

De la explosión masiva a la mala reparación: causas del hundimiento del galeón San José

From Massive Explosion to Poor Repair: Causes of the Sinking of the Galleon San Jose

Antonio Jaramillo Arango

Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla / Instituto
Colombiano de Antropología e Historia, Colombia
antoniojaramilloarango9@gmail.com
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0863-5855>

Este artículo busca desentrañar las causas que originaron la desgracia del hundimiento del galeón San José, la nave capitana de la flota de Tierra Firme, en aguas del Caribe colombiano el 8 de junio de 1708. Se recopila información de documentos de archivo e impresos de la época para identificar dos posibles causas: un estallido masivo o una mala reparación del casco. Mediante una revisión sistemática de fuentes y un análisis comparativo, se pondera qué versión es más plausible. Determinar las causas del hundimiento de este navío es de especial relevancia para entender el contexto histórico de la Batalla de Barú y comprender la configuración actual del área arqueológica sumergida.

PALABRAS CLAVE: Historia Marítima; Caribe; Tierra Firme; Monarquía Hispánica; Guerra de Sucesión Española; Carrera de Indias.

This paper aims to uncover the causes behind the tragic sinking of the San José galleon, the flagship of the Tierra Firme fleet, in the waters of the Colombian Caribbean on June 8, 1708. Archival documents and printed sources are analyzed to identify two potential causes: a massive explosion or faulty hull repairs. Through a systematic review of sources and comparative analysis, the study evaluates which explanation is more plausible. Determining the causes of this ship's sinking is of particular relevance for understanding the historical context of the Barú Battle and for interpreting the current configuration of the submerged archaeological area.

KEYWORDS: Maritime History; Caribbean; Tierra Firme; Hispanic Monarchy; War of Spanish Succession; Indies Route.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/CITATION: Jaramillo Arango, Antonio. 2025 «De la explosión masiva a la mala reparación: causas del hundimiento del galeón San José», Anuario de Estudios Americanos 82 (1): e1157. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2025.1.1157>.

Recibido: 28/10/2024. Aceptado: 13/02/2025. Publicado: 22/10/2025.

Determinar las causas del hundimiento de un navío histórico basándose exclusivamente en fuentes documentales no es tarea fácil. Con frecuencia, los testimonios son contradictorios, vagos o hacen partes de estrategias de defensa para mostrar la inocencia de los implicados en los hechos que llevaron a la pérdida del buque. También es cierto que los naufragios eran fenómenos multicausales, es decir que implicaban varios factores. El caso del San José lo demuestra: era un navío que se encontraba sobrecargado al momento de la batalla, tenía daños estructurales en su casco y estuvo envuelto en un prolongado enfrentamiento naval. Aunque todos estos factores deben sopesarse, sí es posible (y en este caso reviste del mayor interés histórico) determinar una causa principal para un naufragio, sea este un accidente, una tormenta o la artillería enemiga, por poner solo algunos ejemplos. Los historiadores e historiadoras deben tener todo esto en cuenta y, en algún punto, tomar decisiones basados en las fuentes disponibles y poner de manifiesto los argumentos que llevan a concluir cuál fue la causa principal más probable de un naufragio.

Esto es especialmente cierto con el galeón San José, la nave capitana de la Flota de Tierra Firme de la monarquía hispánica que cubría la ruta entre Cádiz, Cartagena, Portobelo, de nuevo Cartagena, La Habana y Cádiz de regreso.¹ El San José fue hundido el 8 de junio de 1708 en medio de la Batalla de Barú, en lo que hoy son aguas colombianas y ha despertado el interés internacional desde que se anunció el descubrimiento de su naufragio en 2015 por parte del Estado de ese país. Varias son las hipótesis que se manejan sobre la tragedia del San José, algunas siguiendo los datos históricos de las fuentes documentales y otras que hacen especulaciones sin mayor fundamento académico.

Hoy en día es importante retomar esta discusión, pues se adelanta un proyecto de exploración científica interdisciplinar llamado *Hacia el Corazón del Galeón San José*, financiado enteramente por el Estado colombiano y que reúne especialistas en oceanografía, biología, robótica, marina, arqueología, conservación, comunicación, museología, historia y antropología. Tener hipótesis bien documentadas sobre las causas del hundimiento del San José ayudará a los diversos componentes del proyecto a interpretar de mejor manera la evidencia arqueológica encontrada en el lecho marino, conocer mejor su distribución y dispersión, proponer nuevas áreas de exploración, determinar el estado de conservación de los objetos, conocer la dinámica de formación del área arqueológica submarina entre otros aspectos.

Desde el componente histórico del proyecto *Hacia el Corazón del Galeón San José* consideramos importante poder realizar un balance basado en la bibliografía disponible y en la documentación histórica de la época para poder argumentar de manera académica y reflexiva cuáles fueron las causas más probables para el hundimiento de este importante galeón.

Trabajos previos

Los naufragios han sido un tema que ha llamado la atención de varios estudiosos y escritores a lo largo de los años. Debe recordarse que el último libro, el L (50), de la obra *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano* escrita por Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés a mediados del siglo XVI, trata precisamente de desastre de navíos y la experiencia de los naufragios (Fernández de Oviedo y Valdés 1855 [1535], lib. L). En épocas más recientes, los naufragios, especialmente de barcos hispánicos, han sido objeto recurrente de investigación y reflexión histórica. Los trabajos de Cesáreo Fernández Duro en la segunda mitad del siglo XIX son un referente en este campo. En su libro *Naufragios de la armada española*, este teniente de navío adelanta un intenso trabajo de archivo en el Ministerio de Marina de España y realiza una descripción pormenorizada de todos los naufragios registrados allí desde 1767 (Fernández Duro 1867, XIII). Aunque en la primera parte de su obra menciona algunos naufragios anteriores a esta fecha, el del San José no es uno de ellos.

¹ La historia de la Flota de Tierra Firme hasta mediados del siglo XVII está bien documentada en el artículo de Pajuelo Moreno (2022).

Ya dentro de los trabajos contemporáneos sobre este tema es necesario citar el libro de Emilio Pérez Mallaina, *El hombre frente al mar*, en el que se da un abordaje social y cultural a la experiencia del naufragio. Con la intención de analizar el comportamiento y actitudes que toman las personas que se ven involucradas en un desastre de tales dimensiones, este libro explora desde cuáles son las prioridades de salvamento, hasta lo que les esperaba a los sobrevivientes. Este texto termina con un apéndice documental en el que se ubica en los expedientes del Archivo General de Indias los legajos específicos que hablan de naufragios en los siglos XVI y XVII (Pérez-Mallaina Bueno 1996, 173-197).

Otro trabajo clásico sobre este tema es *Naufragios y rescates en el tráfico indiano en el siglo XVI* de Fernando Serrano Mangas. Este texto analiza no solo las rutas y los puertos de la llamada Carrera de Indias, sino también las causas de los desastres y las consecuencias legales, administrativas y económicas que traía un hundimiento. Los últimos capítulos se dedican a las formas en las que a lo largo de la historia se han intentado rescatar los restos de las embarcaciones y su cargamento del fondo del mar. Aunque este libro comenta de manera más detallada el contexto de Cádiz y su bahía, también tiene interesantes apuntes sobre la navegación en América. Al final del segundo capítulo, Serrano Mangas provee una lista bastante robusta de naufragios registrados en el siglo XVII en el ámbito hispánico (Serrano Mangas 1991, 44-48). Por la fecha de su hundimiento, ya en el siglo XVIII, el San José no aparece.

Específicamente el contexto de los naufragios históricos «coloniales» (siglo XVI al XVIII) en el Caribe Colombiano es analizado por José René Romero Castaño y Juan Felipe Pérez Díaz. En el libro firmado por ambos autores se discute la forma en la que se complementa el trabajo de archivo y la arqueología subacuática, se hace un paneo general de la vida marítima en la región y se presenta un recuento detallado de los barcos siniestrados en estas aguas. El San José aparece en el libro en dos ocasiones: cuando se habla de los intentos de ubicación de este pecio por parte de varias empresas privadas (este libro es anterior al hallazgo del naufragio del San José por parte del Estado colombiano en 2015) y se le dedica un cuadro con información relevante en el largo recuento de barcos hundidos que se realiza en el capítulo dos (Romero Castaño y Pérez Díaz 2005, 19, 185). A diferencia de los trabajos anteriormente citados, este libro tiene como objetivo complementar desde los archivos el trabajo de identificación arqueológica de pecios en vez de indagar por el contexto histórico que rodeó la desgracia de una embarcación.

En los últimos años el estudio particular y profundo de casos concretos ha llevado a un mejor entendimiento de la vida marítima atlántica en la modernidad temprana. Un excelente ejemplo de esto es el estudio del naufragio del navío Nuestra Señora del Juncal, realizado por Flor Trejo Rivera y en el que gracias a un juicioso trabajo de archivo se reconstruye la vida marinera y las circunstancias en las que se dio este evento en 1631. El texto de Trejo Rivera permite reconstruir de manera vívida los momentos de crisis del navío y las reacciones de los tripulantes ante estos (Trejo Rivera 2021).

Otro buen ejemplo de cómo un buen estudio de caso ayuda a comprender mejor el panorama general es el de los naufragios de la llamada Armada de la Guarda. En el erudito libro producto de su tesis de doctorado, Vicente Pajuelo Moreno analiza la historia de esta armada y, en específico, el naufragio de la expedición de 1605 al mando de Luis Fernández de Córdoba. Gracias al análisis de Pajuelo Moreno se conocen detalles de los barcos que componían la escuadra y las fascinantes historias que rodearon al hundimiento (Pajuelo Moreno 2021). Más recientemente este mismo autor, junto a José María García Redondo, publicó un interesante estudio sobre el naufragio de otra expedición de la Armada de la Guarda, esta vez del año 1600 y comandada por Marcos de Aramburu. En este texto se analizan los navíos de la expedición, las causas de su desgracia y las consecuencias que tuvo esta dentro de la administración de la monarquía hispánica (Pajuelo Moreno y García Redondo 2024).

Específicamente sobre el naufragio del galeón San José existe una nutrida literatura académica. Es pionero el trabajo del ya mencionado Cesáreo Fernández Duro. En su obra compilatoria *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* dedica unas cuantas páginas al hundimiento del galeón San José. Es un texto expositivo que narra lo sucedido brevemente y no abunda en un análisis del contexto político. Aunque no profundiza en el tema de las causas del

hundimiento de la nave, la expresión que utiliza para narrar los hechos: «La capitana se voló a las dos horas», revela que considera la existencia de una explosión (Fernández Duro 1900, 89).

En Colombia, los primeros estudios corrieron por parte de Rodolfo Segovia en la década de los 80 del siglo XX, cuyo resultado más palpable es su discurso de entrada a la Academia Colombiana de Historia, titulado precisamente «El hundimiento del “San José” en Junio de 1708» (Segovia 1985). Más recientemente el trabajo de Segovia ha vuelto a circular gracias a la publicación de un libro compilatorio con varios ensayos que incluye un capítulo sobre el hundimiento del galeón (Segovia 2019, 11-63). En ambos textos, Segovia tiene un análisis del contexto político europeo de la época, estudia la constitución del barco y narra los hechos de la Batalla de Barú. Este autor afirma haber consultado varios de los fondos documentales del Archivo General de Indias e impresos de la época y los incluye en su bibliografía, sin embargo, sus textos carecen de una citación académica rigurosa y es difícil rastrear de qué documento específico el autor se basa para afirmar sus apreciaciones. No obstante lo anterior, el trabajo de Segovia es pionero y valioso, pues aporta una mirada histórica seria y documentada a un tema muchas veces tratado con ligereza. Con respecto al tema del que trata el presente artículo, las causas del hundimiento del navío, Segovia se decanta por acreditar la versión de una explosión: «... a eso de las siete y media de la noche aproximadamente, la capitana explotó» (Segovia 2019, 40).

Siguiendo el estilo narrativo e investigativo de Segovia, Jorge Bendeck Olivella ha publicado dos libros bien documentados sobre el San José. En el primero de ellos, titulado *El galeón perdido*, este autor repasa el contexto histórico de comienzos del siglo XVIII, el recorrido de la Flota de Tierra Firme en el Caribe hasta la Batalla de Barú y, en los últimos capítulos, discute los intentos de ubicación del pecio en el mar de Cartagena, en Colombia (Bendeck Olivella 2003). Este libro antecede por más de una década a la confirmación el descubrimiento del área arqueológica del naufragio del galeón San José por parte del Estado colombiano. Más recientemente, este mismo autor publicó un libro centrado en la figura de Miguel Agustín de Villanueva, el almirante del galeón San Joaquín, la nave gemela del San José. Allí también se tienen buenas descripciones de la Batalla de Barú y de las consecuencias posteriores que tuvo para los implicados (Bendeck Olivella 2016). Los trabajos de este autor contienen una vasta recopilación documental de la que transcribe y traduce grandes fragmentos, incluyendo el diario del comodoro Wager; sin embargo, la falta de un aparato crítico académico y riguroso no permite corroborar ni rastrear esta documentación. Sobre las causas del hundimiento, basado en los documentos, este autor baraja la posibilidad de que el San José estuviera muy dañado y haciendo agua, pero finalmente se decanta por la existencia de una explosión (Bendeck Olivella 2003 70; 2016, 197).

Uno de los trabajos más citados es el excelente libro de Carla Rahn Phillips (2010 [2007]) traducido al español como *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión Española*. En este libro se explora rigurosamente el contexto histórico del galeón San José, desde el inicio de su construcción en Mapil, un pequeño astillero del País Vasco en 1697, hasta su hundimiento en 1708 y las consecuencias que tuvo este hecho. Al analizar la Batalla de Barú y el momento y causas del hundimiento de la nave, Phillips recopila documentos tanto del bando inglés como del de la monarquía hispánica. Esta historiadora caracteriza, e incluso transcribe literalmente algunas de las fuentes que son tenidas en cuenta en el presente estudio. A pesar de anotar que «continúa resultando curioso que sólo los ingleses estuvieran seguros de la explosión» (Phillips 2010 [2007], 195), esta historiadora estadounidense llega a la conclusión de que efectivamente fue un estallido el causante del desastre del San José y se aventura a proponer algunos motivos para que este se haya dado, como el mal funcionamiento de un cañón o la explosión de la Santa Bárbara. El libro de Phillips es sin duda uno de los grandes referentes académicos sobre el galeón San José.

En años más recientes varios trabajos han analizado el contexto legal actual de la exploración de los restos del San José. El primero de ellos es el libro de Ramiro Montoya, *El galeón San José y sus cuatro dueños*, en las que se dedica todo un acápite a reflexionar sobre las explicaciones alternativas al hundimiento del galeón (Montoya 2018). En 2023 Francisco Muñoz Atuesta publicó un

libro en el que cuestiona críticamente el manejo legal e investigativo del Estado colombiano sobre el pecio. En este texto se presenta, entre otros documentos, fuentes históricas del siglo XVIII, aunque no siempre con la ubicación de los documentos en los archivos, su signatura ni su foliación (Muñoz Atuesta 2023, 48-55). Este autor realiza algunas conjeturas históricas sin mucho sustento documental para argumentar una supuesta explosión parcial del barco con pólvora mojada (Muñoz Atuesta, 2023, 228-231).

También vale la pena mencionar la publicación de sendos artículos que analizan estado de la cuestión de la arqueología marítima en Colombia y que comentan críticamente el manejo que se ha dado por parte del Estado colombiano de los restos del galeón San José (Martín *et al.* 2021; Martín y Bettencourt 2023). Estos textos tienen el mérito de analizar la investigación sobre el San José dentro de un contexto nutrido de investigaciones realizadas en aguas colombianas. Por último, en un reciente artículo, Ricardo Borrero L. (2025) hace un análisis de los trabajos en arqueología subacuática sobre pecios de naves ibéricas del siglo XVII, realiza una contextualización histórica de la Flota de Tierra Firme y adelanta recomendaciones para la investigación y conservación futura de la zona arqueológica del naufragio del galeón San José.

Reconociendo el enorme valor académico y documental de estos trabajos previos, se considera que sigue siendo necesario volver a las fuentes primarias para resolver cuestiones específicas, como en este caso, la causa del hundimiento del galeón San José. La revisión, análisis y comparación de fuentes ayuda a contradecir el lugar común que asegura que el galeón sufrió una explosión masiva, hipótesis que ha trascendido como la causa principal del desastre. Aunque algunas investigaciones previas, en específico las de Bendeck Olivella y Phillips, ponderan y desechan la posibilidad de causas alternativas, hoy en día, gracias a tener la posibilidad de comparar los documentos históricos con los restos arqueológicos del pecio, se deben revisar las conclusiones anteriores. A continuación, se presentan los argumentos que llevan a concluir que lo más probable es que una explosión de grandes proporciones no fuera la causa principal del desastre del San José y se citan, en extenso, las fuentes primarias que sirven para sustentar esta conclusión.

Dos discursos contrapuestos

A partir del momento del naufragio del San José, ocurrido el 8 de junio de 1708 durante la Batalla de Barú, empezaron a surgir varias versiones sobre lo ocurrido, narradas principalmente por los testigos presenciales de los bandos enfrentados.

La Batalla de Barú se enmarca dentro de la Guerra de Sucesión Española, en la que la dinastía borbónica, originaria de Francia, defendía el derecho del duque de Anjou, Felipe V, a ocupar el trono de la monarquía hispánica, quien había sido designado como sucesor por Carlos II. Temiendo que una unión dinástica entre Francia y España desequilibrara el panorama político europeo, una coalición de las demás potencias continentales como Inglaterra, Portugal y Holanda, entre otras, propusieron que el trono siguiera en manos de la familia Habsburgo, lo que desató la guerra entre estos dos grandes bloques. Ambos, Borbones y Habsburgo, contaban con fervientes apoyos dentro de la península ibérica, por lo que era una guerra difícil de solucionar en el plano político y social.

Esta guerra europea tuvo algunas consecuencias en el Caribe, siendo uno de sus principales hechos la Batalla de Barú. En esta, un escuadrón inglés al mando del comodoro Charles Wager emboscó a la Flota de Tierra Firme que salió de Portobelo luego de realizar una feria comercial con los comerciantes del virreinato del Perú.² La feria de Portobelo, que había sido uno de los eventos comerciales más importantes a nivel mundial durante la segunda mitad del siglo XVI y la primera del XVII, para 1708 se encontraba en franca decadencia (Vila Vilar 1982). A pesar de estar en un

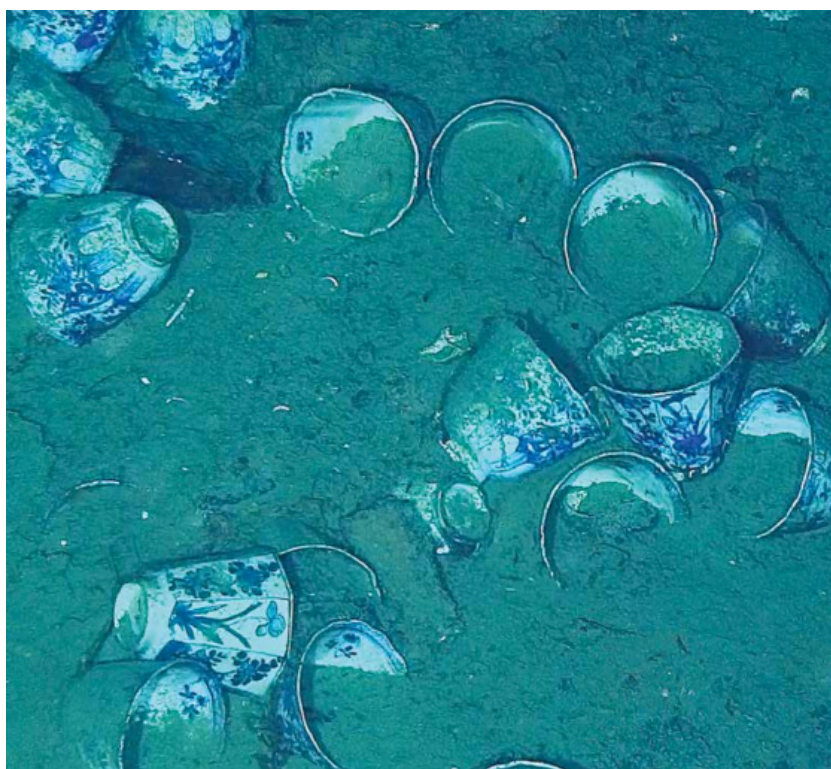
2 Los hechos que rodearon las acciones bélicas de la Guerra de Sucesión Española en el Caribe están muy bien explicados en los siguientes trabajos: Pérez-Mallaína Bueno 1982; Mena García 1982.

periodo de crisis, en Portobelo se seguían concentrando mercancías, personas y embarcaciones venidas de varios continentes.

En los primeros años del siglo XVIII, aprovechando la alianza entre hispanos y franceses, embarcaciones de esta última nacionalidad pasaron al Pacífico y entablaron un animado comercio entre los puertos del virreinato peruano con la costa pacífica de Asia (Malamud Rikles 1986, 146-148; Bonialian 2012, 232). En este comercio jugaron un papel importante las embarcaciones y tripulantes indígenas suramericanos, que cargaban y descargaban las embarcaciones francesas, proveían de alimento a su tripulación y compraban y vendían mercancías, lo que enriqueció a los curacas locales de la costa pacífica suramericana que controlaban esta navegación (Jaramillo Arango, 2019). Gracias a esta ruta recurrente, era relativamente común encontrar en el mercado del Perú mercancías asiáticas de alto valor. De esta manera, se explica la presencia de porcelanas chinas en el contexto arqueológico del naufragio del galeón San José, llegadas a Portobelo como mercancías de los comerciantes peruanos a inicios de 1708 (Figura 1). Al salir de la feria con un abultado cargamento, la Flota de Tierra Firme tuvo que enfrentar la emboscada inglesa preparada en las aguas cercanas a Cartagena.

FIGURA 1

PORCELANA CHINA EN EL CONTEXTO ARQUEOLÓGICO DEL NAUFRAGIO GALEÓN SAN JOSÉ



Fuentes: Fotografía de ARC-DIMAR, 2022, 116. Disponible en: https://cecoldigital.dimar.mil.co//3159/1/407_DIMAR.pdf (Consultado: 25/10/2024).

En la batalla del 8 de junio de 1708 los ingleses contaban con tres embarcaciones armadas: el Expedition, el Kingston y el Portland. Complementaba el escuadrón el Vulture, que en realidad era un burlote de fuego, es decir, una embarcación que no tenía artillería y a la que de ser necesario se prendía fuego para lanzarla en contra de los enemigos. Por su parte, la Flota de Tierra Firme contaba

con seis navíos armados: los galeones San José, San Joaquín y Santa Cruz, la urca Nuestra Señora de la Concepción, el patache Nuestra Señora del Carmen y dos embarcaciones francesas, el Sancti Spiritus y una fragata mercante llamada La Genovesa,³ aunque también se le conoce en las fuentes como el «francés chico».⁴ Aunque a primera vista pareciera que la Flota de Tierra Firme tenía más poder de fuego, pues tenía más barcos artillados, estos eran multipropósito, es decir que se encontraban llenos de mercancías y pasajeros, lo que los hacía lentos en batalla.⁵ En contraste, los navíos ingleses, construidos específicamente para la guerra, eran más rápidos y ágiles. En la Tabla 1, se detalla cada uno de los navíos armados de cada bando, su capacidad de artillería, su capitán (en los casos conocidos) y el bando al que pertenecían (Tabla 1).

TABLA 1
BANDOS ENFRENTADOS EN LA BATALLA DE BARÚ

FLOTA DE TIERRA FIRME			ESCUADRÓN INGLÉS		
Embarcación	Artillería	Comandante	Embarcación	Artillería	Comandante
Galeón San José	62 cañones y 2 morteros	Capitán José Fernández de Santillán y Quesada, conde de Casa Alegre	Expedition	70 cañones	Comodoro Charles Wager
Galeón San Joaquín	62 cañones	Almirante Miguel Agustín Villanueva	Kingston	60 cañones	Capitán Timothy Bridge
Galeón Santa Cruz	44 cañones	Nicolás de la Rosa, conde de Vega Florida	Portland	50 cañones	Capitán Edward Windsor
Urcas Nuestra Señora de la Concepción	34 cañones	Capitán de mar y guerra José Caniz de Alzamora	Vulture	Sin artillería	Capitán Caesar Brookes
Sancti Spiritus	32 cañones	Capitán Claudio Roaul			
Patache Nuestra Señora del Carmen	24 cañones	Capitán Luis de Arauz			
Fragata La Genovesa	24 cañones	_____			

La batalla comenzó el día viernes 8 de junio de 1708, en cercanías de la Isla del Tesoro, en el archipiélago del Rosario, actual Colombia. Según la información del almirante Villanueva y de su capitán de mar y guerra, Pedro García de Asarta, las líneas de combate se formaron a las 4:30 de la tarde, quedando incompleta la de la Flota de Tierra Firme debido a que el galeón Santa Cruz venía

³ Informe del fiscal sobre la pérdida de los galeones, sin ciudad, 11 de junio de 1709, AGI, Indiferente, 2610, ff. 722r.

⁴ Carta de Pedro García de Asarta a Bernardo Tinajero de la Escalera, Cartagena de Indias, 31 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, f. 905r.

⁵ Buenas reconstrucciones de la batalla y el poder de fuego de los bandos en conflicto se encuentran en (Segovia 2019 37; Phillips 2010 [2007], 70; Phillips et al. 2008).

sobrecargado y era lento. Los barcos mercantes de la flota, protegidos por la línea formada por las embarcaciones artilladas, lograron encaminarse hacia Cartagena y conseguir resguardo. A las 5:00 pm iniciaron las hostilidades, enfrentando al Expedition con el galeón San José y al Kingston con el San Joaquín. Alrededor de las 7:30 pm, varios testigos dicen haber visto fuego en el paraje en el que estaba el San José, que rápidamente se hundió. Algunas horas después, a las 9:30 pm, el Expedition atacó y capturó al galeón Santa Cruz, pero el San Joaquín logró escapar de la emboscada y llegó a la bahía de Cartagena el día domingo 10 de junio.⁶

El saldo de la batalla fue favorable a los ingleses, en especial para el comodoro Wager, quien logró capturar al galeón Santa Cruz, apresar a su comandante y tomar su cargamento. La urca Nuestra Señora de la Concepción tuvo que ser abandonada y quemada por el capitán de mar y guerra José Caniz de Alzamora para que no fuera saqueada por los ingleses. A pesar de que podría parecer lo contrario, el hundimiento del galeón San José fue un gran fracaso para ambos bandos. La armada inglesa esperaba hacerse con un botín que no solo mermara la capacidad financiera de sus enemigos, sino que enriqueciera sus propias arcas. Del otro lado, Felipe V y el bando borbónico hacía más de dos años que esperaban que la Flota de Tierra Firme regresara de América con los impuestos recaudados y el producto de las transacciones comerciales para, según sus propias palabras, la «defensa del todo de esta monarchia de que depende el q[ue] se pueda mantener íntegra».⁷ Además, en el desastre murieron alrededor de 600 personas y solo se documentan catorce sobrevivientes (Phillips 2010 [2007], 214).

A las pocas semanas del hundimiento del San José se registran los primeros testimonios de ciertos testigos que dan su propio parecer sobre lo ocurrido. Así, a lo largo de los años se fueron consolidando dos discursos en cierta medida contrapuestos: de un lado, una versión coherente y sostenida por parte del imperio inglés y sus agentes que aseguraban que el San José había sufrido una masiva explosión interna; por el otro lado, los súbditos de la monarquía hispánica apuntan a otro tipo de razones, y solo uno entre más de quince testimonios habla de una explosión. La cuestión puede resumirse de la siguiente manera: ¿el galeón explotó como indica la versión inglesa o su desastre se debió a otras causas como se deriva del análisis de los testimonios hispánicos?

La versión de la explosión masiva

En medio de la batalla para los ingleses no fue claro lo que sucedió con el San José, pues era evidente que no esperaban que un navío de esas dimensiones se hundiera de manera repentina. Una excelente muestra del desconcierto inicial se trasluce en el diario del comodoro Charles Wager. En la entrada del día de la batalla él mismo baraja varias posibilidades: «Yo presumo que el barco [el galeón San José] no explotó todo en el aire, porque hubo una muy pequeña o ninguna explosión, pero yo creo que los costados del navío se reventaron, porque causó una ola que llegó a nuestras portas [de los cañones], él [el San José] inmediatamente se hundió con todas sus riquezas, que debieron ser muy grandes».⁸ Para poder analizar este fragmento no basta con la traducción al castellano, hay que partir del texto original en inglés: «I presume the ship did not blow all upon the aire [sic], because there was little or no blow, but I believe the ship sides blew out, for she caused a sea that came in at our ports, she immediatly sunk with all her riches, which must be very great».⁹

6 Carta de Pedro García de Asarta a Bernardo Tinajero de la Escalera, Cartagena de Indias, 31 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, f. 905r-906v.

Carta de Miguel Agustín de Villanueva al rey, Cartagena de Indias, 22 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, ff. 886v-887r.

Informe del fiscal sobre la pérdida de los galeones, sin ciudad, 11 de junio de 1709, AGI, Indiferente, 2610, ff. 705v-706v.

7 Real Cédula al Arzobispo de Lima, Madrid, 1706, AGI, Indiferente, 432, L. 46, f. 23v.

8 Extract from Sir Charles Wager's journal, 24 Mayo-23 Julio 1708, National Maritime Museum –NMM–, Greenwich, Londres, HSR/B/14, f. 1v.

9 Extract from Sir Charles Wager's journal, 24 Mayo-23 Julio 1708, NMM, Greenwich, Londres, HSR/B/14, f. 1v.

Lo primero que llama la atención es que el propio Wager descarta la existencia de una explosión masiva y niega haber visto ningún estallido grande (incluso considera que pudo no existir tal evento): «there was little or no blow». Sin embargo, ante la inexistencia de la explosión él especula: «I believe the ship sides blew out». Llama poderosamente la atención que Wager no utilice el verbo «blow up», literalmente estallar, sino «blow out», que refiere a cuando algo se revienta violentamente, como el neumático de un automóvil. Esta sutileza en el manejo de los verbos no es una casualidad, sino que busca referir a eventos diferentes. La especulación inicial de Wager es entonces que el San José se abrió de costados y, resultado de esto, se formó una ola que llegaría al Expedition. Queda claro que Wager no vio una explosión en el San José y que realiza conjeturas posteriores basadas en indicios indirectos para explicarse lo sucedido.

A pesar de este momento inicial de duda, ni Wager (ni ningún otro inglés) vuelve a escribir o declarar algo diferente a que el San José estalló «blow up».¹⁰ La idea de que el San José sufrió una explosión interna y masiva tiene un origen claro. El 2 de agosto de 1708¹¹ el comodoro Charles Wager al mando del Expedition llamó a juicio marcial a los capitanes Timothy Bridge del Kingston y Edward Windsor del Portland para explicar sus acciones en la batalla que había derivado en la pérdida de un gran botín debido al hundimiento del San José y al escape del San Joaquín. Con respecto al hundimiento del San José, la defensa de los comandantes ingleses fue férrea y coherente: en medio de la batalla y sin que ellos nada pudieran hacer, el San José estalló debido a una explosión interna. Esta defensa procuraba exculpar a Wager, Bridge y Windsor, quienes eran capitanes con experiencia y no cometerían el ingenuo error de hundirla a propósito. A diferencia del diario de Wager, en las bitácoras de las embarcaciones del escuadrón inglés se registra, con expresiones idénticas y sin mayor detalle, la explosión del galeón San José: todos utilizan el verbo en inglés «blow up» en diversas acepciones.¹²

En el juicio, los comandantes llamaron a algunos de sus subalternos, marineros de las diferentes escalas jerárquicas de la armada. Todos estos, sin excepción, apoyaron la versión de sus comandantes sobre una explosión de grandes proporciones utilizando en su declaración las mismas palabras: siguiendo la versión de los comandantes, todos los testigos afirmaron que el San José explotó («blew up») sin profundizar más en las circunstancias del hundimiento.¹³ La lectura de esta documentación deja en evidencia que fue una versión coordinada por el comodoro, los capitanes y sus subordinados para plantear una defensa conjunta ante las acusaciones que pesaban sobre ellos. Baste con transcribir la opinión de Carla Rahn Phillips al respecto, con la cual concuerdo plenamente: «Los cuatro [testigos llamados por los capitanes ingleses] confirmaron el informe de que la capitana (es decir, el San José) había desaparecido después de una explosión. Describieron lo sucedido en términos prácticamente idénticos, en primera persona del plural y seguramente siguiendo un guion preacordado» (Phillips 2010 [2007], 194).

La versión de los comandantes ingleses puede resumirse muy bien en la pequeña nota que salió impresa en *The London Gazette* pocos días después de concluido el juicio de Port Royal.¹⁴ En esta nota se lee lo siguiente: «El día 29 [de mayo de 1708]¹⁵ en la mañana, el enemigo estaba disperso; y no había viento y no pudimos ir tras él; pero hacia la noche tomamos siete personas de la capitana [el San José], que explotó la noche anterior».¹⁶ El verbo «blew up», literalmente «estalló», es el que siempre usan los ingleses para referirse a la causa del hundimiento del galeón San José.

10 Incluso en el propio diario, en otra sección, Wager anota que «the admiral blew up», el San José explotó.

11 Esta fecha es según el calendario gregoriano que regía en la monarquía hispánica. El imperio inglés seguía usando el calendario juliano, por lo que en la documentación inglesa la fecha del juicio aparece como 22 de julio (Phillips 2010 [2007], 219).

12 A continuación se transcriben los apartados de cada bitácora con la expresión usada para referir a la explosión: «[...] she [the admiral of the galleons] blew up», Captains' logs, Portland, 1708, National Archives, ADM –Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies– 51/4294. «[...] a ship blow up a head of me», Captains' logs, Kingston, 1708, National Archives, ADM 51/4233. «[...] the admiral they saw blow up», Masters' logs, Kingston, 1708, National Archives, ADM 52/202.

13 Courts Martial Papers, Port Royal/Londres, 1708-1710, National Archives, Courts Martial, ADM 1/5267.

14 Es decir, del 12 al 15 de agosto de 1708 según el calendario gregoriano.

15 Esta fecha es siguiendo el calendario juliano. Se refiere al 9 de junio de 1708 en el calendario gregoriano.

16 Traducción propia, en el original: «On the 29th in the Morning the Enemy were dispers'd; and there being no Wind, we could not come up with them; but Towards Night we took up seven Men of the Admiral, which blew up Night before». *The London Gazette*,

Que una versión sea coordinada previamente por testigos, no quiere decir que sea mentirosa, pero sí es un factor a tener en cuenta a la hora de valorar su fiabilidad. En los casi dos meses que pasaron entre la Batalla de Barú y el juicio en Jamaica, los miembros del escuadrón inglés tuvieron tiempo de sobra para ponerse de acuerdo sobre una contundente versión que los exculpara. Apostados en la bahía de Port Royal se pudieron afinar los detalles para que esta versión tuviera la contundencia necesaria para la defensa de las carreras militares de los implicados.

El momento del litigio era una de las pocas experiencias directas en la que las personas individuales podían enfrentarse, resistir e incidir en el Estado durante la Modernidad Temprana. Estrategias jurídicas, como las esgrimidas por los capitanes ingleses, mostraban que diversos sectores, aun los que no poseían una posición privilegiada dentro de la jerarquía, podían plantear tácticamente caminos para prevalecer y expresar sus intereses legales.¹⁷ No obstante lo anterior, vale la pena aclarar que esta estrategia tuvo efectos disímiles para los comandantes ingleses. El haber capturado al galeón Santa Cruz y haberse hecho con su botín, le valió a Wager ser tenido como héroe y siguió su carrera escalando dentro de la jerarquía de la armada inglesa; se hicieron mapas celebrando sus hazañas, pinturas con su retrato, un memorial en la abadía de Westminster e incluso se bautizó un barco en su honor. Bridge y Windsor, por el contrario, fueron apartados deshonrosamente de sus cargos y terminaron sus vidas lejos de la labor marinera.

Pero más allá de las consecuencias individuales que tuvo para los directamente implicados, la versión de la explosión fue instrumentalizada por el imperio inglés para adelantar una campaña propagandística de la superioridad naval que tenía con respecto a sus rivales europeos. El hundimiento del San José, que en principio fue un fracaso para los ingleses, se mostró entonces como una victoria, pues resaltaba la ineficacia de la armada hispánica en batalla. Qué mejor imagen para ejemplificar esto que el San José volando por los aires.

Por este motivo se realizaron por lo menos dos mapas que buscaban mostrar las posesiones inglesas en América y que, frente a Cartagena, representaban la explosión del San José con parte de la tripulación saliendo disparada de la nave (Figura 2).¹⁸ Estos mapas ayudaban a proyectar la expansión inglesa en América basada en la superioridad naval expresada, supuestamente, en haber logrado hacer estallar un poderoso navío español.¹⁹ Durante estos mismos años se publicaron varios libros de abierta propaganda histórica, en la que los ingleses celebraban sus victorias navales en contra de sus enemigos hispánicos, franceses y holandeses (Autor desconocido 1739, 94; Colliber 1742).²⁰ El supuesto estallido del San José se enuncia como un sonado triunfo de la armada británica en la que se exaltaba la valentía mostrada por Wager (Colliber, 1742, 293).

nº. 4459, 2 al 5 de agosto, 2.

Las fechas de la Batalla de Barú son el 28 de mayo según el calendario juliano y el 8 de junio en el gregoriano.

¹⁷ Este fenómeno ha sido analizado a detalle para la monarquía hispánica (Premo 2017).

¹⁸ Henry Popple y Toms Sculps, «A map of the British empire in America with the french and spanish settlements adjacent thereto», Inglaterra, 1733, Biblioteca Nacional de Francia, Paris, Collection d'Anville 08541.

Henry Popple, «A map of the British empire in America (Sheet 18)», Londres, 1733, David Rumsey Map Collection, Stanford Libraries, Stanford, 2874.020.

¹⁹ La manera en la que la cartografía ayudó a proyectar las intenciones expansivas europeas en América es bien analizada por Bassi (2020, 116).

²⁰ El primero de estos textos cuenta con una edición posterior (Autor desconocido, 1740 [1739] 88).

FIGURA 2

MAPA DE LAS POSESIONES INGLESAS EN EL CARIBE



Fuentes: Henry Popple, «A map of the British empire in America (Sheet 18)», Londres, 1733, David Rumsey Map Collection, Stanford Libraries, Stanford, 2874.020. Disponible en: <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~905~70099:A-Map-of-the-British-Empire-in-Amer?vq=q:colombia;lc:RUMSEY~8~1&mi=35&trs=469> (Consultado: 25/10/2024).

Dentro de esta campaña de propaganda británica es que se explica también la realización de una afamada obra pictórica de Samuel Scott que muestra el San José justo en el momento de la explosión y que se encuentra actualmente en los Royal Museums Greenwich (Figura 3).²¹ Derivada de esta imagen, se realizó el memorial en honor a Wager ubicado en la abadía de Westminster en 1747 (Segovia 2019, 10). Todos estos textos e imágenes estaban encaminados a expandir el imaginario de que la explosión masiva del San José era una victoria para la armada inglesa.

21 Samuel Scott, «Wager's Action off Cartagena, 28 May 1708», Inglaterra, ¿1743-1747?, Royal Museums Greenwich, Londres, BHC0348.

FIGURA 3

LA EXPLOSIÓN DEL SAN JOSÉ



Fuentes: Samuel Scott, «Wager's Action off Cartagena, 28 May 1708», Inglaterra, ¿1743-1747?, Royal Museums Greenwich, Londres, Caird Collection, BHC0348. Disponible en: <https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-11840> (Consultado: 25/10/2024).

La idea de una explosión repentina, provocada por la torpeza de los marineros hispanos, servía a los intereses ingleses de desprestigio de sus enemigos, en específico la monarquía hispánica. Así, lo que en un principio fue una estrategia de evasión de responsabilidades de los capitanes implicados, pronto fue instrumentalizada y exagerada por la propaganda estatal que ayudaba a proyectar la superioridad naval que les interesaba promover. De este modo, en la memoria imperial inglesa se consolidó la idea de una masiva explosión. Las imágenes antes referidas hacen pensar que el pañol de pólvora de la embarcación había explotado y se pueden comparar con imágenes que muestran embarcaciones más recientes que sufrieron estallidos de su Santa Bárbara,²² como la fragata Mercedes (Marcos Alonso 2015) y el acorazado Maine (Castellanos Rueda *et al.* 2020). Así, a lo largo de los años, se fue consolidando la idea histórica de que el San José había sufrido una explosión interna en su pañol de pólvora y por eso se había hundido en medio de la Batalla de Barú.

De esta manera, durante trescientos años, se fue consolidando y difundiendo la versión de la explosión masiva como causa exclusiva del fracaso del San José. Desde su origen en el juicio de Port Royal de 1708, pasando por la propaganda imperial inglesa, hasta llegar a las especulaciones contemporáneas, la explosión se ha convertido en la explicación más socorrida en libros de texto, notas periodísticas y artículos de difusión. Sin embargo, esta no es la única explicación que se ha dado para el hundimiento de esta nave y ni siquiera, como veremos a continuación, parece la más plausible.

22 Lugar de la embarcación en la que se guardaba el pañol de pólvora.

Otras versiones del hundimiento

En contraposición a la versión coordinada de los miembros de la armada inglesa que aseguran haber visto una explosión en el San José, los testimonios de los súbditos de la monarquía hispánica son mucho más variados, amplios y, en cierta medida, caóticos. Esto es esperable en situaciones tan confusas como una batalla naval y con tantos intereses en juego. Se guardan testimonios de por lo menos quince testigos presenciales que viajaban como pasajeros o parte de la tripulación de alguna de las embarcaciones de la Flota de Tierra Firme y de dos investigaciones independientes: la del gobernador de Cartagena José Zúñiga y la Cerda y la de un fiscal asignado especialmente por el Consejo de Indias para esclarecer los hechos de la Batalla de Barú.

Vale la pena dedicar algo de espacio en exponer cada uno de los expedientes del Archivo General de Indias (en adelante AGI) que contienen información de los testimonios presenciales del hundimiento del San José, para dar cuenta de la variedad, contundencia y profundidad del análisis que permite el estudio de esta documentación. Hay, principalmente, cuatro expedientes que han sido revisados rigurosamente.

El primero de estos contiene tres cartas muy importantes realizadas por tres personas diferentes que venían en la Flota de Tierra Firme. La primera es la carta escrita por Miguel Agustín de Villanueva, el almirante de la flota y quien estaba a cargo del galeón San Joaquín, la nave gemela del San José.²³ El San Joaquín había logrado escapar de la emboscada inglesa y, luego de la muerte del capitán conde de Casa Alegre,²⁴ Villanueva era la persona con más rango militar y sobre quien recaía la responsabilidad de dirección de la flota. Villanueva escribió justificando sus acciones en batalla y reclamando su lugar de dirección. Esta carta está fechada para el 22 de julio de 1708, unos pocos días después del desastre del San José.

La segunda carta que se encuentra en este expediente, archivada justo después de la de Villanueva, es la de Pedro García de Asarta, el capitán de mar y guerra del galeón San Joaquín y fechada el 31 de julio de 1708.²⁵ Este documento presenta una descripción detallada de los hechos previos al hundimiento y del derrotero de la flota entre Portobelo y Cartagena. García de Asarta acompaña su carta con un diario de a bordo en el que describe día por día, desde el 28 de mayo hasta el 14 de junio, todo el tránsito del San Joaquín hasta llegar a Cartagena. Por su puesto, la entrada del viernes 8 de junio, día en el que ocurrió la Batalla de Barú, es la que recibe la mayor atención y en la que se describen prolijamente los eventos bélicos. Pedro García de Asarta era un experimentado marinero y su carta es una maravillosa fuente para adentrarse en el conocimiento náutico de comienzos del siglo XVIII.²⁶

Estas dos cartas, la de Villanueva y la de García de Asarta, son muy importantes para entender el contexto que rodeó al hundimiento del galeón San José, pues aunque no son los documentos más tempranos, sí fueron los primeros reportes detallados sobre los hechos que llegaron a la península ibérica y que se recibieron en el Consejo de Indias el 31 de diciembre de 1708.²⁷ Gran parte de las ideas que empiezan a formarse en Europa sobre la pérdida del San José se derivan de estos dos testimonios.

Además de estas dos importantes cartas, en este expediente también se encuentra una carta de Francisco de Medina escrita en julio de 1708.²⁸ Medina fue un funcionario prestigioso de la monarquía hispánica en América y ocupó un puesto de oidor en la Audiencia de Panamá y posteriormente en la de Santa Fe. En ese momento se encontraba realizando su traslado a Santa Fe, por lo que fue

23 Carta de Miguel Agustín de Villanueva al rey, Cartagena de Indias, 22 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, ff. 869r-873v.

24 José Fernández de Santillán y Quesada, conde de Casa Alegre, era el capitán del San José y de toda la Flota de Tierra Firme en 1708. Era originario de Sevilla y dentro de su historial militar se cuenta haber participado en la defensa de Cádiz en 1702 y en el intento de reconquista de Gibraltar de 1705.

25 Carta de Pedro García de Asarta a Bernardo Tinajero de la Escalera, Cartagena de Indias, 31 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, ff. 900r-907v.

26 La carta de Pedro García de Asarta cuenta con dos transcripciones previas: (Bendeck Olivella 2016, 212-230; Muñoz Atuesta 2023, 49-55). En el proyecto Hacia el Corazón del Galeón San José estamos preparando una nueva versión paleográfica que siga los estándares de la disciplina histórica y que cuente con un aparato crítico amplio para su correcta interpretación.

27 Informe del fiscal sobre la pérdida de los galeones, sin ciudad, 11 de junio de 1709, AGI, Indiferente, 2610, f. 704.

28 Carta de Francisco Medina a Bernardo Tinajero de la Escalera, Cartagena de Indias, julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, ff. 869r-873v.

uno de los pasajeros más importantes de la flota que se dirigía a Cartagena. El tránsito lo hizo en la urca Nuestra Señora de la Concepción,²⁹ la nave de la Flota de Tierra Firme que se encontraba más cerca del San José al momento de su naufragio. Su testimonio es relevante, entre otras cosas, porque acusa directamente a la mala planeación de Casa Alegre por el desastre del galeón. Ambos hombres habían tenido problemas en Portobelo y esto se refleja evidentemente en su texto.

Ninguna de estas tres cartas, escritas muy poco tiempo después de la Batalla de Barú, hablan de una explosión como aseguran los ingleses. Pero no son los únicos testimonios con esta particularidad.

En el segundo expediente analizado se encuentran varios reportes realizados por el gobernador de Cartagena José Zúñiga y la Cerda a lo largo de cuatro años, desde 1708 hasta 1711, que dan cuenta de una investigación detallada por parte de este funcionario.³⁰ Zúñiga era un político experimentado y, antes de llegar a Cartagena, ya había ocupado el puesto de gobernador en La Florida (Grady 2010, 94). Sabía muy bien lo que estaba en juego y actuó rápida y meticulosamente para presentar ante sus superiores una investigación amplia sobre lo que había sucedido con el San José.

Los reportes de Zúñiga tienen dos grandes méritos. El primero es, sin duda, haber entrevistado directamente a tres de los sobrevivientes del San José; en la investigación sobre lo ocurrido no habría mejores testigos que ellos. El segundo es haber recopilado los testimonios en extenso de doce testigos, entre tripulantes y pasajeros, que venían en diferentes embarcaciones de la Flota de Tierra Firme. En este expediente nos encontramos con la versión de los hechos de las siguientes personas (entre paréntesis se pone la embarcación en la que navegaban): Pedro de Fuentes (galeón Santa Cruz), Martín de Samudio de las Infantas (galeón Santa Cruz), José de Alzamora (galeón Santa Cruz), Pedro de Medranda (galeón Santa Cruz), José Muñoz de la Trinidad (galeón Santa Cruz), Francisco Serrano de Reina y Céspedes (galeón Santa Cruz), José Caniz y Alzamora (Urcas Nuestra Señora de la Concepción), Esteban Trave (Urcas Nuestra Señora de la Concepción), Laureano Jiménez Moreno (Urcas Nuestra Señora de la Concepción), Antonio Herrera Romero (Urcas Nuestra Señora de la Concepción), José Antonio Fernández (galeón San Joaquín) y Miguel de Reina (fragata San José).

Todos estos testimonios se presentan en extenso dentro del expediente y, aunque es evidente que fueron derivados de entrevistas o escritos previos, todos están transcritos por el mismo escribano. Esta es sin duda una de las fuentes más ricas sobre estos acontecimientos, pues muestra la percepción de personas de muy diferente profesión y escala social que venían en diferentes naves de la flota. Todas estas perspectivas enriquecen el panorama y permiten un mejor ejercicio de análisis histórico. Cabe resaltar que ninguno de estos testigos habla de haber visto, oído o sentido una explosión de grandes proporciones.

El tercer expediente revisado también presenta dos documentos de especial importancia para este caso. El primero es el informe detallado de un fiscal asignado por el Consejo de Indias para realizar la investigación sobre la Batalla de Barú y los hechos que desencadenaron en el hundimiento del galeón San José.³¹ Este fiscal, del que no se registra su nombre personal, copia algunos documentos completos, como la carta de Pedro García de Asarta y resume otros, como los reportes que hasta ese momento había remitido el gobernador Zúñiga al Consejo de Indias. Además de recopilar toda la información disponible, este funcionario también realiza una investigación con fuentes de variada índole que lo llevan a tener una visión amplia de este caso, incluyendo algunos relatos de sobrevivientes del San José. Las conclusiones de este informe del fiscal son el resultado de una investigación profunda y concienzuda que esperaba superar los conflictos personales de los directamente involucrados. En ese momento se estaba desarrollando un enfrentamiento directo entre Miguel Agustín de Villanueva y algunos capitanes de la armada, entre los que se encontraba Pedro García de Asarta, José Caniz de Alzamora y Luis de Arauz por el mando de la flota, el gobierno de

29 Esta embarcación también es conocida en la literatura especializada como la Urca de Nieto, pues pertenecía a un comerciante llamado Francisco Fernández Nieto. Aunque no era un barco de guerra, fue acondicionado con artillería y hombres antes de salir de Portobelo.

30 Expediente sobre el combate que tuvieron los galeones del general Conde de Casa Alegre con los ingleses, Cartagena de Indias, 1708-1711, AGI, Indiferente, 2609.

31 Informe del fiscal sobre la pérdida de los galeones, sin ciudad, 11 de junio de 1709, AGI, Indiferente, 2610, ff. 699r-737v.

Cartagena y los supuestos abusos que cometía el almirante.³² Incluso en el momento de redacción del informe, Caniz de Alzamora y Arauz se encontraban encarcelados en Cartagena por órdenes de Villanueva. El fiscal no pertenecía a ninguno de los dos bandos en conflicto, por el contrario, su labor consistía en conocer los acontecimientos más allá de los intereses de unos y otros para que el Consejo de Indias pudiera tomar decisiones acertadas en este caso.

En este mismo expediente se encuentran varias comunicaciones que envía uno de los adversarios de Villanueva: Luis de Arauz, el capitán del patache Nuestra Señora del Carmen.³³ Resalta un testimonio redactado ante un escribano el 12 de marzo de 1709 en el que se hace una detallada descripción de la batalla y, en específico, del hundimiento del San José.³⁴ Este es un testimonio relativamente tardío, de un año después de los acontecimientos, y es claro que fue realizado para controvertir algunas de las ideas circulantes sobre estos hechos. El patache Nuestra Señora del Carmen era una de las naves integrantes de la Flota de Tierra Firme y tuvo un importante papel en la Batalla de Barú. Sin duda, este es un testimonio valioso que debe ser comparado con las primeras cartas escritas en 1708 por Villanueva, García de Asarta y Medina.

Por último, se cuenta con un cuarto expediente en el que está contenida la documentación tocante al juicio adelantado en contra de Nicolás de la Rosa y Suárez, conde de Vega Florida, por parte del Consejo de Indias en 1709. En el expediente se archivan cartas de varios momentos, iniciando desde julio de 1708. El conde de Vega Florida estaba al mando del galeón Santa Cruz, el gobierno de la flota y tercero en importancia después del San José y el San Joaquín, y que fue capturado y saqueado por el comodoro de la armada inglesa Charles Wager. Para deslindar la responsabilidad de Vega Florida, se le adelantó un juicio para comprobar que no hubiera facilitado o permitido el robo por parte de los ingleses. El expediente comienza con una detallada carta de 1708 escrita por el propio Vega Florida describiendo la batalla y sus acciones en ella.³⁵

Como se puede apreciar, a diferencia de la versión inglesa que fue originada en un solo evento (el juicio marcial en Port Royal), en la que los otros testigos que la sustentan eran subordinados directos de los implicados y que fue adoptada como verdad oficial por el imperio inglés, del lado de los súbditos de la monarquía hispánica se cuenta con una serie muy diversa de documentación recogida a lo largo de varios años y entre personas de muy distintos ámbitos. No se consolidó algo así como una versión oficial hispánica sobre el hundimiento del San José, aunque las conclusiones del fiscal sí tuvieron consecuencias jurídicas en su época.

En algunos puntos estos documentos hispánicos se contradicen y dan cuenta de diversas perspectivas sobre un mismo hecho. No obstante lo anterior, sí hay un punto en el que casi todos convergen: no se habla de una explosión como la descrita por los ingleses y tantas veces repetida en sus obras gráficas. Existe un solo caso de un testimonio que apunta a una explosión, el del conde de Vega Florida, sin embargo, él mismo admite que no presencié los acontecimientos y que obtuvo la información del supuesto estallido mientras se encontraba preso por los ingleses y directamente del comodoro Wager: «Y haviendose apoderado del Vagel el comandante yngles me dio la infeliz noticia de haberse bolado la capitana no aviendo sido comprehendida esta desgracia por el mucho umo Rumor de la Artillería y el corto estrepito que ubo».³⁶

La gran mayoría de testimonios describen un incendio que precedió el desastre, pero este varía de magnitud y origen dependiendo del testimonio que se tenga en cuenta. Vale la pena poner un ejemplo de esto.

José Caniz de Alzamora era el capitán de mar y guerra del galeón Santa Cruz, pero durante la Batalla de Barú se encontraba en la Urca Nuestra Señora de la Concepción, que como ya se señaló, se encontraba muy cerca del San José. Caniz de Alzamora testifica dentro de la investigación que adelantó Zúñiga, afirmando que vio el origen del incendio en la nave capitana: «que bio

32 Informe del fiscal sobre la pérdida de los galeones, sin ciudad, 11 de junio de 1709, AGI, Indiferente, 2610, ff. 736v.

33 Esta embarcación también era conocida como el patache vizcaíno.

34 Testimonio de Luis de Arauz, Cartagena de Indias, 12 de marzo de 1709, AGI, Indiferente, 2610, ff. 1059r-1074r.

35 Carta del Conde de Vega Florida a José Grimaldo, Cartagena de Indias, julio de 1708, AGI, Indiferente, 2713, ff. 2r-4v.

36 Carta del Conde de Vega Florida al rey, Cartagena de Indias, julio de 1708, AGI, Indiferente, 2713, f. 7r.

el declarante con gran fogata por la portería y subiendo por encima del tope mayor con frascos y granadas que rebentaban en el ayre que todos los de la urca afirmaron ber era la Cap[ita]na».³⁷

Vemos, que este oficial declara ver cómo el fuego fue iniciado por elementos que se arrojaban desde los barcos ingleses «frascos y granadas que rebentaban en el ayre», lo que ubica el origen del incendio en factores externos al San José. En contraposición a esta declaración, en la carta de Luis de Arauz, el capitán del patache Nuestra Señora del Carmen, considera que el fuego tuvo un origen interno:

Horroroso el estruendo de la artillería que haviendose calentado con la repetizion de los disparos especialmente la de n[uest]ra Capitana que por todas partes parecía un bolcan, se continuo en esta forma el combate hasta mas de las ocho de la noche, que se advirtio una gran llama que teniendo su origen (Al parecer) en lo Interior del Buque de la Capitana [el San José] reventó por portas y escotillones e elevándose hasta las Pavías y oyendose al mismo tiempo un rumor indistinto.³⁸

Como se puede apreciar, aunque los dos testigos afirman ver fuego en el San José, ambos tienen explicaciones diferentes para su origen. Ninguno habla de explosión, ni mucho menos una de gran envergadura como la que propone la versión inglesa. El «rumor indistinto» del que habla Arauz no parece compararse con el «horroroso estruendo de la artillería».³⁹

No hace falta detallar cada uno de los testimonios de súbditos de la monarquía hispánica, vale con decir que ninguno de estos coincide con lo narrado en el juicio de Port Royal, como ya había sido notado por Phillips (2010 [2007], 193-195). Es importante indagar sobre la posible causa principal del hundimiento que se trasluce de los testimonios hispánicos, para así poder ponderar sus argumentos y compararlos con la versión inglesa.

La explosión negada

Es importante recordar que la fuente más temprana y directa que se tiene que niega la existencia de una explosión de grandes dimensiones en el San José es el diario de Charles Wager. Aunque luego cambiaría su versión, este comodoro no dudaba en señalar que «Yo presumo que el barco [el galeón San José] no explotó todo en el aire, porque hubo una muy pequeña o ninguna explosión».⁴⁰ Sin embargo, son los testimonios de los súbditos de la monarquía hispánica los que son más contundentes al respecto.

Además del diario de Wager, hay tres documentos que son claros y explícitos en negar la existencia de una explosión: la carta de Pedro García de Asarta, los reportes del gobernador Zúñiga y el informe final del fiscal del Consejo de Indias. De manera muy reveladora estos tres documentos explican que los datos que obtuvieron sobre las causas del hundimiento provienen de los sobrevivientes del galeón San José. Vale la pena revisar en extenso el contenido de esta documentación.

Comencemos por el documento de uno de los testigos presenciales, la carta de Pedro García de Asarta, capitán de mar y guerra del San Joaquín, escrita el 31 de julio de 1708 en Cartagena. Como ya se señaló, este es uno de los documentos que de manera más detallada describe la Batalla de Barú y el derrotero de la flota. Cuando refiere a la causa del hundimiento del galeón San José, García de Asarta dice haber consultado con los cinco sobrevivientes de la nave capitana que llegaron a Cartagena el 14 de julio de 1708: «se a savido despues por los que escaparon de la capitana»:

37 Declaración del capitán de mar y guerra don José Caniz de Alzamora, Cartagena de Indias, 20 de julio de 1708, AGI, Indiferente, 2609, f. 139r.

38 Testimonio de Luis de Arauz, Cartagena de Indias, 12 de marzo de 1709, AGI, Indiferente, 2610, f. 1062v.

39 Phillips (2010 [2007], 219), argumenta que este «rumor indistinto» pueden ser el sonido de la explosión apagado por el viento. Sin embargo, el propio Arauz afirma oír sin problemas las detonaciones de la artillería del San José.

40 Extract from Sir Charles Wager's journal, 24 Mayo-23 Julio 1708, National Maritime Museum, Greenwich, Londres, HSR/B/14, f. 1v.

En cuyo t[iem]po se vió por dos veses fuego en los n[uestr]os q[ue] se creyo era en el franzes chico, y segun se a savido despues (por los que escaparon de la cap[ita]na fue en ella[]); pero no el estrepito o estruendo q[ue] ocasiona el reventar un pañol de polvora y en corta distancia de lo que se ynfiere se abrió y fue a pique, por lo mal carenada o por la varada que dió a la salida de Cartag[en]a para Portovelo.⁴¹

Como se puede apreciar en este apartado del documento, Pedro García de Asarta niega que se hubiera sentido la explosión «no el estrépito o estruendo que ocasiona el reventar un pañol de polvora» y además aporta una interpretación alternativa como causa principal del desastre del San José: esta nave había sufrido un accidente saliendo de Cartagena hacia Portobelo y, debido a que los daños no se habían reparado (carenado) adecuadamente, su casco seguía dejando pasar bastante agua. De esta manera no era sorprendente que, en medio de la batalla, el San José se abriera y se fuera a pique, siguiendo las expresiones del propio autor. Llama la atención que esta interpretación coincida con lo que dice Wager en su propio diario y que, como ya se comentó, dice que los costados del San José se reventaron.⁴²

La carena o reparación del casco de un barco era un proceso delicado en el que se invertía una cantidad considerable de recursos. Este procedimiento debía hacerse de manera preventiva después de varios meses de navegación o, como en el caso que expone Asarta, para solucionar un daño específico. En el Caribe, y en general en las aguas tropicales, hay una gran cantidad de organismos que comen y degradan la madera (entre ellos el más conocido es el *Teredo navalis*), haciendo necesario que el carenaje se hiciera de manera más frecuente que en Europa. Siguiendo varios métodos, se buscaba un lugar donde se pudiera escorar la nave con la intención de dejar accesible una parte de la obra viva del barco. Allí, se limpiaba el casco de los organismos que se pudieran haber adherido, se reemplazaba alguna tabla en mal estado y se reforzaba los lugares más expuestos. La costumbre de la época era que los costos de la carena corrieran a cargo del sistema de asientos entre los capitanes de la flota, en el que cada uno aportaba a un fondo común que se dedicaba a esta labor. Una de las razones que García de Asarta esgrime para argumentar que la carena del San José había sido mal realizada, es que los capitanes no dieron su parte del asiento, pasando estos costos a las cuentas reales, lo que hizo que el proceso no contara con los fondos necesarios.⁴³

Pero la carta de este capitán de mar y guerra no es la única que niega la explosión de forma explícita y que se decanta por la alternativa de la mala reparación. Los informes del gobernador de Cartagena, José de Zúñiga y la Cerda, también apuntan en la misma dirección. Recordemos que estos reportes incluyen testimonios detallados de doce personas, pero cuando el propio Zúñiga indaga sobre las causas del hundimiento considera, con razón, que son los propios sobrevivientes del San José los que tienen una mejor perspectiva:

Esta misma noche a las once llegaron tres marineros de la Capitana y declararon q[ue] después de haver peleado algun tiempo con la Inglesa que hera de 74 cañones como a las siete de la noche estando ellos en las Gavias vieron fuego entre cubiertas y que en breve tiempo se submergió la Nao, y que en los fragmentos se salvaron ellos y otros quatro marineros que después parecieron y a todos siete cogieron los yngleses y los echaron en tierra la desgracia de esta capitana ninguno de ellos ha savido decir como fue ni de que procedió porque Bolada no fue y si ardió el Pañol de la Polvora fue después de estar sumergida, discurriese que la Carena fue mal dada el Navío viejo y haberse abierto con el estruendo de l[a] Artillería o ayudadas las obras bajas con algunos valazos que le daría el enemigo.⁴⁴

41 Carta de Pedro García de Asarta a Bernardo Tinajero de la Escalera, Cartagena de Indias, 31 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, ff. 905r.

42 Extract from Sir Charles Wager's journal, 24 Mayo-23 Julio 1708, National Maritime Museum, Greenwich, Londres, HSR/B/14, f. 1v.

43 Carta de Pedro García de Asarta a Bernardo Tinajero de la Escalera, Cartagena de Indias, 31 de julio de 1708, AGI, Santa Fe, 293, ff. 905r.

44 Informe de José de Zúñiga sobre, Cartagena de Indias, 18 de julio de 1708, AGI, Indiferente 2609, ff. 9r-9v.

Las conclusiones de Zúñiga luego de hablar con tres de los sobrevivientes del San José son contundentes. La capitana «bolada no fue» y si hubo un estallido como mencionan los ingleses, esta se dio posteriormente al hundimiento, es decir que no fue su causa. Cualquiera que hubiera estado en un navío que explotara con la violencia que marcan las imágenes inglesas referidas anteriormente no tendría dudas de la existencia del estallido. Como alternativa, Zúñiga también apela a que la nave capitana se encontraba muy maltrecha después de una reparación defectuosa y que, debido a la vibración de sus propios cañones y la carga enemiga, el San José se abrió y se hundió. Vale la pena resaltar que la descarga de artillería causaba un fuerte impacto en la estructura del propio barco, pues el estruendo de los cañones y la reculada de cada disparo generaban una fuerza considerable que el casco debía soportar. Si la batalla comenzó a las 5:00 de la tarde, y se calcula que el San José se hundió alrededor de las 7:30, esto quiere decir que el casco en mal estado del galeón tuvo que soportar más de dos horas de descargas de artillería. La explicación ofrecida por Zúñiga, derivada de una investigación con testigos directos abordo del San José, arroja conclusiones muy parecidas a las de la carta de Pedro García de Asarta.

Además de la pesquisa del gobernador Zúñiga, la otra investigación independiente realizada con el fin de esclarecer los hechos que rodearon la batalla y deslindar responsabilidades, la del fiscal designado por el Consejo de Indias, también desecha la idea de una explosión masiva y concluye que la razón real fue la mala reparación. Como en los dos casos expuestos anteriormente, cuando se habla del hundimiento del San José, la conclusión del fiscal del caso es firme:

113 Hallarse los Galeones carenados en Carttag[e]na en el año siguiente a su llegada, como consta de otro expediente que el fiscal tiene despachado en el consejo sobre la satisfacción de d[ic]has carenas; pero q[ue] esta fue de tan mala calidad, y superficial que en solo un viage de 80 leguas desde Cartagena a donde se dio la Carena a Portovelo experimentaron los defectos por la mucha agua que la Capitana hazia de forma que para ocultarla estuvo la Capitana fuera de el cuerpo de la armada y retirada a aquel castillo lo qual se verificó en la calidad de su perdida que fue el abrirse de costados, porq[ue] de aver sido por fuego de el pañol o alg[un]os varriles hubiera sido otro el ynzendio que no hubo, ni arranque de ta[b]lason de el combes, ni haver preso en el Velamen, ni Jarzia por constar haver sido una leve exsalación y deversse presumir que semejante espezie de fatalidad tan momentanea no lo causaron las descargas enemigas sino el extrepitto y tormentto de la propia artillería del Galeon.⁴⁵

Como se puede apreciar, de nuevo, la existencia del estallido se descarta: «de aver sido por fuego de el pañol o alg[un]os varriles hubiera sido otro el ynzendio que no hubo». Además, el fiscal profundiza en la mala reparación, que se nota que fue una de sus líneas de pesquisa. Según este funcionario-investigador, el San José se encontraba en tan malas condiciones que dejaba pasar mucha agua y por ese motivo fue separado del resto de la flota mientras estaba apostado en la bahía de Portobelo. En la argumentación del reporte del fiscal es el mal estado de la embarcación la que hizo que, en medio de la batalla y por la vibración de la propia artillería, se abriera «de costados». De nuevo, es interesante la coincidencia de esta expresión con la que utiliza Wager en su diario: «los costados del navío se reventaron».⁴⁶

En resumen, además del diario de Wager, tenemos tres versiones diferentes que de manera resuelta niegan la existencia de una explosión y, en cambio, hablan de una desestructuración del San José causada por una mala reparación de su casco. Estos documentos fueron producidos de manera independiente, en circunstancias muy disímiles a lo largo de varios años y por personas que no pertenecían al mismo ámbito. Lo que las une es que consiguieron obtener datos de primera mano de los testigos directos, incluyendo los sobrevivientes del galeón San José.

45 Informe del fiscal sobre la pérdida de los galeones, sin ciudad, 11 de junio de 1709, AGI, Indiferente, 2610, ff. 731r-731v.

46 Extract from Sir Charles Wager's journal, 24 Mayo-23 Julio 1708, NMM, Greenwich, Londres, HSR/B/14, f. 1v.

Discusión y conclusiones

Se debe hacer un ejercicio de análisis para ponderar las dos versiones que se encuentran en la documentación histórica: la de una explosión masiva como se trasluce en la producción documental del imperio inglés o la de los testigos súbditos de la monarquía hispánica que apuntan a una mala reparación.

De un lado tenemos la versión de la explosión, que tiene un origen claro: el juicio marcial de Port Royal de 1708. También tiene unos autores concretos: Charles Wager, Timothy Bridge y Edward Windsor, los comandantes del escuadrón que atacó a la Flota de Tierra Firme. Estos comandantes estaban en riesgo de perder sus carreras militares y tenían que coordinar una defensa. Por este motivo, el desconcierto inicial de Wager (que en su propio diario especula que al San José se le reventaron los costados, «blew out») fue sustituido por la convicción de la explosión masiva. Como preparación de la defensa, se empieza a difundir la idea de que el galeón San José estalló por los aires por un problema interno y que los espectadores ingleses no pudieron hacer nada. Además de tener un motivo para coordinar esta versión, los comandantes ingleses también contaron con el tiempo necesario para consolidar su defensa, pues estuvieron esperando casi dos meses a que el juicio empezara. En este tiempo pudieron organizarse para comparar testimonios y confeccionar un relato creíble: todos declararon que el San José estalló («blew up»).

También hay razones de peso para concluir que esta versión se exageró y difundió en los libros y obras de arte ingleses. En el siglo XVIII el imperio inglés inició una amplia campaña de autopromoción para mostrarse como el dueño de los mares en contra de sus enemigos europeos, especialmente Francia, Holanda y la monarquía hispánica. Así, lo que en principio fue un fracaso de la armada inglesa, fue convertido paulatinamente en una victoria. Un triunfo de la memoria imperial, que insistía en que el galeón San José, nave de primer orden de importancia de la armada hispánica, había volado por los aires por la ineficiencia de sus tripulantes. Vale la pena reiterar que la idea de la explosión sirvió a intereses políticos imperiales ingleses y mucha de la documentación e imágenes que se exhiben mostrando al San José volando por los aires obedecen a esta campaña posterior, no a fuentes producidas en los meses que siguieron al hundimiento del navío. Portadas de libros, notas de prensa y artículos de opinión actuales generalmente son ilustrados con imágenes de la explosión, reforzando la idea de la existencia del estallido.

Del otro lado no queda tan claro que haya una sola versión unificada por parte de los súbditos de la monarquía hispánica que rindieron su testimonio. Si bien, ninguno habla de una explosión masiva, no todos se alinean con una única causa alternativa. La explicación más común fue la de la mala reparación, que incluso se convirtió en verdad judicial a través de las conclusiones del fiscal. A diferencia de la versión inglesa, esta no se originó como una defensa jurídica, sino que fue producto de varios testimonios y dos investigaciones independientes cuyo objetivo era determinar con rigurosidad cuáles fueron las causas del hundimiento del galeón.

Sin versión coordinada tampoco hay un origen claro de las múltiples perspectivas y discursos. Todo parece indicar que quienes insisten en las malas condiciones del San José son sus propios tripulantes, los que sobrevivieron al desastre y fueron entrevistados en su momento por Pedro García de Asarta y José de Zúñiga y cuya información llegó al fiscal del Consejo de Indias. No parece que haya una intencionalidad amañada en la que confluyeran más de una docena de testigos presenciales de diversos ámbitos (marineros, militares, comerciantes y funcionarios) y dos investigaciones independientes para ocultar la evidencia de una explosión de grandes proporciones. Sobre algunas personas pesaban graves acusaciones sobre sus acciones en batalla (como en el caso de Villanueva), pero había testigos y funcionarios que no corrían peligro alguno que los llevara reforzar una versión que contrariara la verdad.

Tampoco parece razonable la posibilidad de que todas estas personas se pusieran de acuerdo para cambiar el discurso de los hechos: los testimonios fueron recolectados durante varios años, en contextos muy diversos y con intenciones muy variadas. No parece haber un rédito político para la monarquía hispánica en negar una explosión interna, sobre todo si su propio fiscal concluye que fue

una reparación defectuosa. Si la supuesta explosión sugiere que los marinos hispánicos estaban mal preparados para la batalla, la versión de la mala reparación les suma además la posible acusación de ser constructores náuticos deficientes. Las investigaciones del gobernador Zúñiga y del fiscal del Consejo de Indias no exaltaban la gloria marítima hispánica, ni buscaban hacerlo. Su intención fue develar los hechos a través de los testimonios disponibles. No era honroso admitir que por ineficiencias burocráticas se realizó una mala carena que llevó al desastre del galeón San José, por lo que puede explicarse por qué esta versión no tuvo un recorrido propagandístico imperial como fue el caso de la de la explosión masiva.

Por la independencia, contundencia y profundidad del análisis de las fuentes consultadas y expuestas en este artículo, todo lleva a pensar a que el galeón San José no se hundió debido a una masiva explosión. La versión que se antoja más probable es que esta embarcación ya se encontraba muy dañada y se abrió en medio de la batalla. Esta conclusión se deriva de la información obtenida de los propios sobrevivientes del barco, que de haber vivido una explosión masiva, no dudarían en indicar la existencia de esta. El fiscal del Consejo de Indias tuvo en sus manos gran parte de la documentación con la que contamos hoy en día para la investigación histórica. Sus conclusiones cumplen con su deber de indagar sobre las causas del hundimiento del San José y se derivan de una lectura cuidadosa de la evidencia disponible, misma a la que se tiene acceso hoy en día. Después de la lectura de toda la documentación citada en este artículo, incluyendo los testimonios ingleses, lo más razonable es coincidir con el fiscal del caso: el San José no voló por los aires.

Considero relevante terminar señalando la importancia de definir las causas del hundimiento del galeón San José. Esto podría parecer un detalle con poca importancia que en poco modifica la historia general o se podría argumentar que buscar una sola causa principal encubre que los hundimientos se deben, en últimas, a una multiplicidad de factores. No cabe duda que el galeón San José estaba sobrecargado al momento de la batalla, que el escuadrón inglés tenía una ventaja al contar con embarcaciones más ágiles y rápidas y que, en medio de la batalla, tanto la artillería enemiga como la propia eran peligros constantes para la integridad del casco. Sobre esto es necesario recordar que aunque hay múltiples causas de un desastre naval sí es posible determinar una que es la principal y que, en este caso, este punto reviste de gran interés histórico. También pareciera una tentación razonable hacer coincidir ambas versiones, en la que la mala reparación y una explosión, sumadas y combinadas, fueran las causantes del desastre.⁴⁷ Sin embargo, es importante resaltar que las fuentes analizadas en este trabajo y que derivan de la información brindada por los propios sobrevivientes, no solo ofrecen explicaciones alternativas a la del estallido, sino que además niegan explícitamente que ocurriera una explosión interna en el San José.

Además de lo anterior, esta discusión se enmarca en el proyecto público de investigación científica *Hacia el Corazón del Galeón San José*, que incluye la exploración de la zona arqueológica ubicada en aguas profundas en el mar Caribe colombiano. Tener una hipótesis bien argumentada sobre lo ocurrido durante el hundimiento de la nave ayuda a comprender mejor la dispersión y distribución de la evidencia material en el lecho marino, determinar posibles áreas de búsqueda, entender el estado de conservación de los objetos patrimoniales, entre otros aspectos. Una buena investigación histórica a este respecto ayuda a comprender mejor el pasado de la embarcación, a entender de manera más precisa el presente del área arqueológica y a proyectar un empleo más preciso de los recursos disponibles. A este respecto también es muy importante que, en análisis futuros, a la documentación histórica se sume el análisis de la evidencia material con la que ya contamos; por ejemplo, como ya se ha comentado, hoy en día sobre el lecho marino se aprecian decenas de delicadas tazas chinas intactas después de trescientos años en el fondo del mar. Esta evidencia parece ser más congruente con una causa del hundimiento diferente a una explosión masiva, que seguramente hubiera destrozado estos objetos. Así, como un esfuerzo académico que incluye

47 Esta opinión ha sido defendida recientemente en una exposición oral por la profesora Carla Rahn Phillips (2024). <https://www.youtube.com/live/gqa3AmnSSak?si=Uxfle7qSyTOoveD7> (Consultado: 10/01/2025).

especialistas de varias disciplinas, en el proyecto *Hacia el Corazón del Galeón San José* se busca integrar las diferentes perspectivas para una mejor comprensión del pasado.

Agradecimientos

Agradezco a Carlos del Cairo, Alhena Caicedo, Alexandra Chadid y Carlos Reina por el apoyo constante a esta investigación. Fue gracias a las gestiones de Mario J. Jaramillo y Debbie Shipley que se pudo ubicar y traducir gran parte de la documentación inglesa de archivo. También debo mi agradecimiento a L. Victoria Báez por la ayuda en la ubicación de varios documentos en el Archivo General de Indias, y a Luz Mary Olivares y Jenny Giraldo por permitirme el acceso a los microfilms resguardados en la biblioteca del Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Gracias a los comentarios de los dos revisores anónimos y del Consejo de Redacción el texto tuvo mejoras substanciales.

Declaración de conflicto de intereses

El autor de este artículo declara no tener conflictos de intereses financieros, profesionales o personales que pudieran haber influido de manera inapropiada en este trabajo.

Fuentes de financiación

Este estudio forma parte del proyecto *Hacia el Corazón del Galeón San José*, financiado por el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes (Colombia), Ministerio de Defensa (Colombia), Armada Nacional de Colombia, la Dirección General Marítima y el Instituto Colombiano de Antropología e Historia.

Declaración de contribución de autoría

Antonio Jaramillo Arango: Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Metodología, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

Referencias bibliográficas

- ARC-DIMAR. 2022. *Galeón San José, I Campaña de Verificación No Intrusiva para la Seguridad del Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional Galeón San José*. Bogotá: Armada Nacional de Colombia (ARC) – Dirección General Marítima (DIMAR) – Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima, Fluvial (COTECMAR) y Editorial Legis.
- Autor desconocido. 1739. *An Historical Account of the Many Signal Naval Atchievements Obtained by the English over the Spaniards, From the Year 1350 to the Present Time*, The Third Edition. Londres: Printed by J. Torbuck.
- Autor desconocido. 1740 [1739]. *An Historical Account of the Many Signal Naval Atchievements Obtained by the English over the Spaniards, From the Year 1350 to the Present Time*, The Third Edition. Dublín: Printed by S. Powel.
- Bassi, Ernesto. 2020 [2017]. *Un territorio acuoso. Geografías marineras y el gran Caribe transimperial de la Nueva Granada*. Barranquilla: Universidad del Norte y Banco de la República.
- Bendeck Olivella, Jorge. 2003. *El galeón perdido ¿dónde está el San José?* Bogotá: Villegas Editores.

- Bendeck Olivella, Jorge. 2016. *El almirante olvidado*. Bogotá: editado por Jorge Bendeck Olivella.
- Bonialian, Mariano A. 2012. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. México: El Colegio de México.
- Borrero L., Ricardo. 2025. «El galeón San José: contextualización histórica, riesgos y alternativas a la extracción del hallazgo arqueológico más significativo en aguas colombianas», *Maguaré* 39 (1): 47-87.
- Castellanos Rueda, Rocío; Ernesto Priani Saisó y Laura Martínez Domínguez. 2020. «“Si los telegramas no mienten”. Origen y circulación de las noticias de la explosión del Maine en la prensa mexicana, febrero 1898». *Revista de Historia de América* (159): 255-287. <https://doi.org/10.35424/rha.159.2020.644>.
- Colliber, Samuel. 1742. *Columna Rostrata or a History of the English Sea-Affairs with An Account of the Most Remarkable Sea-Fights, &c, between the English, French, Dutch, Spaniards &c*. Londres: Printed for F. Noble.
- Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo. 1855 [1535]. *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, vol. 4. Editado por José Amador de los Ríos. Madrid: Real Academia de la Historia.
- Fernández Duro, Cesáreo. 1867. *Naufragios de la armada española*. Madrid: Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López.
- Fernández Duro, Cesáreo. 1900. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Tomo VI. Madrid: Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneira.
- Grady, Timothy Paul. 2010. *Anglo-Spanish Rivalry in Colonial South-East America, 1650-1725*. Londres: Pickering & Chatto.
- Jaramillo Arango, Antonio. 2019. «Navegación indígena en el puerto de Paita. Abasto y contrabando», *Bulletin de l'Institut français d'études andines* 48 (1): 39-55.
- Malamud Rikles, Carlos Daniel. 1986. *Cádiz y Saint Maló en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación de Cádiz.
- Marcos Alonso, Carmen. 2015. «El último viaje de la fragata Mercedes. Un tesoro cultural recuperado». En *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval y Museo Arqueológico Nacional.
- Martín, Juan Guillermo; Juan Felipe Pérez Díaz y William Gómez Pretel. 2021. «Underwater Archaeology in Colombia: Between Commercial Salvage and Science». *International Journal of Historical Archaeology* 26 (2): 457-473.
- Martín, Juan Guillermo y José Bettencourt. 2023. «La arqueología marítima en Colombia y su contexto global». *Boletín de historia y antigüedades CX* (876): 17-65.
- Mena García, María del Carmen. 1982. *Santa Marta durante la Guerra de Sucesión Española*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Montoya, Ramiro. 2018. *El galeón San José y sus cuatro dueños*. Madrid: Visión Libros.
- Muñoz Atuesta, Francisco Hernando. 2023. *Galeón Señor San José. La emboscada, tomo II*. Bogotá: Publicado por Muñoz Atuesta e impreso por Panamericana Formas e Impresos.
- Pajuelo Moreno, Vicente. 2021. *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla.
- Pajuelo Moreno, Vicente. 2022. «Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme, 1550-1647». *Memorias* 18 (48): 9-32. <https://doi.org/10.14482/memor.48.428.559>.
- Pajuelo Moreno, Vicente y José María García Redondo. 2024. «Los naufragios de la Armada de la Guarda en 1600». En *Navegaciones en época moderna. Hombres, barcos y naufragios*, editado por Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo. Madrid: Ministerio de Defensa y Ediciones Doce Calles.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio. 1982. *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio. 1996. *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Phillips, Carla Rahn. 2010 [2007]. *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión Española*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- Phillips, Carla Rahn. 2024. Conferencia en el Museo Naval de Cartagena en el marco del Seminario Internacional Arquitectura naval y cultura material de naufragios históricos. Noviembre de 2024.

- Disponible en <https://www.youtube.com/live/gqa3AmnSSak?si=Uxfle7qSyTOoveD7> (Consultado: 10/01/2025).
- Phillips, Carla Rahn; John B. Hattendorf y Thomas Beall.. 2008. «The sinking of the galleon San Jose on 8 June: An exercise in historical detective work». *Mariner's Mirror* 94 (2): 175-176.
- Premo, Bianca. 2017. *The Enlightenment on Trial. Ordinary Litigants and Colonialism in the Spanish Empire*. Nueva York: Oxford University Press.
- Romero Castaño, Luis René y Juan Felipe Pérez Díaz. 2005. *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. Chetumal: Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y Siglo XXI Editores.
- Segovia, Rodolfo. 1985. «El hundimiento del “José” en Junio de 1708». *Boletín de historia y antigüedades* 72 (751): 912-941. Disponible en: <https://academiahistoria.org.co/bha-751/> (Consultado: 25/10/2024).
- Segovia, Rodolfo. 2019. *Del galeón San José y otras historias*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Serrano Mangas, Fernando. 1991. *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Madrid: Sociedad Estatal Quinto Centenario y Extremadura Enclave 92.
- Trejo Rivera, Flor. 2021. «Crónica de un naufragio anunciado. El último viaje de Nuestra Señora del Juncal (1631)». En *La Flota de Nueva España y la búsqueda del galeón Nuestra Señora del Juncal*. Madrid: Ministerio de Cultura y Deporte del Gobierno de España.
- Vila Vilar, Enriqueta. 1982. «Las Ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias». *Anuario de Estudios Americanos* 39: 275-340. Disponible en: <https://digital.csic.es/handle/10261/28414> (Consultado: 25/10/2024).