componía de cinco navíos: la San Pedro (capitana), la almiranta, los dos pataches San Juan y San Lucas, y un bergantín, (Prieto, 2019: 108). La dotación total de la armada era de unas 380 personas: 150 marineros; 200 soldados; 6 eclesiásticos y personal de servicio (Gaudin, 2018: 161). El 21 de noviembre de 1564 salió la armada desde Navidad y en determinado momento de la navegación se abrieron las instrucciones secretas que la Real Audiencia de México había entregado a Legazpi, donde le ordenaba cambiar el rumbo, ahora debía dirigirse a las Filipinas en vez de a Nueva Guinea (Prieto, 2019: 108). Días después tuvo lugar la separación del patache San Lucas, cuyo capitán era Alonso de Arellano y por piloto Lope Martín, éste último al parecer desobedeció la orden de Legazpi de no alejarse de la nao capitana, sin embargo, la existencia de una inestabilidad marítima produjo que el patache se distanciase tanto del barco principal de la flota que finalmente lo perdió de vista, siendo este el argumento o excusa de su alejamiento (León Guerrero, 2000: 1035). Una vez separado del resto de la armada, el San Lucas continuó su viaje descubriendo algunos conjuntos atolónicos de las Marshall y ciertas islas de las Carolinas, hasta alcanzar Mindanao, donde llenaron sus bodegas de

canela e iniciaron el regreso a México (Prieto, 2019: 108-109). En agosto de 1565 llegó el patache de Arellano al puerto mexicano de Navidad; éste para defender su persona y actuación explicó que a finales de enero había llegado a Mindanao y aunque esperó al resto de la flota un tiempo, el resultado fue en vano, decidiendo entonces iniciar el regreso, siendo los primeros en realizar el tornaviaje¹ con éxito meses antes de que lo hiciera fray Andrés de Urdaneta (León Guerrero, 2000: 1035).

El resto de la flota de Legazpi siguió el camino hacia las Filipinas, en el viaje alcanzaron a principios de enero de 1565 el conjunto insular de las Marshall y el 22 del mismo mes avistaron las islas de los Ladrones o Marianas (León Guerrero, 2000: 1035). Luego llegaron a Samar en las Filipinas y tras recorrer algunas islas más entre ellas Bohol, alcanzaron Cebú el 27 de abril de 1565 (León Guerrero, 2000: 1036). Aquí levantó Legazpi un fuerte y la primera población española el 8 de mayo de 1565, a la que denominó villa de San Miguel (Cabrero, 1990: 127).

Asentados en Cebú, era el momento de iniciar los preparativos del tornaviaje, dejándolo el gobernador Legazpi en manos de Urdaneta. El fraile eligió la nao capitana San Pedro como barco que emprendería el viaje, alistando a 200 hombres al mando de Felipe de Salcedo, un joven de 18 años y nieto de Legazpi (Mira Toscano, 2016: 119). Esto dejaba al gobernador con un reducido contingente de hombres en Cebú, ya que tras la desertión del patache San Lucas y los hombres que ahora iban en el San Pedro, no le quedaban más de 150 personas. Por ello, en carta del 1 de junio de 1565 Legazpi decía: “la neçesidad grande en que quedamos del socorro que vuestra magestad a de ser servido mandar proveer con brevedad”².

El 1 de junio partía el San Pedro y ocho días después abandonaba el intrincado paso por las islas Filipinas tras embocar el estrecho de San Bernardino y poner rumbo al noreste. El primero de julio alcanzaron la latitud de 24° N y el 3 de agosto de 1565 llegaron a los 39° N, momento en el que pusieron proa hacia el Este. Fue el 18 de septiembre cuando avistaron la isla Deseada frente a la costa californiana, la navegación continuó hacia el Sur, divisando el 1 de octubre el puerto de Navidad y una semana después por fin entraron en Acapulco (León Guerrero, 2000: 1036-1037). De los 200 hombres que partieron, 16 fallecieron y el resto casi todos enfermos, pues tan sólo llegaron 18 sanos (Rubio Mañe, 1964: 728).

Cuando Felipe de Salcedo y fray Andrés de Urdaneta llegaron a México para informar a la Real Audiencia del viaje y de la necesidad en la que quedaba el gobernador Legazpi en aquellas islas, ambos se sorprendieron al ver allí al capitán Alonso de Arellano y al piloto Lope Martín, quienes, al parecer, como apuntamos anteriormente, habían conseguido volver desde las Filipinas a México. Los dos fueron denunciados por desertores y desleales y se ordenó que fueran enviados de regreso con el gobernador para que éste hiciese cuenta de ellos. Sin embargo, Arellano eludió la sentencia por encontrarse enfermo, no así el piloto Lope Martín (Canales y del Rey, 2021: 88-89). Por otro lado, Felipe de Salcedo entregó a las autoridades virreinales la correspondencia de los oficiales reales de la armada y de su abuelo Miguel López de Legazpi, donde manifestaban la imperante necesidad de ayuda. En un principio se pensó en el propio Salcedo como capitán para comandar el socorro, pero tras estallar la “conjuración de Martín Cortés” la Real Audiencia prefirió posponerlo hasta 1566, dándose el cargo a otro, el capitán Pedro Sánchez Pericón (Gaudin, 2018: 161).

Este capitán Pericón era de Málaga y antes de liderar el galeón San Jerónimo se había asociado con Alvar Núñez Cabeza de Vaca en su expedición hacia el Río de la Plata (1540),

¹ El relato del viaje de Arellano y Lope Martín en el San Lucas se encuentra en Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato, 23, R. 19 y fue bajo declaración del propio Alonso de Arellano, el piloto Lope Martín, el contra maestre Juan Yáñez y el marinero Juan de Bayona y efectuada en México ante la Real Audiencia el 22 de noviembre de 1565.

² Carta de Legazpi pidiendo socorro. AGI, Filipinas, 6, R.1, N.3. Cebú, 1 de junio de 1565.

aunque al final no llegó a participar, pues dos años después lo encontramos en Málaga reclutando hombres para la campaña norteafricana del conde de Alcaudete hacia las zonas de Tremecén y Túnez. Estaba casado con María de Vitoria y tenía tres hijos: Diego Sánchez Pericón de Mesa, quien iría con él en el galeón como alférez mayor; Juan de Mesa Pericón y Antonio de Mesa (Cuevas, 2015: 93). Tras su trágica muerte por los amotinados del San Jerónimo, su viuda fue recompensada con 400 ducados³, aunque se le conmutó tal cantidad por 15 licencias para llevar y vender esclavos africanos⁴. Aparte, en 1572 se le ordenó a la Real Audiencia de México que enviase a la Casa de la Contratación de Sevilla 2.000 pesos por bienes de difuntos del capitán Sánchez Pericón, pues al llegar el galeón a las Filipinas el gobernador Legazpi “tomó las armas, vestidos, plata y dos esclavos y otras cosas que del dicho capitán halló, sin las que los dichos soldados avían tomado”, luego lo vendió todo sacando 2.000 pesos, dinero que requisó para proseguir con la conquista de las islas, cantidad que debía entregarse a María de Vitoria, su viuda⁵.

3. PREPARATIVOS DEL PRIMER SOCORRO A FILIPINAS

Una vez informada la Real Audiencia de México de las necesidades en las que se encontraba el gobernador Legazpi y su hueste, ésta decide iniciar los preparativos para enviar la ayuda solicitada por el guipuzcoano.

En un primer momento se pensó en utilizar para el socorro de hombres, armas y pertrechos los dos navíos que habían regresado desde las Filipinas: el patache San Lucas y la nao capitana San Pedro. A través de varias cartas dirigidas a los alcaldes mayores de Tehuantepec, Coatzacoalcos, Acapulco y Autlán y fechadas el 27 de octubre de 1565 se les ordenó que iniciasen la recogida del material y su transporte; consistente en artillería, jarcias, comida y municiones (Rubio Mañé, 1970: Docs. LIII- LVI, 532-535). Sin embargo, la imposibilidad de tener aderezados los dos barcos en un corto plazo de tiempo, sumado a la imperante necesidad de ayudar a Legazpi obligó a la Real Audiencia a tomar la drástica medida de adquirir un navío con capacidad de entre 100 y 150 toneladas de los que hubiese en el puerto de Acapulco o arribase a él para armarlo y enviarlo a Filipinas (Rubio Mañé, 1970: Doc. LVII, 535-536). El encargado para seleccionar, comprar y aprestar el nuevo navío fue el piloto Lope Martín⁶, persona elegida por los oficiales de la Real Hacienda. Y para que no hubiese retrasos o problemas se informó por carta del 8 de noviembre de 1565 al alcalde mayor de Acapulco, Cristóbal Espinosa, que ayudase al piloto en las tareas encomendadas (Rubio Mañé, 1970: Doc. LVIII, 536-537).

La Real Audiencia nombró capitán, como indicamos anteriormente, de este primer socorro para las islas Filipinas al malagueño Pedro Sánchez Pericón, quien el 18 de enero de 1566 solicitó la cantidad de 36 picas, 6 pares de grilletes y un arca con medicinas para los hombres que le iban a acompañar; se ordenó al tesorero de la Real Hacienda, don Fernando de Portugal, que se encargase de su compra y entrega a Pericón (Rubio Mañé, 1970: Doc. LXIV, 540-541. En

³ AGI, México, 1090, L.6, fol. 39r. Córdoba, 29 de marzo de 1570.

⁴ AGI, México, 1090, L.6, fols. 353r-353v. Madrid, 27 de octubre de 1571.

⁵ AGI, México, 1090 L.7, fols. 121v-122r. El Pardo, 21 de agosto de 1572.

⁶ Lope Martín había sido el piloto del patache San Lucas del capitán Alonso de Arellano, separado de la armada de Legazpi por una tormenta y que en solitario realizó el viaje hasta las Filipinas y luego volvió a México dos meses antes de que lo hiciera Urdaneta y Salcedo con el San Pedro. Estos últimos acusaron a piloto y capitán de desertión. Arellano eludió la prisión, pero el piloto fue encarcelado a instancias del nieto de Legazpi, Felipe de Salcedo. Sin embargo, la necesidad de un piloto que conociese la ruta hizo sacarlo de prisión para que ayudase al apresto del navío que se iba a enviar como socorro a Filipinas.

cuanto a las picas demandadas, éstas fueron proporcionadas por Juan de Céspedes, capitán de la artillería (Rubio Mañé, 1970: Doc. LXVI, 542-543).

El capitán Pericón continuó con los avíos para el socorro de Legazpi entre enero y febrero de 1566. De esta manera, se le entregaría un “ornamento de decir misa” para el capellán que le acompañaría en el viaje (Rubio Mañé, 1970: Doc. LXVII, 543); pues como era usual en aquella época, la presencia espiritual en los navíos era a través de éste y con la labor de asistir espiritualmente a la tripulación y oficiar la liturgia acostumbrada. Conocemos la identidad de este capellán, Juan de Vivero, un extremeño de la localidad de Llerena, que viajó a las Indias a principios de enero de 1560; su destino era alcanzar Perú a través de Nueva España (Romela Iruela y Galbis Díez, 1980: 44), pero al parecer se quedó en este último lugar para años más tarde unirse a la compañía de Pericón hacia las Filipinas.

Otras disposiciones solicitadas por el malagueño fueron que le diesen por piloto al ya mencionado Lope Martín, encargado como dijimos de buscar el barco que debía llevarlos hasta las islas donde se encontraba el gobernador Legazpi; que el puesto de maestre fuera para el contramaestre del San Pedro⁷, selección que se debía a las buenas referencias que se tenían sobre él por sus dotes en la navegación, previniendo Pericón el posible fallecimiento o impedimento por enfermedad del piloto y así evitar que se perdiera navío y gente. Asimismo, era de vital importancia que se escogiera a buenos marineros y artilleros para el manejo del barco y su capacidad de fuego. Aconsejaba también dar vestuario y armas a los soldados que iban a embarcarse, además de que durante el trayecto desde México hasta Acapulco fuesen avisados los pueblos y sus autoridades con el fin de proporcionarles alojamiento y manutención. Ante un viaje tan largo, donde era lógico que la gente enfermase, Pericón sugería proveer al navío de conservas, azúcar, gallinas, azafrán y canela para ayudar en la recuperación de los dolientes. En materia estructural pedía una barca pequeña que iría colocada sobre la cubierta del barco para socorrer a los hombres que cayesen al mar o para acercarse a las islas en demanda de avituallamiento de agua y madera; pues al estar la barca debajo de cubierta y ser de mayores dimensiones, su manejo podía ocasionar que ésta se rompiera, aunque si esto no era posible, solicitaba la entrega de la barca del San Lucas. Otros suministros importantes que demandaba Pericón fueron 80 pipas de agua, así como otros recipientes para almacenar y recoger agua cuando arribasen a las islas o puertos durante la travesía. Por último, indicaba la necesidad de aprovisionar el navío con brea, estopa y sebo para aderezar o repararlo en caso de entrada de agua o rotura del casco (Rubio Mañé, 1970: Doc. LXIX, 548-549).

A mediados de febrero de 1566 el capitán Pedro Sánchez Pericón había reunido en la ciudad de México a un total de ochenta y cinco personas; setenta de ellas eran soldados, mientras que las otras quince suponemos que serían personal de servicio⁸, y que saldrían de aquella ciudad con destino al puerto de Acapulco, donde les esperaba un barco que debía llevarlos hasta las Filipinas según se le comunicaba por carta al alcalde mayor de Cuernavaca. En la misma misiva se exhortaba también al alcalde mayor a que durante el trayecto de México a Acapulco informara a las distintas poblaciones que debían de acoger y alimentar a la comitiva no más allá de un día: “no ha de ser más de una noche y salir luego al otro día”. Durante la pernoctación de la pequeña hueste se les ofrecería como cena y almuerzo carne de vacuno y ovino, y pan; reservándose para el capitán la ingesta de carne de ave, mientras que a las monturas de los viajeros se les proporcionaría la hierba y el maíz necesario (Rubio Mañé, 1970: Doc. LXX, 550). La misma orden llegó para las autoridades de las poblaciones de Iguala, Xochimilco y Chilapa (Rubio Mañé, 1970: Docs. LXXI-LXXIII, 551). No obstante, a este último lugar se le indicó que ante la posibilidad de que el barco no estuviese listo a la llegada de Pericón y sus

⁷ Este era Pedro de Oliden, sin embargo, no pudo ir por estar enfermo.

⁸ Juan Martínez dice que la Real Audiencia consiguió reclutar a 50 soldados. AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 1r.

hombres a Acapulco, les permitiese quedarse algunos días más (Rubio Mañé, 1970: Doc. LXXIV, 551-553).

4. JUAN MARTÍNEZ DE ARESTIZÁBAL Y SU RELATO

El autor del relato sobre el viaje del galeón por aguas del océano Pacífico fue el soldado, de probable origen vasco en vista de su apellido, Juan Martínez de Arestizábal. Este se había forjado como militar en Italia, donde ocupó el cargo de sargento de infantería⁹. En 1566 se encontraba en México, momento en el que debió de llegarle las noticias de los apuros en los que estaba el gobernador de Filipinas Miguel López de Legazpi ante la falta de hombres y pertrechos, alistándose en el socorro proyectado por la Real Audiencia novohispana. Por el relato que nos dejó de las vivencias y peripecias de los hombres que iban a bordo del galeón San Jerónimo, Martínez se eleva como el artífice y líder que consiguió desbaratar el motín del piloto Lope Martín y sus secuaces al recuperar el barco y conducirlo hasta su destino, el campamento de Legazpi en Cebú en octubre de 1566.

Alcanzadas las islas Filipinas, Martínez se adhirió a la hueste del gobernador participando en el viaje hacia la isla de Mindanao en noviembre de 1566 en compañía del maese de campo Mateo de Sauz y luego en la expedición mandada a la isla de Masbate en febrero de 1567¹⁰. Finalmente, tuvo una destacada participación en la toma del enclave de Manila (1570) en la isla de Luzón, pues tomó prisionero a 'Aliman Pau' (Rajá Suleyman), un hijo de éste y varios nobles indígenas¹¹.

El 23 de marzo de 1568 Juan Martínez realizó su probanza de méritos y servicios en Cebú, la cual se centró en su participación en la recuperación del galeón San Jerónimo de manos de los amotinados liderados por el piloto Lope Martín¹². Tiempo después se remitía en junio de 1572 desde Madrid a Filipinas una real cédula de recomendación para Martínez¹³. En 1578 sabemos de su fallecimiento en Filipinas, quizás con anterioridad a esa fecha, por el testimonio de su hermano Prudencio de Arestizábal, quien en el mismo año solicitó licencia para viajar al archipiélago asiático con el propósito de obtener remuneración por los servicios de su difunto hermano como de los suyos propios, ya que Prudencio había sido también soldado en Italia y en las galeras reales durante cuatro años, así como miembro de la armada que derrotó al turco en la sonada batalla de Lepanto (1571) y por último, sirvió seis años en Flandes; tres de ellos como alferez y los tres restantes como capitán¹⁴.

El relato de Martínez conservado en el Archivo General de Indias lleva por título: *Jornada de las Islas Philipinas* y fue publicado por Martín Fernández de Navarrete en su *Colección de documentos inéditos* (1887: 371-475). A tenor del contenido se puede diferenciar tres partes: La primera obedece al relato del viaje y desventuras acaecidas al galeón San Jerónimo y sus tripulantes (fols. 1r-12v.). La segunda (fols. 12v-18r.) comprende los acontecimientos desde la llegada a Cebú hasta el 25 de julio de 1567, tales como ajusticiamientos y motines; resumen de los logros de Legazpi; expediciones; encuentros con los portugueses; descripción de las Filipinas y sus habitantes y, por último, una reseña alabando la obra del gobernador. La tercera

⁹ Recomendación a Legazpi de Juan Martínez de Arestizábal. AGI, Filipinas, 339, L.1, fols. 43r-43v. Madrid, 16 de junio de 1572.

¹⁰ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols 14v y 17v.

¹¹ Este dato de la captura del reyezuelo filipino se contiene en la recomendación del hermano de Juan, Prudencio de Arestizábal. AGI, Filipinas, 339, L.1, fols. 95r-96v. El Escorial, 23 de junio de 1578.

¹² Información de méritos y servicios de Juan Martínez de Arestizábal. AGI, Filipinas, 59, N.1. Fecha 1568.

¹³ AGI, Filipinas, 339, L.1, fols. 43r-43v. Madrid, 16 de junio de 1572.

¹⁴ Recomendación al gobernador Sande de Prudencio de Arestizábal. AGI, Filipinas, 339, L.1, fols. 95r-96v. El Escorial, 23 de junio de 1578,

(fols. 18r-18v.) son unos apuntes sobre el conflicto con los portugueses ocurrido el 10 de julio de 1567. La redacción del documento se sitúa en la isla de Cebú el día 25 de julio de 1567 y en él no se especifica a quién va dirigido, aunque creemos que debe tratarse del presidente de la Real Audiencia de México Francisco Ceinos. Este tras la muerte del virrey Velasco en 1564 asumió como presidente junto con los oidores el gobierno provisional de Nueva España entre 1564-1566 hasta la llegada del nuevo virrey. Por tanto, fue la Real Audiencia la encargada de proveer y enviar la ayuda a Legazpi a través del galeón San Jerónimo y es lógico pensar que Martínez escribiría dicho relato a Ceinos para informarle de lo sucedido.

El 27 de julio de 1567 partía desde Cebú en el patache San Juan el capitán Juan de la Isla, alcanzando tierras novohispanas el 16 de noviembre (Gaudin, 2018: 619). El navío sería el portador de varias cartas escritas por los oficiales reales y por el propio Legazpi, donde informaban de la situación de los españoles en Filipinas y, además, daban cuenta de la llegada del San Jerónimo en octubre de 1566 y su accidentado viaje. De esta manera, Legazpi en carta del 23 de julio relataba que en 1566 habían enviado desde Nueva España un navío de "aviso" para informar que la capitana había llegado allí. Este navío alcanzó Cebú el 15 de octubre en un estado precario y de gran necesidad: "porque en el camino mataron al capitán e a un hijo suyo y a otras personas y sus motines y rebeliones y otros trabajos como costará de la provança que dello envió"¹⁵. En cuanto a la de los oficiales reales, el tesorero Guido de Lavezaris en misiva del 24 de julio contaba:

Llegó a esta ysla el navío San Jerónimo despachado de la nueva España en el mes de mayo de aquel año por vuestro presidente y oidores y otros ofiçiales de la real hazienda [...]. No truxo capitán, porque en el camino lo mataron y obo otros motines y rreveliones segund consta de las informaciones que aquí cerca dello se hizieron que vuestra magestad podrá aver [...] Fue nuestro señor servido milagrosamente traer al navío y a los que en él aportaron como verá vuestra magestad por la relación que el gobernador envía de lo que sucedió; mataron al capitán e alferez e después ahorcaron al sargento mayor que venía nombrado [...], el cual mató al dicho capitán y alferez en compañía de otros tiranos, los cuales le ahorcaron a él y después deste suceso llegaron a unas isletas que estarán obra de setecientas leguas deste puerto, donde quisieron dejar mucha parte de gente [...] para venir a la parte donde los chinos e javos contratan e hacer su oficio de salteadores si pudieran. (AGI, Patronato, 24, R.3, fol. 1r.)

Tras leer estas misivas parece probable que la relación del viaje escrita por Martínez es la mencionada en las cartas de Legazpi y Lavezaris y, por tanto, viajó con éstas en el patache *San Juan* en dirección a México y de ahí a España, a la corte del rey. No obstante, no fue el único relato del viaje del galeón, pues otro de los supervivientes, Juan de Bustamante, quien escribió una obra titulada *Historia de las Philipinas* (1596), recogió en los primeros capítulos de ella una crónica del viaje del *San Jerónimo* (Mojarro, 2021: 15).

5. EL ESPELUZNANTE VIAJE DEL SAN JERÓNIMO

El 21 de febrero de 1566 inicia la salida desde México la compañía del capitán Pericón según indicación de Juan Martínez¹⁶. Y efectivamente, la comitiva siguió el camino trazado por la Real Audiencia como señalábamos anteriormente, pues pasaron por Xochimilco, Cuernavaca, Iguala y Chilapa, aunque en esta última tuvieron que permanecen por espacio de 40 días ante

¹⁵ AGI, Filipinas, 6, R.1, N.7, fol. 1r.).

¹⁶ Relación del viaje del galeón San Jerónimo. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato, 24, R. 2. (1567).

las noticias de que aún no había llegado desde “Guatulco” [sic Huatulco¹⁷] ni navío, ni vituallas, ni aparejos ni armas para el viaje. Finalmente llegaron al pueblo de Acapulco, que distaba 5 leguas del puerto, donde se instaló el alférez con los soldados, pues el capitán Pericón adelantándose a ellos, alcanzó el puerto¹⁸.

Por fin llegó el galeón San Jerónimo, embarcación elegida para transportarlos hasta las islas Filipinas. Sin embargo, la sombra del mal ya comenzó a envolver a navío y expedicionarios, pues un tornado desatado en el mar pasó por el puerto haciendo que el galeón tocara tierra con su popa. A ello se sumaba los encontronazos que el capitán tuvo con el factor de la Real Hacienda Ortuño de Ibarra y la mala fama del piloto que los guiaba, el desertor Lope Martín, lo que motivó que hasta cuatro soldados decidieran no embarcarse finalmente. La mente diabólica que gestó las desventuras de este viaje no fue otra que la de Lope Martín, quien elucubraba sobre el destino que le esperaba al llegar a donde se encontraba el gobernador Legazpi; pues acusado de desertión e insubordinación por separarse de la armada, el gobernador haría justicia de él por los delitos cometidos. Así que para evitarlo tendría que trastocar el rumbo del navío y ser cabecilla de este. Lo primero que hizo fue reclutar entre el centenar de marineros que había en el puerto de Acapulco a aquellos de los que sabía que se unirían, llegado el momento, a su causa. De esta manera escogió tanto a onubenses, pues en el condado de Niebla el piloto estaba casado, como a portugueses, por ser el reino luso el lugar de su nacimiento. Por otro lado, Lope Martín detestaba a los vizcaínos y por ello hizo que fueran los menos posibles en el galeón¹⁹.

Una vez reunido barco y hombres en el puerto de Acapulco, el proveedor Rodrigo de Ataguren se percató del malestar que se respiraba en el lugar e informó del retraso a los oidores de la Real Audiencia de México en la salida del socorro proyectado para Legazpi. Entonces se apresuró a que el navío partiese, aún ante la falta del maestro, el vizcaíno Pedro de Oliden, quien por motivos de enfermedad no pudo embarcar finalmente; y cuenta el soldado Juan Martínez, que, si lo hubiera hecho, seguramente habría sido asesinado durante la travesía. Ante la inesperada coyuntura se decidió que el puesto de maestro lo ocupase temporalmente el sargento mayor Ortiz de Mosquera²⁰.

En ese tiempo, el piloto Lope Martín advirtió al capitán Pericón que se olvidase de ir a Cebú, ya que en la isla sería ahorcado por Legazpi ante las acusaciones de desertión que pesaban sobre él. Así que el piloto le esbozó un plan alternativo al malagueño para evitar la condena. Éste consistía en dirigirse a cualquier otro sitio menos a Cebú, donde le prometía que podría reunir una ingente cantidad de dinero, la desorbitante cifra de 200.000 ducados y asimismo dejar en la punta de la Canela de la isla de Mindanao a su hijo fortificado junto con los soldados. Luego regresarían a España a través del estrecho de Magallanes o mejor aún, a Nueva España, pues si Legazpi no recibía el necesario socorro, era cuestión de tiempo que su empresa acabara en desastre y de esa forma Pericón podría solicitar el cargo de gobernador y capitán general de las Filipinas. Según Juan Martínez algunos dijeron que la idea sugerida por el piloto interesó al malagueño, pero el mismo Martínez pensaba que no le hizo caso, pues sabía de las actitudes y bajos escrúpulos de Lope Martín²¹.

Finalmente, a las diez de la mañana del primer día del mes de mayo de 1566, día de San Felipe y Santiago, y que en aquel año fue miércoles, salió el galeón *San Jerónimo* del puerto

¹⁷ Se trata del actual sitio de Santa Cruz de Huatulco en la región de Oaxaca, puerto de la costa del Pacífico mexicano.

¹⁸ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 1v.

¹⁹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 1v-2r

²⁰ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 2r.

²¹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 2r

mexicano de Acapulco situado a 17° 1/3 de latitud Norte. La navegación iría en dirección a la equinoccial, es decir, al Ecuador, hasta colocarse en torno a menos de 9° N, posición geográfica en la que encontraron calmas y escaso viento durante varios días. La desesperación fue tal que los tripulantes del galeón se encomendaron a la Virgen de la Consolación buscando sus favores a cambio de una limosna; el capitán Pericón ofreció la cantidad de 25 pesos, mientras que la soldadesca osciló entre 10 y 20 pesos; otros incluso darían hasta 1 marco de oro. Tal era la religiosidad de estos aventureros ante las calamidades. En ese tiempo se produjeron las primeras bajas; pues la enfermedad se llevó a los soldados Lázaro de Madrid y al sevillano don Juan de Pineda, cuyos cuerpos fueron arrojados al mar como era costumbre²².

El 10 de mayo tuvo lugar un avistamiento insólito por parte de la tripulación del San Jerónimo, pues en la noche observaron el recorrido de un cometa de «varios colores» desde el nordeste hasta el suroeste, y cuya cola parecía enderezarse hacia el virreinato del Perú. El soldado-relator Martínez interpretó el fenómeno astronómico como un mal presagio sobre lo que iba a ocurrir en el viaje: «devió de ser pronóstico de los trabajos que nos estaban guardados y las maldades pensadas»²³.

Al día siguiente (11 de mayo) vuelve el viento, pero no para proseguir con el viaje, sino para regresar a las costas de Nueva España. Esto alegró a muchos, pues retornar a México les serviría para tomar vituallas, pero también para quedarse en tierra y abandonar la empresa. Este pensamiento llegó a oídos del capitán, quien se mantuvo firme en su determinación de seguir el viaje hacia las Filipinas. En ese tiempo se ideó el plan de abandonar al capitán y sus seguidores, mientras el piloto y sus secuaces tomarían el barco e iniciarían una carrera pirática en los mares de la China para enriquecerse y hacerse con un jugoso botín. Uno de los cabecillas de este maléfico planteamiento fue el soldado Felipe de Ocampo, a quien Martínez describía como: «principio, medio y fin de todas maldades, quien dio calor y fue causa y efeto de todas ellas, con quien tenía camarada el piloto». Por fin, el 20 de mayo soplan los vientos idóneos para la continuación del viaje²⁴.

Retornados los vientos propicios para la navegación, en cierto momento de la misma Pericón y el piloto tienen serios encontronazos y duras palabras. El motivo era la presencia de un equino en el barco propiedad del malagueño²⁵, al cual se le dispensaba demasiada agua, mientras la marinería padecía la sed de las restricciones. La discusión fue tan acalorada que el piloto Martín le soltó al capitán que mataría al caballo e incluso llegó a amenazar con que molería a palos a padre e hijo. Las amenazas proferidas por el trastornado piloto pusieron en aviso al capitán, quien dio orden a varios soldados de vigilar al caballo; trabajo que resultó inoportuno para éstos, pues se les degradaba a simples mozos o criados. El caballo se encontraba custodiado en la proa del barco, mientras que la cámara del capitán se situaba en la popa, lugar este último frecuentado por los 'sospechosos' del cada vez más declarado motín contra su capitán. Asimismo, en lo más alto de la zona de popa había un escotillón que daba justamente a la puerta del capitán y era aquí donde según el soldado Martínez debía de haber colocado la guardia y no en proa con el caballo, pues el riesgo lo corrían más bien el malagueño y su hijo. En la medianoche del 25 de mayo alguien le clavó una daga en el corazón al caballo, herida de la que brotó gran cantidad de sangre; el ruido y las pisadas del animal despertaron a los hombres. El equino acabó muriendo y sin saber quién fue el autor material, ya que se hizo

²² Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R. 2, fol. 2r.

²³ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 2r-2v.

²⁴ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 2v.

²⁵ Si el viaje hubiera tenido éxito. Este sería el primer caballo llevado a las islas Filipinas, pues en las armadas que precedieron al galeón San Jerónimo no se embarcó ninguno, quizás por la ruda orografía de las islas, que no permitía un buen aprovechamiento de estos animales.

al amparo de la oscuridad y ni siquiera los centinelas vieron nada, aunque se pensaba que éstos quizás estuviesen, a esas alturas, compinchados con los planificadores del motín²⁶.

El 26 de mayo, uno de los marineros, Santiago de Garnica, informó al capitán Sánchez Pericón de que se estaba tejiendo una conjura liderada por el piloto Lope Martín, Felipe del Campo, el sargento mayor Mosquera y el sargento Solórzano, además de otros soldados y, sobre todo, de la marinería, con el fin de abandonarlo en las Filipinas, pero en una zona apartada del campamento español de Cebú para así alzarse con el navío, robar barcos en el mar de la China y luego regresar a Europa. Enterado el malagueño de las oscuras intenciones de algunos hombres mandó pregonar que todo aquel que tuviese alguna información sobre ello ó quiénes eran los conjurados, serían recompensados con hasta 1.000 pesos de oro y tendrían las recomendaciones necesarias para optar a buenos cargos. También añadió a la recompensa otros 400 pesos más para quien revelase la identidad del autor de la muerte del caballo. Ese mismo día tuvieron señales de la proximidad de tierra ante las bandadas de aves y la aparición de “celajes”, es decir, nubes tenues de varios matices. Ante estas señales, algunos afirmaron sin duda que estaban cerca de tierra, otros negaron que así fuese. Finalmente, el piloto confirmó que era tierra y la prueba fue el avistamiento de una isla hacia la que comenzaron a dirigirse. Sin embargo, el alférez, hijo del capitán Pericón, comenzó a proferir que cuando desembarcase en tierra iniciaría las pesquisas necesarias para averiguar quién había matado al caballo y lo condenaría a la horca. Mientras decía estas palabras, el alférez miraba sospechosamente al piloto Martín, el cual se mostró amohinado²⁷ y ante el posible castigo trastornó la derrota del navío para continuar el viaje sin detenerse en la isla. No obstante, aunque el capitán Pericón no parecía tener interés en dirigirse a ella, la marcó en la carta náutica que llevaba, comprobando que se localizaba a 180 leguas del puerto de Navidad y en torno a los 10° Norte²⁸. El descubrimiento insular se corresponde con la actual isla de Clipperton o de la Pasión (Bernabéu Albert, 2016: 107-108), siendo por tanto el malagueño Pedro Sánchez Pericón y la tripulación del navío sus primeros descubridores.

El último día del mes de mayo, que fue viernes, un marinero llamado Bartolomé de Lara se quejó al alférez de la escasa y pobre comida que recibían, y todo ello a pesar de los grandes esfuerzos que hacían; el alférez le replicó que era mejor de lo que se merecía. Nuevamente volvió a quejarse el marinero y el alférez no aguantando su desfachatez cogió un rebenque²⁹ y le amenazó con azotarlo si seguía con su insolencia. El marinero se revolvió y sacó un cuchillo al alférez. Éste ante el ataque inició un gran alboroto y bajó hacia su camarote para tomar un montante³⁰ a la vez que llamaba a algunos soldados en nombre del rey. Ya en la cubierta, el alférez comprobó que el marinero se había escabullido y trepado a la gavia; le ordenó que bajase de ahí, pues si no obedecía, mandaría que le disparasen. Finalmente, el marinero accedió bajo el pretexto de ser llevado ante el capitán, pero el sargento Mosquera, ya confabulado con el piloto y los demás rebeldes, incumplió la orden. Por otro lado, los marineros iniciaron las maniobras de traslado de las armas de proa a popa para poner en ejecución el plan del piloto. Estas acciones fueron advertidas por el soldado-relator Martínez, quien no dudó en avisar al capitán, como ya habían hecho con anterioridad otros hombres, entre ellos el capellán del navío, el padre Juan Vivero. Sin embargo, el malagueño se relajó y desatendió estos avisos,

²⁶ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 2v.

²⁷ Triste.

²⁸ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 2v-3r.

²⁹ Látigo corto de cuero y madera.

³⁰ Espada ancha y grande con los gavilanes muy largos.

manifestando de manera sonriente que: “no se osarían menear, porque al que se menease en continente, le ahorcaría”³¹.

El 3 de junio de 1566 en torno a la medianoche y aprovechando que la mayor parte de la gente dormía, los conjurados Lope Martín y otros armados con espadas y rodela se dirigen a la cámara donde dormían el capitán Pericón y su hijo; el trasiego de hombres armados despertó a algunos soldados, pero éstos fueron reducidos a empujones y amenazados con armas por los amotinados. Entonces, el marinero Lara, el sargento Mosquera y los soldados Vaca y Zarfate entraron a la cámara donde estaban padre e hijo y los matan a puñaladas. Uno de los cómplices del asesinato, el soldado Zarfate, para conseguir la recompensa por matar al capitán y a su hijo realizó una cobarde acción: “después que estava el capitán muerto y bien seguro de ofender por no quedar sin lauro o trofeo, metió toda la daga, cuya sangre trajo [...] para que por virtud dello le diesen el galardón”. Perpetrado tan horrible crimen, el sargento Mosquera subió a cubierta profiriendo insultantes palabras contra el difunto capitán: “traidor, mal hombre, perro que me quería matar a mí y a mis hermanos los marineros”. La primera medida de Mosquera fue desarmar a todos los soldados del navío bajo pena de muerte para luego en un acto de ‘falsa piedad’ pedirles que rezasen por las almas de los asesinados; pues con su terrible acto el sargento los había liberado de los sufrimientos y hambres que habían padecido hasta ese momento³².

Muerto el líder del navío, un cabo de la compañía exclamó que ante la falta de jefe se nombrase a Mosquera como tal, pero éste dijo que en el barco había otras personas de mayor calidad que él para asumir tan honroso cargo, y por ello prefería que realizasen una votación. Sin embargo, muchos de los presentes alzaron sus voces para que Mosquera ocupase el puesto. Éste finalmente aceptó. El sargento, ahora convertido en capitán, para congraciarse con los soldados les devolvió las armas sustraídas y les prometió llevarlos hasta la isla de Cebú, donde se encontraba Legazpi. Por otro lado, la elección de Mosquera no gustó nada a Felipe del Campo, quien ansiaba el puesto de capitán, y comido por la envidia, empezó a idear nuevas maldades con su gran amigo el piloto Lope Martín, el cual no tenía en gran estima a Mosquera³³. Así que era cuestión de tiempo que este último fuera también eliminado.

Diez días después del crimen, la enfermedad volvió a llevarse a uno de los tripulantes, en este caso el fallecido fue el calafate y carpintero Pablo griego. Aparte, el ambiente que se respiraba en el galeón era bastante tenso, pues Mosquera comenzó a manifestar abiertamente que su intención era dirigirse a Cebú y que además estaba elaborando informes sobre lo ocurrido al capitán Pericón y su hijo, donde echaba la culpa a otros con la intención de liberarse de cualquier atisbo de condena sobre él por el delito cometido. Esto sin duda fue oído por el piloto Martín y sus secuaces, quienes iniciaron acciones para eliminar al molesto Mosquera. Todo comenzó en la medianoche del 21 de junio de 1566. Aprovechando que todos dormían, el sargento Solórzano junto a varios hombres, sobre todo marineros, bajan a cubierta para evitar que nadie tomase las armas. Mosquera, que se encontraba en ese momento en el castillo de popa, no pudo salir a causa de los soldados Vaca y Zarfate que se lo impidieron. Tras el apresamiento de Mosquera por orden del piloto Lope Martín, éste para evitar más tribulaciones entre los miembros del barco celebró un almuerzo donde se repartió el vino y el tocino en abundancia; incluso Mosquera con los grillos puestos participó en el banquete dispensado por el piloto. Finalizado el convite, varios hombres condujeron al esposado Mosquera hasta una caja cercana a una improvisada horca. El prisionero muy risueño, pues pensaba que todo era una farsa, espetó: “que niñerías son estas”. El piloto con semblante severo le respondió que debía morir por las muertes del capitán y su hijo, además de conspirar para matarle. Mosquera

³¹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 3r.

³² Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 3r-3v.

³³ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 3v.

negó esto último. Ante la horrible escena que se avecinaba, el capellán Vivero intentó mediar en el asunto a fin de evitar tan horrendo acto contra Mosquera, pero fue inútil, el piloto hizo señas a los marineros y estos procedieron a ahorcar al sargento sin ni siquiera darle tiempo a confesarse. Su muerte fue bastante cruel, pues tras un tiempo suspendido le arrojaron al mar con los grillos puestos e incluso aún con vida. La fecha de tan horripilante maldad quedó registrada el sábado 22 de junio de 1566³⁴.

Por otro lado, los soldados Alberto de Orozco, Marcos de Cubillas, Antonio de Cucatella y Miguel de Luarca fueron encarcelados, porque se descubrió que la noche antes de la prisión del sargento Mosquera habían sido armados por este ante las sospechas de que sus movimientos estaban siendo vigilados por algunos de los secuaces del piloto. También se encarceló al contramaestre Rodrigo del Angle, pues se decía que había hablado con Mosquera sobre la navegación a Cebú y la idea de eliminar al piloto; por esto último casi es ahorcado el contramaestre. En aquel tiempo se manifestó que la muerte de Mosquera era justa por las inclinaciones sexuales que practicaba: “se dixo y publicaron hera sodomita³⁵ y que lo avía husado este abominable pecado en las partes de Ytalia, donde anduvo y aún en la nueva España lo avía intentado”³⁶.

Al día siguiente, 23 de junio, creyeron hallarse cerca de tierra, pues se encontraban en la latitud de los 9-10° Norte, donde se ubicaban las islas de los *Barbudos* (hoy uno de los atolones de las Marshall). Seis días después, 29 de junio, día de San Pablo y San Pedro, ya en la noche, descubren tierra, eran un conjunto de 17 pequeñas islas unidas por una barra de arrecifes entre ellas y que a la vista de los tripulantes resultaron ser inhóspitas y estériles, con lo cual decidieron proseguir con la navegación, pues aún tenían reservas de agua suficientes hasta encontrar un lugar donde hacer escala y aprovisionarse³⁷. Para Salvador Bernabéu se trata del conjunto atolónico de Erikub, localizado en el centro del archipiélago de las Marshall (2016: 110).

El lunes avistaron otra cordillera de islas, cuyo número superaba las 20, el atolón de Kwajalein (Bernabéu Albert, 2016: 111) y de las mismas características físicas que las anteriores. No obstante, éstas sí estaban habitadas, pues en las inmediaciones vieron un *parao* (embarcación indígena) tripulada por 8 isleños. Enfilaron los del galeón San Jerónimo hacia las islas donde vieron a los nativos, pero ante el viento contrario no pueden acercarse y pasan de largo. Al día siguiente un grupo de soldados del galeón desembarcó en la última isla del conjunto insular con la intención de recoger agua, mas resultó en vano. El miércoles divisaron otro grupo de islas, las del conjunto atolónico de Ujae según Bernabéu (2016: 112), y al igual que el día anterior se detienen en la última de ellas; eran las diez de la mañana. En la playa vieron a una decena de isleños que habitaban allí. La descripción que ofrece el relator Martínez en cuanto a su apariencia física era de gente barbada, semidesnuda; pues ocultaban sus genitales con ciertos faldellines que parecían hechos a manera de esteras, su cabello era largo y adornaban su cuerpo con “pinturas delgadas”. En cuanto a su armamento, éste resultaba bastante primitivo, pues estaba fabricado con madera, huesos y conchas. Sobre su conducta, Martínez apreció su carácter afable y amistoso, adjetivos que le llevó a la conclusión de que estos habitantes del Pacífico serían fácilmente “domesticables”. La primera interacción entre isleños y españoles del galeón San Jerónimo ocurrió en esta última isla; al aproximarse al navío español una canoa con dos aborígenes a bordo, uno de ellos parecía ser el jefe principal. Estos se mostraron temerosos ante la presencia foránea representada por los españoles. Sin embargo, tras

³⁴ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 4r.

³⁵ Sodomita era la forma de referirse en la época a aquellos que practicaban la homosexualidad, también se conocía en el ámbito religioso como el ‘pecado nefando’.

³⁶ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 4r.

³⁷ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 4r.

ser bien tratados y obsequiados con algunos objetos de manufactura europea cambiaron de semblante y volvieron a la isla, siendo seguidos por el batel del galeón. Llegados los españoles del batel a tierra son recibidos y festejados con cánticos y bailes por parte de los isleños e incluso les ayudaron a rellenar de agua hasta 5 barriles, cantidad que no fue posible de aumentar debido a la gran distancia que había desde donde se sacaba el agua y la playa. También aprovecharon la estancia para recolectar algunos frutos como plátanos, cocos y ñames. Los españoles observaron que los nativos del lugar carecían de agricultura, reduciéndose su alimentación por tanto a la recolección y la pesca, para esta última utilizaban anzuelos elaborados con conchas, así como con otros materiales que a los propios españoles les resultó difícil discernir de qué estaban hechos. En un momento dado el piloto Lope Martín sugirió la idea de llevarse al jefe isleño y presentárselo al rey de España, aunque finalmente no se llegó a consumir tal acción³⁸.

Durante la noche el navío español largó velas para proseguir con la navegación e intentar subir en latitud de 13° Norte, posición geográfica en la que hallarían la isla de Guam. Así que tomaron rumbo noroeste para alcanzar su objetivo. Sin embargo, las fuertes corrientes que transitaban por la zona les imposibilitaron la maniobra, logrando únicamente subir unos 40 minutos de latitud. La navegación transcurrió hasta 100 leguas (unos 550 km aprox.) llegando a una bahía interna rodeada de islas. El momento del avistamiento tuvo lugar el 6 de julio, sábado, en horario de noche, cuando un marinero gritó “¡Tierra, tierra!”. El aviso fue tan apresurado que barco y tripulación se vieron rodeados de islas a ambos lados. Timonel y piloto no se ponen de acuerdo en si arribar o no a tierra. Finalmente, el marinero Lara apartó al timonel de un empujón y se hizo con el control del galeón, consiguiendo meterlo por un estrecho canal que había entre dos islas, fondeando el barco en una bahía interior. La posición de estas islas era de 10 grados menos 1/3, es decir, 9° y 40 minutos Norte³⁹. Se trataba del atolón de Ujelang (Bernabéu Albert, 2016: 112).

El galeón se aproximó a una isleta pequeña y de escasa altitud, aunque fértil por la exuberante vegetación, donde vieron 4 casas, pero deshabitadas. Aquí pudieron abastecerse de agua, cocos y palmitos. Cosa necesaria, sobre todo, para los soldados, cuya ración era escasa en comparación a la que recibían los marineros, dueños del barco y su contenido. Durante 10 días permanecieron en la isla, tiempo en el que desembarcaron armas, ropas y cajas con las pertenencias de los soldados. Pues la intención del piloto Lope Martín era dejarlos abandonados en esa isla. Y para no levantar sospechas, el piloto aseveró que debían invernar allí, porque no era momento adecuado para seguir con la navegación⁴⁰.

Un día recibieron la visita de tres embarcaciones nativas y el piloto procuró capturar a sus ocupantes, pero éstos lograron huir. El piloto lleno de ira juró que los capturaría y les obligaría a servir como criados para buscar comida y alimentar a los españoles. El relator Martínez nos describe las embarcaciones usadas por los isleños y éstas estaban provistas de un mástil en la popa con velamen redondo y un cobertizo, a manera de gallinero, para guardar tanto su equipaje como la comida; también incorporan entre su aparejo náutico una serie de contrapesos. Cierta día, el piloto tomó el batel con algunos hombres para explorar en la dirección por donde huyeron los nativos, a los que localizó en las cercanías, pero éstos volvieron a escapar. Durante el trayecto avistaron una ranchería de los isleños y cerca de ésta un parao casi terminado, cuya capacidad a tenor de su tamaño podía transportar hasta una treintena de hombres. En cierto momento, el piloto se hizo jurar como líder por sus seguidores tras oír misa y en presencia de una ostia consagrada. Luego dispuso que se trajera hasta el lugar de desem-

³⁸ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 4r-4v.

³⁹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 4v.

⁴⁰ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 5r.

barco el gran parao que habían visto durante la persecución frustrada para atrapar a los escurridizos nativos. El motivo no era otro que dejarles esa embarcación a aquellos soldados a los que pensaba abandonar en tan alejado e inhóspito lugar. Para no levantar sospechas de su oscuro plan el piloto haciendo uso de sus conocimientos meteorológicos, argumentó que los vientos contrarios que soplaban en esas islas imposibilitaban la navegación, cuya duración estimaba en 3 meses, pasados los cuales podrían salir. Mientras tanto, invernarían entre las islas, alimentándose del bizcocho que quedaba y los escasos recursos que ofrecía el lugar, sobre todo, pescado, marisco y cocos, y para evitar problemas de manutención señaló que lo aconsejable era dividirse en pequeños grupos, ocupando una isla cada uno. Con esto pretendía el piloto entretener a los hombres y aprovechar la coyuntura para abandonarlos allí e irse con el navío y sus seguidores⁴¹.

El soldado Martínez, quien como dijimos había hecho una relación del viaje y lo ocurrido en él, analizó la situación interna de aquellos que no eran afín a los rebeldes, mostrando que había disparidad de opiniones; pues había hasta tres grupos: aquellos que no habían tenido nada que ver con las atrocidades cometidas y ajenos a las acciones de leales y rebeldes; los leales, pero enemigos acérrimos de los rebeldes, entre ellos estaban el contraamaestre Angle y el marinero Garnica, cuyo pensamiento era ir a Filipinas por amistad con el gobernador Legazpi, y por último, un grupo de personas sobre los que los rebeldes recelaban, uno de ellos era el alguacil Marcos de Cubillas, a quien en varias ocasiones estuvieron a punto de matar⁴².

Durante el tiempo que estuvieron fondeados en la isleta, el contraamaestre Rodrigo del Angle tuvo conversaciones con el soldado Juan Martínez, autor del relato del viaje, manifestándole su intención de tomar el navío. Sin embargo, el propio Angle le confesó que no contaba con los suficientes marineros para manejarlo, ya que la gran mayoría estaba en su contra. Conocida la intención del contraamaestre, Martínez procuró ganarse al soldado de Ciudad Real Juan de Requena, custodio de las armas del barco, para que las repartiese. Éste al parecer aceptó llevarlo a cabo. Por otro lado, y ante el temor de ser descubiertos por los rebeldes y perecer en su intento de alzamiento, los leales solían confesarse continuamente ante el capellán del barco, quien, tras conocer el plan, les alentó a que siguiesen con él, pues era un servicio a Dios, e incluso el mismo capellán les prestaría su ayuda. Mientras tanto, en tierra, el marinero Lara y el piloto Martín tuvieron serias discusiones, lo que afectó al estado anímico del marinero, quien triste y apenado, se fue al navío y no bajó más a tierra. Esta discordia entre Lara y Martín, y la consiguiente aflicción del marinero, fueron aprovechadas por Angle y el marinero Garnica, quienes hablaron con Lara sobre su plan de alzarse con el navío y dejar a los rebeldes abandonados. Lara, quizás con pensamientos de vengarse de la afrenta sufrida, aceptó participar en la toma del barco. Asimismo, los cabecillas del alzamiento consiguieron la adhesión de Miguel de Luarca y del artillero de origen flamenco Juan Enríquez⁴³.

Transcurridos 10 días de permanencia en el entorno insular el piloto Martín decidió enviar el batel para que remolcase el gran parao hasta allí, pues como dijimos anteriormente, la idea del piloto era abandonar a los soldados junto con el parao, mientras él y sus secuaces se iban con el galeón para realizar sus correrías piráticas por los mares de la China. En ese tiempo, los cabecillas del alzamiento pusieron en marcha su plan, sin embargo, éste fue frenado por el artillero Enríquez, bajo el pretexto de que necesitaban el batel para recoger a doce soldados, además de parte del aparejo del galeón que estaba en tierra (velas, cartas de marear e instrumentos de navegación) y que el piloto hizo desembarcar cuando llegaron allí. Pero en cierto

⁴¹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 5r.

⁴² Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 5v.

⁴³ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 5v-6r.

momento, el miedo se apoderó de los 'leales', pues el piloto fue al navío y tuvo ciertas palabras ásperas con la marinería, profiriéndoles insultos; incluso tomó unos grillos con intención de encarcelar a alguno, el sonido metálico alertó a los que estaban en tierra, pensando que el plan de alzamiento había sido finalmente descubierto por el piloto. No fue así, y todo quedó en un terrible susto, tras observar que el piloto regresaba a tierra con el batel⁴⁴.

El tiempo se agotaba para los leales y su plan de tomar el galeón; en conversaciones entre el contraestremaestre Angle y el soldado Martínez se alcanzó el acuerdo de que a la noche éste último tendría listos a seis soldados para tomar el navío. Llegado el momento acordado, Angle y el marinero Garnica, que se encontraban en tierra, consiguen apoderarse del batel y dirigirse hasta el galeón. En un ataque sorpresivo hieren a un mulato amigo del piloto y que estaba por guardián del barco. Sin embargo, éste logró escapar tras tirarse al agua y nadar hasta la playa; informando al piloto de lo sucedido. Mientras, en el galeón, los leales requirieron a un muchacho gallego que les entregase las llaves del escotillón donde se almacenaban las armas; la demora del joven irritó al contraestremaestre, quien le propinó una severa cuchillada en la cabeza. No obstante, el joven acabó curándose de la herida. Finalmente, los leales toman las armas y dejan sin éstas a los que consideraban sospechosos. El artillero Enríquez tomó un montante y se encargó de defender la posición a cualquier sospechoso que se acercase. Conocido el éxito de los leales en la toma del galeón San Jerónimo, varios soldados no dudaron en echarse al agua y nadar hasta el navío, fueron los casos de Cucatella, Cubillas, Jiménez Zambrano y Martín López. En cuanto a los marineros seguidores del piloto que había en el barco, éstos fueron de momento encerrados. Pero en cierto momento, la marinería de manera inconsciente soltó las amarras, provocando con ello que el galeón se desplazase hacia el canal por el que habían entrado la primera vez. Sin embargo, el escaso viento y la corriente circulante lo devolvieron hacia atrás. Desde tierra el piloto envió a tres soldados liderados por el barcelonés Pedro Martínez de Estadela como embajadores para negociar. El trato era cambiar parte de los víveres que había en el barco por las cartas de navegación, instrumentos y velas, aparejos que traían los tres hombres en una improvisada balsa construida con barriles y palos. Pero el marinero Lara que al parecer había tenido encontronazos en el pasado con el soldado Estadela, mandó a Zambrana y a López que disparasen sus arcabuces contra la comitiva. Los soldados erraron en sus tiros, pues ninguno alcanzó su objetivo; entonces el propio Lara no satisfecho con ello tomó una espada para herir de muerte a Estadela, cobrándose así su venganza. Los otros dos ocupantes de la balsa desalojaron ésta y se refugiaron en una isleta cercana. A raíz de lo sucedido, en tierra se divulgó la noticia de que los hombres que habían tomado el galeón habían matado a los tres hombres enviados e incluso que habían colgado a uno desde la popa del barco, cuando en realidad se trataba de una "frazada", especie de manta gruesa y peluda⁴⁵.

El galeón San Jerónimo navegaba hacia el Oeste bajo la creencia de que por aquella dirección habría otro canal por el que salir a mar abierto. Sin embargo, el marinero Lara y otros hombres tomaron el batel para dirigirse hacia tierra con la intención de recoger a más hombres, pese a las reiteradas llamadas de Angle y el marinero Garnica para que volviesen al navío. Lara desembarcó a una legua de distancia de donde el piloto había levantado su campamento base e incluso mandó construir un fuerte, usando para ello los árboles de palma, además de un parapeto improvisado con cajas y colchones ante la posibilidad de que les disparasen desde el navío. En ese intervalo de tiempo, el soldado Juan Martínez consiguió escapar y llegar a nado al galeón, aunque tuvo que ser auxiliado por un grumete ante las escasas dotes para la natación que poseía el soldado. El contraestremaestre Angle mostraba su desesperación, pues quería largar velas cuanto antes, pero el soldado Martínez se lo estorbaba, ya que aún quedaba

⁴⁴ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 6r.

⁴⁵ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 6r-6v.

mucha gente por recoger en tierra. Finalmente, pudieron reunir a doce hombres más y obtener una aguja de marear. Luego enviaron a Santiago de Garnica con otros hombres en el batel para buscar el canal que les permitiría salir: “la qual hallaron muy ancha y muy buena, por donde después salimos”. Entretanto, vinieron a nado dos soldados más, Miguel de Luarda y Melchor de Villanueva⁴⁶.

El sábado 20 de julio fue enviado otra vez el batel a tierra para traer a todos los soldados posibles y la ropa de éstos. La corriente les jugó una mala pasada, pues apenas pudieron recoger a cinco hombres y parte de la ropa. Al día siguiente, domingo 21 de julio de 1566, por fin el San Jerónimo suelta velas y sale por el canal que había hallado Garnica días atrás. El plan había resultado en un rotundo éxito, pues dejaban atrás a parte de los amotinados y su oscuro líder, el piloto Lope Martín, abandonados en una isla como castigo merecido por sus crueldades e impiedades⁴⁷.

Al segundo día de navegación, en el galeón San Jerónimo se permitió la restitución de las armas a los soldados que iban en él. Sin embargo, había cierta desconfianza en torno a los marineros Morales y Lara. Las sospechas se convirtieron en prueba cuando un cabo dio la noticia de que ambos marineros, así como otros hombres de mar, defendían que la ruta planeada por el piloto Lope Martín servía mejor a los intereses reales que dirigirse a Filipinas, donde se encontraba Legazpi. Tras conocerse tales pensamientos, se actuó rápido; apresándose como cabecillas a Lara, Morales, Gorjón y Juan Enríquez. La resolución final fue la de condenar al marinero Lara a la horca y su cuerpo arrojado al mar con los grilletes puestos; mientras que el resto fueron liberados, aunque el marinero Morales fue despojado de su cargo de despensero del navío. No obstante, las sospechas siguieron manifestándose, dando lugar a un nuevo encarcelamiento del marinero Lara, un soldado y el escribano Juan de Zaldívar. Transcurridos 4 días, siendo el primer día del mes de agosto de 1566, Morales, una vez confesado, es sentenciado a morir en la horca, mismo castigo que se quería ejecutar en Zaldívar, pero por persuasión del soldado-relator Juan Martínez, éste no se efectuó, relegando al escribano a volver nuevamente a prisión. El 4 de agosto el galeón y su tripulación alcanzan una isla en torno a los 14° de latitud Norte y próxima a la isla de Guam (islas de los Ladrones o Marianas). La descripción de la ínsula nos habla de un lugar alto y con buenos puertos para fondear navíos. Comprobaron que la isla tenía un contorno de aproximadamente 12 leguas (66 Km). Durante el trayecto tuvieron un encuentro con los nativos, quienes en número de unos 200, se acercaron con sus características embarcaciones (paraos) para ofrecer a los recién llegados cocos, pescado, agua y frutas, intercambio del que esperaban obtener de los españoles objetos de hierro, metal que parecer apreciaban en demasía. Sin embargo, el contramaestre Angle, metido ahora a piloto tras abandonar a los amotinados, y no fiándose de la osadía de los isleños en cuanto a su “inusual acercamiento”, ordenó que disparasen contra ellos sin el menor reparo. El indiscriminado acto contra los nativos fue respondido por éstos con arrojar al agua a la vez que exclamaban en repetidas ocasiones el vocablo: “chamurri”, interpretado al parecer con el significado de ‘amigos’⁴⁸.

⁴⁶ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols 7v-8v.

⁴⁷ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 9r-9v. El número de abandonados fue de 27 entre soldados y marineros: Pero Núñez de Solórzano (sargento), Felipe del Campo, Diego de Amaya, Ximénez mallero, Alonso Vaca, Cristóbal de Hinestroza, Alonso Zarfate, García de Solís, Nicolás Rizo, Bartolomé Hernández, Rodrigo de la Cevilla, Alonso Hernández atambor, Pero García (pífano), Lope Martín (piloto), Alonso Álvarez (guardián), Gonzalo de Molina (despensero), Juan Yáñez, Domingo Veneciano, Bartolomé de Muros, Bartolomé Calafate, Antonio de Ciales, Francisco Hermoso (grumete), Francisco Mestizo, mozo de Felipe del Campo; Juanico paje, Francisco, mozo del sargento, Alonso paje del capitán y Francisco Montero (grumete).

⁴⁸ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 9v.

La descripción de los isleños corrió a cargo del propio relator Martínez, quien los hacía propensos a contraer el llamado “mal de San Lázaro”, es decir, la lepra. Enfermedad que el español atribuía al escaso o nulo consumo por parte de los nativos de carne en su dieta, ya que ésta solo se basaba en pescado. Finalmente, el galeón fondea en una punta de la isla ubicada al suroeste. Ciertos tripulantes optaron por desembarcar, pero el poco entendimiento con los isleños los llevó a atacarlos; resultando en un fatídico desenlace con cinco nativos muertos y uno apresado y ahorcado. Los españoles tras la escaramuza bélica decidieron pernoctar en una casa de grandes dimensiones cercana al lugar, para una vez abandonado el sitio, proceder con la quema de unas 200 casas según contaba Martínez en su relación. El miércoles tripulación y galeón retoman la navegación, la cual los lleva hasta la conocida isla de Guam. Los habitantes de ella ante la llegada del navío español salen a su encuentro con cuatro paraos con la intención de un fructífero intercambio comercial, pero el galeón prosigue su camino sin atender a los isleños; haciendo que éstos optasen por regresar a la isla⁴⁹.

El 14 de agosto de 1566 se decide privar a todos los soldados de sus armas, guardándose éstas bajo el alcázar del navío. Una semana después y gracias a los vientos favorables consiguen andar unas 200 leguas (1.100 km). Restándole, según Martínez, tan sólo 50 leguas más para alcanzar el objetivo del viaje, las islas Filipinas. Sin embargo, el cambio en la dirección del viento les jugó una mala pasada, temiendo incluso que se perdieran en medio del mar. Ante el más que probable fatal desenlace, los españoles del navío, haciendo uso de su fe y creencias, se acogieron nuevamente a la Virgen de la Consolación, prometiéndole ofrendas si les respondía con la salvación en tan duro aprieto. El caprichoso viento les hace desandar parte del camino recorrido y los empuja nuevamente hacia las islas de los Ladrones, pero un nuevo cambio de viento los vuelve a reconducir hacia las Filipinas. No obstante, el viento volvió a mudar de dirección hasta en cinco ocasiones, lo que llenó de desesperación a los tripulantes del galeón. A mediados de septiembre y tras dejar la isla de los Ladrones a popa, la incertidumbre del camino los llevó a reducir la cantidad en las raciones destinadas a la tripulación, pues las vituallas comenzaban a ser escasas. El menú marinero se redujo a 6 o 4 onzas de bizcocho, entre 170 y 113 gramos; un puñado de habas, algo de harina, queso y tocino, pues el pescado ya se había acabado. Tuvieron algunos días de escaso viento, pero por fin el primer día de octubre de 1566 divisan tierra de las Filipinas. Las corrientes que pasan por aquella zona les empujaron hacia un canal ubicado en latitud de 13° N y que alude al estrecho de San Bernardino entre la isla de Luzón y la de Samar según Bernabéu (2016: 118), por el que pudieron contemplar según el soldado Martínez: “quatro bolcanes, aunque no sabemos si son sulfureos, son muy grandes”. La navegación del desvencijado galeón prosigue 20 leguas hasta alcanzar una pequeña isla de apenas 4 leguas de contorno el día de San Francisco, es decir, el 4 de octubre. La isla, la actual Capul (Bernabéu Albert, 2016: 118), según los cálculos tomados, distaba del campamento español de Cebú, objetivo del viaje, en torno a las 45 leguas. En ese tiempo, la sed hacia estragos entre los miembros del navío ante los enormes esfuerzos realizados durante la singladura, y no quedó otro remedio que ir a buscarla a la isleta con el batel. Una semana duró el proceso de recogida de agua, así como cerdos, arroz, cabras y gallinas, lo que supuso un enorme alivio y satisfacción para los hambrientos hombres. Pero la isla no estaba deshabitada, pues contaba con dos poblados fortificados en las dos puntas que tenía la isla. Uno de estos pueblos fue atacado por los hombres del galeón con el desenlace de 15 nativos muertos y la huida de sus mujeres portando objetos de oro⁵⁰.

Por otro lado, cierto día un marinero conversó con Santiago de Garnica, contándole que un grupo de soldados tenía la intención de acabar con su vida, Garnica conocida la supuesta

⁴⁹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fol. 10r.

⁵⁰ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 10v-12r.

fechoría que quería perpetrar los soldados contra él, dio aviso de ello al contraamaestre, ahora metido a piloto, Rodrigo de Angle. Éste amenazó con la horca a los señalados malhechores, sin embargo, tal castigo no se llevó a cabo, y expone el soldado Martínez que todo fueron simples falacias contadas por el marinero. En un nuevo envío del batel con dieciocho hombres para proceder a la búsqueda y recolecta de vituallas, éste se quedó atrás, pues el galeón los pasó sin percatarse de ello. En ese momento, se encontraba a escasas 4 leguas de la isla de Cebú, aunque a 27 del enclave fundado por Legazpi en dicha isla. Mientras navegaban, hacia el noroeste divisaron lo que parecía ser una vela; las opiniones sobre qué embarcación era, divergían: se trataba del batel dejado atrás, un junco chino...La incertidumbre se resolvió cuando al acercarse comprobaron que se trataba del batel del patache *San Juan* de la escuadra de Legazpi, que iba al mando del capitán Juan de la Isla y el cual regresaba tras visitar varios pueblos de la zona. El capitán De la Isla decidió enviar de vuelta el batel para avisar a Legazpi, mientras él con el patache *San Juan* escoltaría al galeón San Jerónimo. El galeón tras una espeluznante navegación de 5 meses y medio desde su salida del puerto mexicano de Acapulco alcanzaba su objetivo de reunirse con el gobernador Legazpi en su campamento de Cebú. Por otro lado, conocida la desaparición del batel del San Jerónimo, el gobernador envió en su busca al maestre de campo Mateo del Sauz con un destacamento de 24 soldados; embarcación que acabó encontrando junto con sus tripulantes⁵¹.

Legazpi procedió a levantar una información sobre los hechos acaecidos a los hombres del galeón, hallando culpable de los delitos al escribano Juan de Zaldívar, cuyo castigo fue la horca. Posteriormente, el guipuzcoano consoló al resto de la tripulación por todo lo sucedido y sintió con pesar la aberrante muerte del capitán Pericón y su hijo. Acabado el drama, el gobernador pidió mediante juramento que los escasos hombres llegados en el galeón le prestasen lealtad; cosa que éstos hicieron sin reticencia alguna. La mayoría se integró en las compañías que trajo Legazpi en 1564, mientras que cuatro o cinco hombres -los más destacados y de mayor valía- pasaron a formar parte de la guardia personal del gobernador⁵². Era una justa recompensa para quienes tantas calamidades, sufrimientos y penalidades habían soportado en tan siniestra travesía por aguas del Pacífico. No obstante, habían cumplido la misión encomendada por la Real Audiencia de México ante las peticiones de Urdaneta y Salcedo de socorrer a Legazpi, aunque no de forma completa ante el reducido grupo de hombres y pertrechos que habían conseguido alcanzar las Filipinas. No obstante, portaban también un mensaje de suma importancia para el mantenimiento de la presencia española en el archipiélago asiático. Y este no era otro que el hallazgo del tornaviaje y el éxito de Urdaneta en desvelarlo. De esta manera, podemos considerar al San Jerónimo como el primer barco que inauguró la ruta -que se mantendría por cerca de trescientos años- del galeón de Manila.

6. EL FIN DEL GALEÓN DEL DIABLO

Una vez integrados los hombres del San Jerónimo en la hueste de Legazpi quedaba por resolver qué hacer con el galeón. ¿Era posible aderezarlo y enviarlo de vuelta a Nueva España para solicitar más ayuda?

Hay que señalar que, en la época de los descubrimientos y viajes transoceánicos, en la mayoría de las ocasiones, sobre todo si acontecía un naufragio, las embarcaciones solían ser usadas o más bien sus materiales estructurales para la confección de primitivos elementos flotantes con los que alcanzar tierra o el aprovechamiento de sus restos para la construcción de

⁵¹ Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols. 12r-12v.

⁵² Relación de Juan Martínez, AGI, Patronato, 24, R.2, fols.12r-12v

improvisados lugares de habitación humano, ya fuesen casas o fortines. ¿Fue este el destino elegido para el galeón 'del diablo'?

La respuesta se encuentra en la misma documentación generada en el campamento de Legazpi ubicado en la isla filipina de Cebú⁵³ a mediados del mes de diciembre de 1566 y ante las autoridades reales y militares: Miguel López de Legazpi (gobernador y capitán general); Fernando Riquel (escribano mayor), Mateo del Sauz (maestre de campo); Guido de Lavezaris (tesorero real); Andrés de Cauchela (contador real); y expertos en carpintería y navegación: Juan María (maestre de navío y carpintero); Jaime Fortún (piloto) y Rodrigo del Angle (maestre del San Jerónimo). Se levantó un informe para conocer el estado del galeón y proceder en base a las observaciones realizadas. El por qué de esta manera de actuar tan legalista respondía a que el navío había sido adquirido con el erario público, es decir, con dinero perteneciente a la Corona y suministrado a través de la Real Hacienda de México, por tanto, el barco era propiedad real y ante cualquier resolución final sobre él había que justificarlo mediante documento oficial. Pues bien, haciendo uso de este mecanismo se hizo una inspección general, llegando a la conclusión de que el galeón no era apto para la navegación ni tampoco era viable repararlo, ya que a ojos de la marinería era bastante costoso, añadiéndose que hacía mucha agua y que pese a los intentos de búsqueda de las vías por donde entraba el agua, éstos habían sido infructuosos. A continuación, se presentaron los testimonios de personas expertas. El primero de ellos fue Rodrigo del Angle, que como sabemos había viajado en el galeón, éste refería que se trataba de una embarcación vieja y si se quería navegar con él era necesario cambiar varios elementos estructurales de importancia como la quilla, el codaste y las aletas de popa, partes que se hallaban podridas. A ello sumaba que había que reponer jarcias, anclas y cables, pues el galeón estaba casi desprovisto de todo ello. Dado el lamentable estado del San Jerónimo, Angle solo veía como solución vararlo y aprovechar las tablas y clavos que se pudiesen. El siguiente en declarar fue el maestro de carpinteros Juan María, quien no dudó en manifestar la podredumbre del navío, comido por la broma y carente del aparejo necesario para navegar, repitiendo la misma sentencia que Angle, vararlo y aprovechar madera y clavos. El capitán Juan de la Isla fue claro en su respuesta sobre el San Jerónimo, que éste no podría aderezarse ni con todo el "aparejo del mundo", asimismo expresaba que únicamente se podría aprovechar la madera y clavazón de la primera cubierta, ya que el resto estaba inservible y podrido.

Por otro lado, el galeón resultó ser un barco bastante viejo, de más de 18 años como aseguró el maestre Nicolao carpintero, que al igual que Angle había viajado en él, pues manifestó: "cuando le dieron carena en la nueva España, este testigo se halló presente [...] y que él dijo que ese navío era muy viejo y no podría navegar en él [...] y oyó decir a varias personas que habían navegado en el galeón por la mar del Sur, que tenía más de 18 años". También Juan Martínez, piloto del patache *San Juan* de la armada de Legazpi, aseguró la vejez del navío, pues lo conocía desde hacía más de 17 años.

Una vez finalizadas las apreciaciones de los expertos presentados en el informe, tanto Legazpi como los oficiales reales y capitanes fueron unánimes en aceptar que el galeón San Jerónimo fuese deshecho hasta la primera cubierta, mientras que el casco se varase en tierra para ver que podía aprovecharse de él y con lo recuperado intentar la construcción de alguna pequeña embarcación como un patache o un navío de remos (galera o fusta).

7. TEORÍAS SOBRE LOS ABANDONADOS

Antes de finalizar esta truculenta obra, nos asalta una cuestión ¿Qué fue de Lope Martín y los 26 abandonados? La pregunta y su posible respuesta se prestan a las más variables conjeturas

⁵³ Informe destrucción del galeón San Jerónimo. AGI, Patronato, 24, R.1. Fecha 1566.

e hipótesis. En la historia marítima y en concreto en la época de los descubrimientos geográficos se han recopilado multitud de casos y episodios de naufragios o abandono de grupos humanos en los más inhóspitos lugares, siendo el desenlace más común la aniquilación de éstos bien por las escasas expectativas de alimentación que ofrecía el lugar, o bien por la acción de los nativos e incluso por la violencia intergrupal de los naufragos en un acto de desesperación por sobrevivir, salvándose milagrosamente alguno de ellos para dar cuenta de su aventura. Quizás el caso más ejemplarizante sea el contenido en la obra *Naufragios* de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, participante y superviviente de la trágica expedición de Pánfilo de Narváez a las tierras de la Florida en 1527.

Así que el grupo de abandonados de Lope Martín en un claro instinto de supervivencia ante la adversidad haría uso de ciertos mecanismos para intentar salvarse. Lo primero que se nos viene a la mente sería sobrevivir en el atolón a la espera de ser rescatados, sin embargo, ésta era una posibilidad bastante remota al no ser un lugar frecuentado por los navíos ni siquiera para hacer escala por los escasos recursos que ofrecía, y aunque fuesen rescatados, caería sobre ellos el peso de la justicia tras averiguarse su procedencia. Por otro lado, a medida que pasase el tiempo se generaría una enorme tensión en el grupo bien por falta de alimentos o bien por las casi inexistentes posibilidades de salir de allí; esto provocaría nuevas muertes, y en casos de necesidad, incluso episodios de antropofagia, como le ocurrió a los naufragos de la expedición de Narváez en la Florida (Núñez Cabeza de Vaca, 1984: Cap. XIV, 75; Cap. XVII, 86-87). La otra posibilidad para mantenerse con vida era el saqueo de las poblaciones nativas por sus recursos, lo que conduciría a la respuesta violenta de éstos para acabar con aquellos molestos intrusos. No obstante, existía una vía de escape alternativa y esta era la construcción de un navío o tomárselo a los isleños para escapar, pero la navegación se vería condicionada por la amplitud del océano Pacífico y las inclemencias meteorológicas que podrían hundir el improvisado navío o naufragar en nuevas islas, en las que se repetirían los episodios anteriores. Por último, cabría la probabilidad de que el pequeño grupo fuese integrado en las poblaciones nativas como única vía de supervivencia, dando lugar al mestizaje.

Aún ante estas conjeturas que hemos presentado para el posible destino final de los abandonados, tenemos ciertas noticias de que el grupo intentó escapar y se las debemos a Pedro Fernández de Quirós, quien en su obra relata que durante el viaje de Álvaro de Mendaña hacia las Islas de Salomón (1567-1569) hallaron un escoplo de hierro en un poblado del archipiélago de los *Barbudos* (hoy Marshall) y además vieron una embarcación a vela que se daba a la fuga ante la presencia de los barcos de Mendaña y que para Quirós era una prueba de la estancia de Lope Martín y los abandonados (Quirós, 1986: 172-173). La otra noticia tuvo lugar durante el viaje del propio Quirós en busca de la *Terra Australis* (1605), pues en una isla tomaron a un indígena que les informó de la existencia de otras a gran distancia, el cual finalizaba su conversación -ininteligible- con las palabras "Martin Cortal" (Quirós, 1986: 247), aunque en esta ocasión Quirós no se pronunció sobre tan enigmático nombre, sin embargo, éste nos, nos lleva a pensar si fuera una referencia a Lope Martín o a alguno de los abandonados.

8. CONCLUSIÓN

El relato de Juan Martínez en torno al viaje y motín acaecido al galeón San Jerónimo se presta a un análisis que nos permite conocer el mundo de la navegación en uno de sus aspectos más intrínsecos, aquel que rompe con la jerarquía del navío y el microcosmos social al rebelarse una parte del colectivo contra la autoridad severa de la oficialidad del barco hacia su tripulación o sus ansias de libertad y decisión sobre su porvenir. Gracias al relato de Martínez como testigo de los hechos, podemos saber cómo se gestó el motín del San Jerónimo y cuyas res-

puestas nos han permitido establecer algunos principios para comprender esta situación dentro de la historia marítima en sus aspectos sociales y mentales. De esta manera es evidente que necesitamos de unos elementos disidentes, en este caso, la figura de Lope Martín como inductor de la rebelión, pues había sido acusado de deslealtad y desertión, y al conocer que el barco se dirigía a Cebú, lugar en el que sería ejecutado por Legazpi, pretendió evitar ésta manipulando la voluntad del capitán Pericón. Pero al no surtir el efecto deseado, la única opción era tomar el barco y abandonar al capitán y sus seguidores en una isla, para ello reclutó entre el colectivo marinero del puerto a aquellos afines a sus malévolas inclinaciones. Sin embargo, el plan se tornó más violento, no quedando más remedio que asesinar a los principales oficiales, capitán y alférez, representados por padre e hijo respectivamente. A ello se sumaba el simbolismo de los confines (China) como escenario de acciones piráticas y de la “libertad” que ofrecía la mar a los que se allegaban a ella, siendo una manera de ganarse a la marinería, siempre marginada y bajo el yugo de los oficiales, cuyo desprecio era más que evidente. Luego tenemos los elementos supersticiosos como los prodigios y fuerzas de la naturaleza que, aunque hablemos de gentes cristianas, condicionaban la vida de estos hombres. Así podemos hablar de componentes meteorológicos: tornado que casi hace encallar el barco en el puerto de Acapulco; y astrológicos: avistamiento de un cometa durante la travesía y que en la edad moderna era presunción de malos augurios.

Otro análisis al que se presta la relación de Martínez es señalar las fases del motín. En primer lugar, tendríamos la de *confabulación* generada a raíz de una actitud ‘despótica’ del capitán y su hijo hacia la marinería con episodios como la muerte del caballo o la humillación del alférez a los marineros. La siguiente sería la del *motín* o eliminación de la autoridad del barco y que se iniciada con movimientos sospechosos de armamento por parte de los amotinados y luego le seguía la búsqueda del contexto nocturno, ya que en éste solía haber menos vigilancia y estar la gente desprevenida o durmiendo; y finalmente, el asalto al camarote del capitán y su asesinato, y para evitar posibles intervenciones los confabulados detenían o reducían a los leales al capitán. Por último, estaría la fase de *aceptación*, en este caso protagonizada por el sargento mayor Mosquera, autor material del asesinato, y quien defenderá tan cruel acto, justificando sus acciones por el maltrato dispensado a la tripulación por parte de las autoridades del barco, buscando con ello ganarse el favor del colectivo. Hay que tener en cuenta que Mosquera era el tercero en el mando y que desaparecidos capitán y alférez quedaba como candidato para el puesto de capitán. No obstante, el sargento resultó ser una simple pieza del juego, la mano ejecutora, pues las verdaderas apetencias de poder y control de barco y tripulación eran del piloto Lope Martín y su mano derecha, el soldado Felipe del Campo. Así que el siguiente paso era eliminar a Mosquera mediante una serie de embustes y ardidés del piloto que dieron lugar a la condena y ejecución del sargento mayor. De esta forma, los amotinados consiguen su objetivo de ser los dueños del barco y su destino una vez eliminada toda competencia, ahora sólo restaba abandonar a los leales al desaparecido capitán en una isla. En la mayoría de los casos de amotinamiento en las travesías marítimas este era el punto y final; el éxito de los marginados o de baja condición social, representado por el colectivo marinero. Sin embargo, podría darse la situación inversa, como le ocurrió al San Jerónimo, y es la fase que hemos titulado *contra-motín*, en la que la perversa acción es contrarrestada por la iniciativa de un grupo de hombres que como servidores del rey pretenden recuperar el barco y castigar a los malhechores, consiguiendo su objetivo de abandonar al piloto y sus seguidores en una isla, un justo castigo para estos ‘demonios del mar’.

Bibliografía

- ALEXANDER, Caroline (2005) *"La Bounty": La verdadera historia del motín de la Bounty*, Barcelona, Planeta.
- BERNABÉU ALBERT, Salvador (2016) "Descubrimientos y desventuras del primer galeón del Pacífico: el San Jerónimo (1566), en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona, ed., *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pp. 95-121.
- CABRERO, Leoncio (1990) "La espiritualidad de la hueste de Legazpi: la conquista pacífica de las islas filipinas. Evangelización y teología en América (siglo XVI)" en Jospe-Ignasi Sanyana, Primitivo Tineo, Antón M. Pazos, Miguel Lluch-Baixaulli y María Pilar Ferrer, ed., *X Simposio Internacional de Teología de la Universidad de Navarra*, Pamplona, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, Vol. 1, pp. 125-140.
- CANALES, Carlos y Miguel DEL REY (2021) *Naves Negras: la aventura del Lago español*, Madrid, Edaf.
- Catálogo de Pasajeros a Indias durante los siglos XVI, XVII y XVIII*, vol. IV (1980) en Luis Romela Iruela y María del Carmen Galbis Díez, eds., Madrid, Ministerio de Cultura.
- CUEVAS GÓNGORA, David (2015) "Los hombres del océano: malagueños en la Mar del Sur (1519-1583) en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona, coords., *Conocer el Pacífico: exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*, Sevilla, Universidad de Sevilla, pp. 79-104.
- CUEVAS GÓNGORA, David, Juan José GARCÍA GARCÍA y Jesús MORENO GÓMEZ (2022) 1542. *La armada del hambre: Ruy López de Villalobos, de Málaga a las islas Filipinas*, Málaga, Ediciones del Genal.
- FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, Pedro (1986) *Descubrimiento de las regiones australes*, ed. de R. Ferrando, Madrid, Crónicas de América 25, Historia 16.
- GARCÍA GARRALÓN, Marta (2014) "Azotes sobre un cañón, carreras de baquetas y el honor perdido: autoridad y justicia en los buques de guerra a fines del siglo XVIII" en *El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado*, Madrid, Museo Naval-Museo Arqueológico Nacional, pp. 263-281.
- GAUDIN, Guillaume (2018) "Los proto-procuradores de las Islas Filipinas en la Corte: el fraile, el escribano y el maestre de nao (1565-1572)" en *56th Congreso Internacional de Americanistas*, Salamanca, Universidad de Salamanca, pp. 614-625.
- GIL FERNÁNDEZ, Juan (1988) "Una nueva relación del viaje de Grijalba", *Revista de Historia Naval*, año 6, nº22, pp. 53-62.
- GIMENEZ CHUECA, Iván (2008) "¡Rebelión a bordo!: el motín de la Bounty al descubierto", *Clío: Revista de Historia*, nº 85, pp. 32-39.
- LEÓN GUERRERO, María Montserrat (2000) "El gran logro descubridor del reinado de Felipe II: el hallazgo del tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva España" en Francisco Morales Padrón (coord.), *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 1030-1040.

- LEÓN GUERRERO, María Montserrat (2006) "Rebeliones y motines de los viajes colombinos" en *Viajes y nuevas alianzas entre América Latina y España*, Santander, Consejo Español de Estudios Iberoamericanos, pp. 1106-1117.
- MARKANESS, George (1963) *Verdadera historia de la rebelión en la Bounty*, Barcelona, Juventud.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2014) "La historia marítima de los tiempos modernos. Una historia total del mar y sus orillas", *Drassana*, 22, pp. 35-64.
- MAZÓN SERRANO, Tomás (2022) *Elcano: Viaje a la Historia*, Madrid, Ediciones Encuentro.
- MIRA TOSCANO, Antonio (2016) "Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España", *Mercurio Peruano*, 529, pp. 107-122.
- MOJARRO ROMERO, Jorge (2021) "Juan de Bustamante, autor De la Historia de las Philipinas (Manila, ¿1596?)", *Guaragua: revista de cultura latinoamericana*, 25.65, pp. 11-39.
- MOYA SORDO, Vera (2014) "Motines masivos en las armadas británicas, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa", *Derroteros de la Mar del Sur*, 20-21, pp. 51-62.
- NÚÑEZ CABEZA DE VACA, Alvar (1984) *Naufragios y Comentarios*, ed. de R. Ferrando, Madrid, Crónicas de América 3, Historia 16.
- ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María (2004) "Las pretensiones de Hernán Cortés en la Mar del Sur. Documentos y exploraciones", *Anales de Derecho*, 22, pp. 317-353.
- POSSAMAI, Paulo César (2015) "un motín español en Brasil: la flota de D. Nicolás Geraldín en la isla de Santa Catalina (1737)", *Tiempos Modernos*, 8.31, pp. 168-192.
- REDIKER, Marcus (2020) *Entre el deber y el motín: lucha de clases en mar abierto*, traducción de Ignacio Sáenz de Tejada, Valencia, Editorial Antipersona.
- RUBIO MAÑÉ, Jorge (1964) "La expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas", *Boletín del Archivo General de la Nación*, 2 (5.3-4), pp. 427-798.
- (1970) «Más documentos relativos a la expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas», *Boletín del Archivo General de la Nación*, 2 (11.3-4), pp. 453-556.

