El virreinato del Perú y el galeón San José

The Viceroyalty of Peru and the galleon San José

Héctor López Aréstegui. Abogado de la Universidad de Lima, egresado con grado sobresaliente y recomendación de publicación de la tesis *La fragata Mercedes: Análisis Histórico–Jurídico de un Contencioso Internacional (1804–2012).* Se ha desempeñado como asesor legal de la Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. Está registrado como conciliador extrajudicial ante el Ministerio de Justicia. Ha escrito artículos para la *Revista de Marina*, la *Revista del Comando Conjunto* y los diarios *El Comercio*, *El Peruano* y *Expreso*.

Resumen: El *San José* fue uno de los últimos galeones de la Monarquía Hispánica[1], la versión final de una familia de buques que comunicaban ambas orillas de su imperio transatlántico. Hubo muchas naves como ella en la "Carrera de las Indias"[2], pero la trágica historia de su hundimiento, a la entrada del puerto de Cartagena de Indias, lo convirtió en la leyenda del naufragio en *El amor en los tiempos del cólera***,** del escritor colombiano Gabriel García Márquez (1927-2014). De esta nave nos ocuparemos en este trabajo, al amparo de la máxima del jurista estadounidense Oliver Wendell Holmes (1841-1935) sobre la naturaleza jurídica de las naves, "el más vivo de los objetos inanimados".

Palabras clave: Colombia, España, Perú, Francia, galeón, Carlos II de España, Luis XIV, Flota de Tierra Firme, Tribunal del Consulado, contrabando, marqués de Castelldosríus, El Niño, patrimonio cultural subacuático, buque de Estado.

Abstract: *As one of the last galleons commissioned and placed into service by the Spanish Monarchy, San José was the ultimate ship of this type of craft that served the transatlantic route from the late 15th century to the 17th century. Thus, when she was sunk by a British squadron within the sight of the entrance to Cartagena*

1 La Monarquía Hispánica era el conjunto de reinos integrados por el reconocimiento al rey católico [de Castilla]. A este conglomerado se integraron, a partir de 1542, los reinos de México y del Perú, al transformarse sus territorios en virreinatos, según lo estipulado en las Leyes Nuevas (Altuve – Febres, 2001, p. 162). Tanto el Perú como México se diferenciaban del resto de reinos de la Monarquía por no contar con casas reinantes autónomas, razón por la cual disfrutaban de un estatus especial (Altuve – Febres, 2001, p. 90).

2 La Carrera de Indias fue la ruta marítima que unía los territorios de la monarquía a través del Atlántico y cuya finalidad, era, según lo establecido por la Real Cédula de 10 de junio de 1561, "que se traiga el tesoro nuestro y de los particulares, que se ha de conducir a estos nuestros Reinos".

de Indias's harbour on 8 June 1708, "San Jose" turned into a seagoing legend sung by Colombian writer Gabriel Garcia Marquez (1927-2014) in his novel El amor en los tiempos del cólera. Nowadays, the legendary ship is back from the abyss and by the limelight of the world press because of her legal nature as "the most living of inanimate things", according to the quoted opinion of US Supreme Court Justice Oliver Wendell Holmes (1841-1935).

Keywords: *Colombia, Spain, Peru, France, galleon, Charles II of Spain, Louis XIV of France, Fleet of Tierra Firme, Tribunal del Consulado, contraband, Marquis de Castelldosríus, Underwater Cultural Heritage, Stated – Owned ship.*

Los últimos galeones

El *San José* y su gemelo el *San Joaquín* fueron los últimos galeones construidos para servir en la "Carrera de Indias". Así, su diseño fue la cima de la evolución de la nave epítome del descubrimiento y colonización de América. Según el *Glosario Náutico* (1848) del marino e historiador francés Agustín Hal (1795-1873), el galeón era definido como:

> Un buque de construcción mixta, que se asemejaba a la nao o nave redonda por la forma general, la solidez del escantillón y la altura de las obras muertas; se asemejaba a la galera por su longitud que, sin embargo, no era la de este largo navío, pero sí mayor que la de la nao[3].

La historia del *San José* —y la de su gemelo el *San Joaquín*— empezó el 12 de junio de 1696, en San Sebastián, País Vasco. Aquel día, la Corona firmó con el armador Pedro de Aróztegui[4] un contrato para la construcción de cuatro galeones para la Carrera de Indias, en el astillero de Basoanaga, Rentería, valle del Oyarzun, provincia de Guipúzcoa, en el País Vasco[5]. El contrato estipulaba la construcción de cuatro buques de 1200 toneladas, revestidos con láminas

3 THOMAZI, Augusto (1985). "Las Flotas de Oro. Historia de los Galeones de España", Editorial Swan SL, Madrid, España, 224 págs. pp. 20-21.

4 Pedro de Aroztegui (¿? – 1697) fue un asentista donostiarra del último tercio del siglo XVII. Formaba parte de la comunidad vasca en Sevilla, la cual tenía gran participación en el comercio con las Indias a todos los niveles, incluida la construcción naval. Ver: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes (1998). "La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI – XVIII", Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 2, Unsti Museo – Naval Donostia, San Sebástian. Pp. 93-146 https://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/odriozola.pdf

5 RAHN PHILIPS, Carla (2010). "El Tesoro del San José", Marcial Pons Historia, Madrid, 339p, p.35

de plomo para protegerles de la "broma"[6], según los nuevos criterios de la arquitectura naval europea, es decir, mayor tamaño y longitud[7] que la de galeón español, sin sacrificar la resistencia y estabilidad de este. Las obras, iniciadas en 1697, fueron supervisadas por funcionarios de la Junta de Guerra de Indias[8], el organismo encargado de dar la conformidad a los navíos al servicio de la Corona. El 18 de mayo de 1698, dos cascos fueron terminados y bautizados con los nombres de *San José* y *San Joaquín,* respectivamente. Pedro de Aróztegui murió en 1697, pero el trabajo continuó a cargo de su hijo, Pedro Francisco de Aróztegui[9]. Poco después, la Junta de Guerra de Indias dio su conformidad a las naves y estas zarparon rumbo a Cádiz para ser artilladas y dotárseles de su oficialidad y tripulación.

Mientras ambos galeones esperaban su entrada en servicio, en Madrid moría el rey Carlos II (1661-1700), sin dejar heredero. Su sucesor testamentario fue Felipe de Borbón (1683-1746), duque de Anjou, nieto del rey francés Luis XIV (1643-1715) y bisnieto de Felipe IV de España (1605-1665), quien al ser entronizado en 1701 tomó el nombre de Felipe V. El cambio dinástico produjo una inversión en el juego de alianzas europeo. Durante el reinado de Carlos II "el Hechizado", España se había unido a la Liga de Ausburgo (1686-1697), una alianza formada con el Sacro Imperio Romano Germánico, Suecia y Holanda a fin de oponerse a las pretensiones del monarca francés Luis XIV sobre el Palatinado, un territorio del Sacro Imperio. El conflicto bélico se conoce como la guerra de los Nueve Años (1688-1697) y concluyó con los Tratados de Rijswijk (setiembre-octubre 1697). En 1701 se reiniciaron las hostilidades entre ambos bandos, esta vez por la cuestión de la sucesión al trono hispano. Francia apoyaba al Partido Borbónico, que defendía la ascensión al trono de Felipe V, y la Liga —a la que se unió Inglaterra— al Partido Austriaco, a favor del archiduque Carlos de Austria (1685-1740).

En 1702, el Consejo de Indias hizo los nombramientos de los oficiales de la Flota de Tierra Firme, siendo designado como Capitán General don José

---

6 Lamelibranquio del género Teredo, de cuerpo largo y delgado, vermiforme y de valvas muy reducidas. Se hallan distribuidos en todos los mares y océanos y se encuentran sus fósiles desde el periodo jurásico. Son responsables de la carcoma de los buques de madera

7 Rahn Philips, 2010, p. 45.

8 Entre las atribuciones del Consejo de India, en el ámbito militar, se encontraba la formación de la Junta de Guerra de Indias, que estaba formada por los ministros de capa y espada, a cargo de las estrategias, ejércitos y milicias de las Indias.

9 A fines del siglo XVII ambas naciones formaban parte de la Liga de Augsburgo (1686), una coalición de potencias europeas que combatía el expansionismo francés hacia el corazón de Europa. El conflicto

Fernández de Santillán[10], Caballero de la Orden de Alcántara[11], Conde de Casa Alegre, que ya había sido Gobernador y Capitán de Guerra de Maracaibo (1674) y Capitán General de la Flota de la Nueva España (1687)[12]. El Almirante —es decir, el segundo al mando y responsable de la navegación y mantenimiento de la formación de la flota— era D. Miguel Agustín de Villanueva[13] (1656-1708), marino de amplios conocimientos náuticos, de ingeniería militar y de logística. Seguía en la jerarquía D. Nicolás de la Rosa y Suárez, al mando de la tercera nave de la flota, la *Gobernadora*, el galeón *Santa Cruz*, que transportaba al Tercio de Infantería de Marina; y por último D. Nicolás de la Rosa, Conde de la Vega Florida, Comandante de dicho destacamento. Los últimos trabajos en el *San José* y el *San Joaquín* se concluyeron a inicios de julio de 1702, cuando se cernía sobre Cádiz la amenaza de una invasión anglo-holandesa[14].

El desafío transatlántico indiano

Creado por la Real Cédula de 1561, el sistema de flotas tenía el monopolio del transporte marítimo entre la Península y las Indias. Se establecieron dos flotas para esta misión, la de Tierra Firme y la de Nueva España**.** En líneas generales, la Real Cédula prescribía que ambas debían zarpar juntas de Sevilla y Cádiz entre los meses de febrero y setiembre, aprovechando los vientos favorables, "navegar en conserva"[15] siguiendo la ruta de la costa occidental africana hasta Cabo Verde y luego enfilar al Caribe. Desde allí, cada flota enrumbaba hacia sus destinos, que eran, respectivamente, en el caso del Virreinato de la Nueva España, La Habana y Veracruz y, en el Virreinato del Perú, Cartagena de Indias, Nombre de Dios y Portobelo, en la Audiencia de Panamá.

Formalmente, las flotas debían contar con un mínimo de cincuenta naves de distintas dimensiones y velámenes. Posteriormente, el número fue reduciéndose a causa de la falta de medios de protección y los retrasos en la navegación, debido a los patrones atmosféricos extremos de la época, en particular entre

10 CORREAL, Francisco. (2011, 1 de julio). "Un héroe marino de la calle Cuna". El Diario de Sevilla. Ver: http://www.diariodesevilla.es/sevilla/heroe-marino-calle-Cuna_0_492550814.html

11 La Orden de Alcántara es una de las cuatro grandes Órdenes militares españolas. Fue creada en el año 1154 en el Reino de León, y que aún perdura en la actualidad. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Orden_de_Alcán1ntara

12 RAHN PHILIPS, 2010, pp. 55-77

13 RAHN PHILIPS, 2010, pp.81-93

14 En 1702 la Marina Real Francesa aún se hallaba en proceso de reconstrucción luego del llamado desastre de La Hougue, el 29 de mayo de 1692, cuando fue derrotada por una flota anglo – holandesa en las costas de la Península de Cotentin, Normandía.

15 Entiéndase por navegar en conserva, ir en compañía para resguardarse mutuamente de los contratiempos y riesgos que pueden suceder durante una travesía.

1645 y 1715[16]. A este hecho, hay que añadir que, la realidad económica peninsular e indiana eran antinómicas[17]. Los "cargadores de Indias"[18] sevillanos eran, de facto, comisionistas del comercio extranjero —teóricamente ilegal— con la aquiescencia de la Corona[19]. La organización de las flotas generaba roces entre los cargadores sevillanos y sus colegas en Lima y México, así como también con la Casa de Contratación[20]. La razón era evidente: la falta de sustentabilidad económica de las Armadas de Indias. La irregularidad de las flotas favorecía el contrabando y el comercio interamericano ilícito. América se abastecía de mercancías manufacturadas fuera del circuito del sistema de flotas y las economías principales de la región —las de los Virreinatos del Perú[21] y el de la Nueva España— generaban excedentes de exportación para toda la región. En el caso peruano, el poder económico de la élite comercial limeña llegó a su zénit a mediados del siglo XVII, a tal punto que su gremio, el Tribunal del Consulado de Lima, suscribió con el Virrey Diego de Benavides y de la Cueva (1607-1666), entre 1662 y 1664,

> … varios asientos[22] que finalmente colocaron en manos del Consulado de Lima la administración de la avería[23] del Mar del Norte, la avería del Mar del Sur y la

16 MANN, Micahel. (2002), "Little Ice Age", Encyclopedia of Global Environmental Change, John Wiley & Sons, Ltd, Chichester http:// http://www.meteo.psu.edu/holocene/public_html/shared/articles/littleiceage.pdf

17 SEINER LIZARRAGA, Lizardo. (2002). "Estudios de Historia Medioambiental. Perú XVI – XX". Fondo de Desarrollo Editorial. Universidad de Lima. Lima, 220 págs.

18 Los Cargadores de Indias eran los mercaderes españoles autorizados por la Casa de Contratación para comerciar con las Indias. Se hallaban agremiados en el Consulado de Cargadores de Indias que les representaba y tenía jurisdicción para dirimir sus pleitos civiles. Sus casas – palacios, construidos en Cádiz y en los pueblos en sus alrededores constituyen un testimonio de la riqueza que adquirieron los cargadores en el ejercicio del comercio transatlántico.

19 Desde la muerte de Felipe IV en 1665 las arcas reales se encontraban al borde del abismo por la inflación desmesurada (Rahn – Philips 2010, p.59).

20 La Casa de Contratación era la sede central de las actividades comerciales con las tierras conquistadas por España en América. Fue creada por los Reyes Católicos en 1503. Entre sus funciones estaba la formación de las flotas, la recaudación de impuestos, el control de los productos que llegaban y partían y la concesión de licencias de emigración. Fue también tribunal para todos los incidentes de comercio con las Indias y responsable de la cartografía, la preparación técnica de los navegantes, el archivo general de los mapas y los diarios de a bordo. La Casa de Contratación fue suprimida en 1790.

21 A fines del siglo XVII el Virreinato del Perú constituía casi la totalidad de la superficie de América del Sur y comprendía un área de cerca de 24,3 millones de kilómetros cuadrados que contaba con una población estimada de 5,5 millones de personas (Rahn – Philips, 2010, p. 113).

22 El asiento era un contrato por el cual se suscribía el arriendo real de un número determinado de naves de guerra de la Corona durante un tiempo o para una acción concreta a cambio de una contraprestación. Las partes de dicho contrato eran, en calidad de arrendador, la Corona, y como arrendatario, los particulares.

23 La avería era un derecho sobre las importaciones y exportaciones con el que se sufragaban los gastos que ocasionaban las flotas de protección para las naves de la flota de Indias.

> administración de los almojarifazgos[24], alcabalas[25] y Unión de Armas[26] (las averías, por un tiempo de diez armadas y las demás contribuciones por diez años) (…) El comercio de Lima debía pagar en cada armada 350 mil ducados de avería en el Mar del Norte, 102,500 pesos de avería en el Mar del Sur y 127 mil pesos anuales por concepto de los demás impuestos. A esto habría que agregar que el Consulado, 'graciosamente', se comprometió a aportar 60 mil pesos más en cada armada y prestar 150 mil pesos anuales[27].

Para los cargadores limeños[28] valía la pena pagar a la Corona por hacerse del control de la mayor parte de sus ingresos fiscales. Además, asumiendo indirectamente la administración del tesoro real, los podían "dirigirse al rey de la España Católica para convencerlo de que en Lima estaba el nervio central de la lealtad y la riqueza del reino y que el monarca solo debía llenarlos de honor, al mismo tiempo de darles los oficios de Indias[29]".

Las reivindicaciones indianas erosionaban la doctrina de la monarquía universal, por lo que la Corona inició en el último tercio del siglo XVII "un tibio programa de reformas cuya intención era centralizar el poder y disciplinar a las Indias[30]". Para los fines del presente trabajo, destacamos dos personajes vinculados a dicho programa y a la tragedia del *San José,* los virreyes D. Melchor de Portocarrero Lasso de la Vega, tercer conde de la Monclova[31] (1620-1705), y su sucesor, D. Manuel de Sentmenat-Oms de Santa Pau y de Lanuza, marqués de Castelldosríus[32] (1651 – 1710).

Melchor de Portocarrero Lasso de la Vega, tercer conde de la Monclova, nació en Madrid en 1620. Militar de carrera, participó en la guerra de los

---

24 Almojarifazgo. m. Impuesto que se pagaba por las mercaderías que entraban o salían de España, o por aquellas con que se comerciaba de un puerto a otro dentro del reino.

25 Alcabala. Renta real que se cobraba sobre el valor de todas las cosas: muebles, inmuebles y semimovientes (como el ganado o los esclavos), que se vendían o permutaban. También puede ser definida como un impuesto que gravaba las transacciones mercantiles y que, si bien en la mayoría de los casos pagaba el vendedor, repercutía sobre el comprador, con el alza de los precios de varios productos.

26 Unión de Armas. Impuesto establecido en 1624 por el valido de Felipe IV, el Conde-Duque de Olivares, para la creación de un ejército de 140 000 reservas reclutados y mantenidos por las diferentes provincias, reinos y ciudades autónomas de acuerdo a sus necesidades y posibilidades.

27 SUAREZ, Margarita (2001), "Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal 1600 – 1700", Pontificia Universidad Católica del Perú – Instituto Riva Agüero, Lima, 528 págs. pp. 309–310.

28 (Suárez, 2001, p. 310).

29 TORRES ARANCIVIA, Eduardo (2014), "Corte de Virreyes. El entorno del poder en el Perú del siglo XVII", Pontificia Universidad Católica del Perú – Instituto Riva Agüero, Lima, 284 págs, pp. 195.

30 TORRES ARANCIVIA, 2014, 195

31 TAURO, Alberto (1987), "Enciclopedia Ilustrada del Perú", Peisa, Lima, IV tomo, pp. 1358–1359

32 https://es.wikipedia.org/wiki/Manuel_de_Oms_y_de_Santa_Pau

Treinta Años (1618-1648). En la batalla de las Dunas de Dunkerque (14 de junio de 1658) —que enfrentó al ejército anglo-francés del vizconde de Turenne contra el español conducido por Juan José de Austria y Luis II de Condé— perdió un brazo, siendo rehabilitado con una prótesis de plata. Por sus méritos militares, fue designado gentilhombre de cámara del Rey, comendador de la Orden de Alcántara y miembro del Consejo de Guerra, etc. En 1686 fue nombrado Virrey de México y, posteriormente, del Perú. Durante los dieciséis años de su gobierno (1689-1705), hábilmente negoció frente a los taimados "cargadores" limeños[33], resolvió satisfactoriamente para la Corona la controversia de los asientos de 1662 y 1664 y mantuvo viva la "Feria de Portobelo"[34], asegurándose que en ella participaran los peruanos[35], que ya tenían su propio circuito comercial que excluía Tierra Firme[36]. Además, emprendió la reconstrucción de Lima, que había sido destruida por el terremoto del 20 de octubre de 1687[37].

Sucedió al conde de la Monclova como Virrey del Perú D. Manuel de Sentmenat – Oms de Santa Pau y de Lanuza, marqués de Castelldosríus[38]. Gobernador militar del puerto de Tarragona (1677-1680), virrey y Capitán General de Mallorca (1683-1688), miembro del Consejo de Guerra (1689), Embajador ante la corte de Lisboa (1696-1699) y la corte de París (1699-1702), Castelldosríus fue el primer súbdito en presentarse ante Felipe de Anjou, primer monarca Borbón español, atribuyéndosele la frase: "Sire, desde este momento no hay Pirineos[39]". Nombrado Virrey del Perú en 1702 y elevado a la grandeza de España en 1703, sirvió como Embajador en París y miembro del Consejo de Guerra en Madrid hasta que llegó la orden de embarque en la Armada de Galeones de Tierra Firme de 1704.

La Armada de Galeones de Tierra Firme zarpó de Cádiz el 10 de marzo de 1706. Durante la derrota, la Armada fue gestándose la enemistad entre su Capitán General, el conde de Casa Alegre, y el nuevo Virrey del Perú, porque durante la travesía le correspondía al primero una mayor jerarquía que al segundo, extendiéndose esta situación hasta que el segundo fuera entronizado en su sede virreinal. Así, el viaje se hizo tortuoso porque Casa Alegre priorizaba

---

33 Rahn- Philips, 2010, p. 123.

34 PORTOBELO (actualmente Panamá) fue el puerto atlántico por el que pasó la mayoría de las riquezas que España embarcó hacia Europa procedentes de América entre 1606 y 1739.

35 Suarez, 2001. pp. 384 – 385.

36 Suárez, 2001. pp. 317 – 351.

37 Rahn – Philips, 2010, p. 132.

38 Torres Arancivia, 2014, pp. 52-53.

39 TAURO, Alberto (1987). Enciclopedia Ilustrada del Perú, Peisa, Lima, II tomo, pp .467 – 468.

la seguridad de la flota, mientras Castelldosríus desesperaba por llegar a Lima. Al tocar tierra la flota en Cartagena de Indias el 22 de abril de 1706, Castelldosríus exigió al conde de Casa Alegre embarcar a Portobelo inmediatamente. Dado que los ingleses estaban al acecho de la flota, Casa Alegre pospuso el zarpe, por la seguridad de la flota, lo cual perjudicó seriamente a Castelldosríus[40].

El Virrey Castelldosríus finalmente enrumbó hacia Portobelo el 15 de julio de 1706. El viaje a su sede de gobierno fue largo, accidentado y solo posible gracias a la gestión de su agente en Lima, D. Antonio Marí[41]. Catelldosríus tomó posesión del gobierno el 7 de julio de 1707. El primer acto de su administración fue hacer un arqueo del tesoro. Las arcas estaban vacías, el Virreinato invadido por el comercio ilegal y las actividades económicas ralentizadas por los efectos de la "Pequeña Edad de Hielo"[42] —que se manifestó desde 1630 en América del Sur a través de una serie continuas de ENOs (El Niño-Oscilación del Sur)[43]. Así, siendo el contrabando galo la única fuente disponible de ingresos rápidos, tomó control del mismo en beneficio de las arcas reales[44], dejando de lado a los cargadores limeños. Obligados estos a negociar con el Virrey, el 19 de diciembre de 1707, zarpaba del Callao una comisión comercial limeña a Portobelo. La Feria tuvo lugar en mayo de 1708 y, si bien fue modesta comparada con la de 1696, logró recaudarse 12 millones de reales en oro, plata y otros valores.

La alianza francesa y la tragedia de Barú

Para Francia, el principal objetivo de guerra era "el comercio de Indias y las riquezas que ellas producen[45]". La "conquista gala de las Indias" había de ser indirecta porque se entendía desde los tiempos del cardenal de Richelieu (1582-

40 Rahn – Philips, 2010. pp.146 – 147.

41 Rahn – Philips, 2010, p. 151.

42 PEQUEÑA EDAD DE HIELO (PEH). Período frío que abarcó desde comienzos del siglo XIV hasta mediados del XIX. La NASA define el término Pequeña Edad del Hielo como un periodo frío entre 1550 y 1850 con tres periodos particularmente fríos: uno comenzando en 1650 (Mínimo de Maunder 1645-1715), otro en 1770 y el último en 1850, cada uno separado por intervalos de ligero calentamiento. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Pequeña_Edad_de_Hielo

43 GARZA MERODIO, Gustavo (2013), "Caracterización de la Pequeña Edad de Hielo en el México central a través de fuentes documentales", Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México.

44 La avidez del fisco virreinal causó malestar entre los comerciantes limeños, quienes veían en Castelldosríus un representante de los intereses galos. No entendían que la política virreinal era la puesta en práctica de una nueva cultura política y económica en América. Castelldosríus fue objeto de acusaciones calumniosas para desposeerle de su cargo en 1708 y 1709. No llegó a enfrentar su juicio de residencia pues murió en ejercicio de su cargo, en 1710. SÁENZ RICO – URBINA, Alfredo (1978), "Las acusaciones contra el Virrey del Perú, Marqués de Castelldosríus y sus noticias reservadas". (Febrero 1709) https://www.raco.cat/index.php/boletinamericanista/article/viewFile/98381/145976

45 KAMEN, Henry. (2014). Brevísima Historia de España. Espasa Libros, Barcelona, 286 págs., p.149

1642), que "España conservaba su imperio colonial porque estaba demasiado lejos para ir a quitárselo[46]". Ninguna potencia europea tenía posibilidades de arrebatar las Indias a España, pero sí apoderarse de su comercio transatlántico en nombre de la libertad de navegación[47].

Francia era un aliado incómodo para los españoles. Desde el siglo XVI existía un estado de guerra latente entre franceses y españoles en las Indias, estando aún abierta la herida del asalto galo de Cartagena de Indias el 2 de mayo de 1697. La ciudad, que había caído en manos del almirante Jean-Bernard Desjeans, barón de Pointis (1645-1707), fue saqueada salvajemente por bucaneros a su mando. Según su jefe efectivo, el Gobernador de Santo Domingo, Jean Baptiste Ducasse[48] (1646-1715), se excusó diciendo que no había otro medio de cobrar los servicios prestados al Rey de España. Fresco el recuerdo del saqueo de Cartagena, causó malestar que el rey Felipe V nombrase a Ducasse Capitán General de la Mar, el hombre al mando de la protección de las Armadas de Indias. El recelo español estaba a flor de piel y no es de sorprender que se considere la causa principal de la tragedia de Barú la falta de cooperación entre los aliados.

El relato más consistente del combate de Barú, (8 de junio de 1708), nos dice que, al final de la feria, el Capitán General, conde de Casa Alegre, ordenó que se llevase a cabo la contabilidad de los fondos recaudados y que fueran repartidos y embarcados en el *San José,* el *San Joaquín* y el *Santa Cruz*. La Flota, que constaba de dieciséis barcos, zarpó de Portobelo el 28 de mayo con rumbo a Cartagena. En el camino se le unió otra embarcación mercante. Del conjunto, siete naves disponían de artillería para repeler al enemigo, entre ellas *el San José,* su gemelo el *San Joaquín* y el *Santa Cruz*. La derrota entre Portobelo y Cartagena transcurrió sin incidentes hasta que la flota divisó la entrada al puerto, al amparo de los cañones de la fortaleza de Boca Chica, en el archipiélago de Barú. Allí aguardaba el escuadrón británico de cuatro buques, desencadenándose un confuso combate nocturno. Catorce naves lograron ponerse a salvo en el puerto. El *San José* se perdió y el *Santa Cruz*, tras un arduo combate, cayó en manos del enemigo[49]. La victoria británica fue agridulce: se habían perdido los dos buques más ricos de la que llamaban la "Flota de la Plata", uno hundido en combate y el otro —*San Joaquín*— había escapado. El resto de la flota de Tierra Firme zarpó a Europa en julio de 1708, escoltado

46 Thomazi, 1985, p. 157.
47 Thomazi, 1985, p. 205.
48 Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Jean-Baptiste_du_Casse
49 RAHN PHILLIPS, 2010, pp. 165 – 215.

por el escuadrón de Ducasse. El Virrey del Perú, marqués Castelldosríus, hubo de enfrentar las acusaciones de los comerciantes limeños de convivencia con los contrabandistas franceses, de los cuales fue exonerado póstumamente y reconocido por la Corona por haber sido uno de los gobernantes indianos que más caudales había enviado a la Península.

Un galeón redescubierto

La historia oficial dice que, tras tres centurias eludiendo a sus buscadores, el *San José* fue descubierto al amanecer del viernes 27 de noviembre de 2015, cuando el sonar del ARC *Malpelo* detectó una anomalía en el fondo marino que resultó ser los cañones de bronce del buque[50]. El 4 de diciembre, el entonces Jefe de Estado colombiano, Juan Manuel Santos, anunciaba en la Base Naval de Bolívar, Cartagena de Indias: "Sin lugar a ningún tipo de duda, hemos encontrado, 307 años después de su hundimiento, el galeón San José[51]". Luego cayó sobre el buque un manto de silencio, pues se corrió el velo de secreto de Estado sobre su ubicación, que el presidente Santos justificó por la reserva debida de la "Ley 1675, Ley de Reglamentación de los Artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia en lo relativo al Patrimonio Cultural Sumergido", que permite al Estado colombiano …

> … contratar a empresas cazatesoros y pagarles con la carga, eliminando por ley el carácter cultural de los bienes repetidos con valor comercial; es decir que Colombia puede quedarse con unas monedas y lingotes como ejemplo, dejando para los cazatesoros el resto de los objetos repetidos[52].

El señor Ernesto Montenegro, que en ese momento era Director del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), añadía que la aplicación de la mencionada ley era un parapeto legal para evitar cualquier tipo de reclamaciones[53]. En este punto, cabe recordar que esta ley es considerada por la comunidad arqueológica mundial como un retroceso en la defensa del patrimonio cultural subacuático, pues su espíritu no es otro que el de una "ley de tesoros". Tal y como ya hemos señalado en trabajo anterior sobre patrimonio cultural subacuático,

---

50 MARCOS, ANA. (2015, 9 de diciembre). "El hallazgo del galeón 'San José' se convierte en un secreto de estado", El País.

51 DOMINGUEZ, Gonzalo (2015, 06 de diciembre), "Colombia confirma hallazgo del mítico galeón San José y sus tesoros sumergidos". La República, Lima.

52 GARCIA CALERO, Jesús. (2015, 7 de diciembre). "El galeón San José no tiene asegurado su futuro". ABC, Madrid.

53 MARCOS, Ana. (2015, 9 de diciembre). "El hallazgo del galeón San José se convierte en un secreto de Estado". El País, Madrid.

> Tesoro y Patrimonio Cultural son antinómicos. Tesoro es la concentración de riqueza inmovilizada y escondida, en particular de metales preciosos o cualquier otro bien de escasez relativa. Patrimonio Cultural es el conjunto de bienes intelectuales, artísticos, tecnológicos, etc., con carácter condensador de los valores, creencias y conocimientos de una sociedad. Los bienes identificados y clasificados como patrimonio cultural no son susceptibles de comercio ni de apropiación privada, por ser de dominio público. El tesoro es un objeto mueble de valor y se encuentra en el mundo del comercio[54].

El velo de secreto de Estado fue agrietándose y se filtraron las primeras noticias sobre la ubicación del pecio del *San José*. Esto ocurrió en enero de 2018 cuando el diario digital argentino *INFOBAE* informaba haber obtenido las coordenadas donde se ubicaría el pecio: 76º 00' 20'' W 10º 13' 33'' N, a 600 metros de profundidad, a 50 kilómetros de las playas de la ciudad amurallada de Cartagena de Indias[55]. Las coordenadas coincidían con la zona donde "ya había denunciado 30 años antes la firma Sea Search Armada[56]". En 1982 señaló que

> … los objetivos principales, en grueso e interés se encuentran ligeramente al oeste del meridiano 76'', y están apenas centrados alrededor del Objetivo A y sus partes asistentes, que están localizadas en la vecindad inmediata de 76º 00' 20'' W 10º 10' 19'' N… La firma mantiene un embargo sobre cualquier extracción, aunque el presidente Santos niega que hubieran encontrado el San José en el lugar que esta notificó[57].

Este dato es crucial para entender las razones por las que el entonces director del ICANH, Ernesto Montenegro, decía en diciembre de 2015, que "habría que preguntar a los abogados[58]".

La intervención de letrados no es gratuita. El *San José* es un galeón redescubierto y sujeto a una intensa batalla político-legal desde 1982, cuando la Dirección General Marítima de Colombia reconoció derechos de rescate

---

54 LOPEZ ARESTEGUI, Héctor. (2013). "El estatus jurídico de los pecios históricos: el caso de la Fragata Nuestra Señora de las Mercedes (2007 – 2012)", Revista de Marina, tercer número, Lima.

55 BERNAL MARÍN, Iván. (2018, 11 de enero). "Exclusivo: El lugar donde el gobierno colombiano dice haber localizado el galeón San José y la disputa por sus 10.000 millones de dólares". Ver: http:// https://www.infobae.com/america/colombia/2018/01/18/exclusivo-el-lugar-donde-el-gobierno-colombiano-dice-haber-localizado-el-galeon-san-jose-y-la-disputa-por-sus-10-000-millones-de-dolares/

56 Sea Search Armada sustituyó legalmente a la compañía que originalmente hizo el descubrimiento del pecio del San José en 1982, la Glocca Morra Company y los mantiene vigentes hasta la fecha. Ver: RENGIFO, José Antonia. (2015, 9 de diciembre). "Las batallas judiciales del galeón San José". El País, Madrid.

57 IBIDEM.

58 MARCOS, Ana. (2015, 9 de diciembre). "El hallazgo del galeón San José se convierte en un secreto de Estado". El País, Madrid.

del pecio a la firma Sea Search Armada. Dos años más tarde, el Gobierno del Presidente Belisario Betancourt anunciaba la intención del Estado colombiano de rescatar el buque, además de reducir el porcentaje de derechos reconocidos a favor del "salvador"[59] del 50 al 5 por ciento. Esta reducción fue considerada por el "salvador" como un agravio a sus intereses, iniciándose una larga disputa legal que aparentemente terminó en 2007, cuando la Corte Suprema de Colombia falló que a Sea Search Armada solo le correspondía el 50 % de lo que no fuera considerado por las autoridades como patrimonio cultural de la nación. En 2010 Sea Search Armada inició acciones legales contra Colombia en Estados Unidos por 14 000 millones de dólares[60], que culminaron tres años más tarde con una derrota legal para la empresa cazatesoros. Casi paralelamente, Colombia aprobaba la ya mencionada Ley 1675[61], que según el ex Presidente Santos blindada al país frente a cualquier reclamo internacional sobre "el patrimonio de todos los colombianos[62]". Además de la Ley 1675, un fallo del Consejo de Estado[63] estableció que el patrimonio histórico y cultural no puede quedar en manos de privados[64]**.** Este punto es clave, ya que el alto tribunal considera que las monedas y lingotes de oro y plata no se les debe considerar automáticamente como tesoro. El Consejo Nacional de Patrimonio Cultural tiene la competencia exclusiva de evaluar y calificar dichos bienes.

La posición de España y del Gobierno colombiano

Desde el anuncio del "descubrimiento" del pecio del *San José,* la posición española fue dejar expresa reserva de su derecho de "decidir qué actuaciones se

---

59 En el derecho marítimo se denomina "salvador" a la parte que, en el marco del salvamento de vidas y mercancías de los peligros del mar, se le reconoce el derecho de recibir una recompensa por sus acciones. El derecho de salvamento marítimo ha existido en cierta forma desde la Edad Media. El derecho marítimo y los tratados internacionales han provisto tal incentivo en forma de recompensa para el exitoso salvador.

60 IBIDEM.

61 Ver: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=53986

62 AGENCIA EFE. (2018, 14 de mayo). "Santos insiste en que el galeón San José es un tesoro colombiano". ABC, Madrid.

63 El Consejo de Estado de la República de Colombia es la máxima autoridad de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y cuerpo supremo consultivo del Estado. Sus funciones son: 1. Desempeñar las funciones del tribunal supremo de lo contencioso administrativo, conforme a las reglas que señale la ley; 2. Conocer de las acciones de nulidad por inconstitucionalidad de los decretos dictados por el Gobierno Nacional, cuya competencia no corresponda a la Corte Constitucional; 3. Actuar como cuerpo supremo consultivo del Gobierno en asuntos de administración, debiendo ser necesariamente oído en todos aquellos casos que la Constitución y las leyes determinen; 4. Preparar y presentar proyectos de actos reformatorios de la Constitución y proyectos de ley; 5. Conocer y decidir de los casos sobre pérdida de la investidura de los congresistas. Ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Consejo_de_Estado_de_Colombia

64 Ver: https://www.elespectador.com/sites/default/files/pdf-file/sentencia_definitiva_galeon.pdf

adoptarán con arreglo a lo que entendemos que es patrimonio subacuático y el respeto a las convenciones de la Unesco a las que nuestro país se comprometió hace muchos años[65]". Esta declaración del entonces Secretario de Estado de Cultura, José María Lassalle, en La Habana, Cuba, ha marcado la pauta frente a la intención de Colombia de comercializar el "tesoro" del *San José*[66]. Todo indica que España desea que el *San José* sea visto y tratado como

> … un patrimonio arqueológico común de todos los pueblos hispanoamericanos, sujeto a la servidumbre de su protección, de la preservación en la participación de su investigación, acceso científico, su difusión y el deber de cooperación. Hay una norma que rige en todos los Estados de Derecho y que hace que este artículo sea esencialmente jurídico: es el sentido común, el más importante principio del derecho[67].

Además, estima que el problema de la titularidad del pecio está zanjado —se trata de una nave de Estado española— y busca sentar un nuevo precedente de cooperación en materia del patrimonio cultural subacuático. En este sentido, España ha hecho grandes avances desde el año 2007. Así, en agosto de 2018, el Centro de Arqueología Subacuática (CAS), una dependencia del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, anunció la identificación de un buque genovés hundido por el corsario inglés sir Francis Drake (1540-1596) en su ataque contra Cádiz, entre el 29 de abril y el 1.º de mayo de 1587[68]. España quiere replicar estas investigaciones en toda América.

Entretanto, la revelación de una trama financiera detrás del proyecto de salvamento del ex Presidente colombiano Manuel Santos[69] le obligó a dejar sin efecto la convocatoria de una asociación público privada (APP) para rescatar el pecio[75]. Actualmente, el ex Jefe de Estado se encuentra bajo investigación de la Comisión de Investigación y Acusación de la Cámara de Representantes de su país por la presunta intrusión y saqueo del contexto arqueológico del pecio[70].

---

65 RUIZ MANTILLA, Jesús. (2015, 9 de diciembre). "España actuará en defensa del patrimonio con el galeón San José". ABC, Madrid.

66 LOPEZ ARESTEGUI, Héctor. (2013). "El estatus jurídico de los pecios históricos: el caso de la Fragata Nuestra Señora de las Mercedes (2007 – 2012)", Revista de Marina, tercer número, Lima.

67 LANCHO, José María (2015, 9 de diciembre), "Galeón San José, un patrimonio común y compartido". ABC, Madrid.

68 CAÑAS, Jesús. (2018, 8 de agosto). La huella de Francis Drake". El País, Madrid.

69 GARCIA CALERO, Jesús. (2018, 9 de julio). "La trama financiera de cazatesoros detrás del rescate del galeón San José". ABC, Madrid.

70 GALLEGOS, Christian. (2024, 22 de marzo). "Crece la tensión por el galeón San José: un expresidente colombiano es investigado por 'saqueo' del tesoro de 20,000 millones de monedas de oro", El Economista, Madrid.

El ex Presidente Iván Duque adoptó una actitud más comedida hacia los ofrecimientos españoles de cooperación científico-cultural[71]. Si bien se avanzó poco en el asunto durante su Gobierno, en este se dio a conocer las primeras fotográficas subacuáticas del galeón *San José* a 950 metros de profundidad[72].

El pasado mes de enero del presente año, el actual mandatario colombiano, Gustavo Petro, expresó su intención de extraer el "tesoro" del *San Jose*[82]. Entretanto, su Ministro de Cultura, David Correa, recibía una carta firmada por los más importantes arqueólogos y científicos colombianos señalándole la inviabilidad del proyecto presidencial. El Gobierno español, por su parte, ya comienza a mostrar signos de actividad diplomática sobre el tema con la visita de su Ministro de Cultura, Ernest Ustasun, en diciembre pasado.

A modo de conclusión

El sistema de flota sobrevivió a la tragedia del *San José,* pero quedó herido de muerte. Desde 1713 en adelante, el tráfico mercantil extranjero hacia las Indias se legalizó mediante el "navío de permiso". Cuando el corso y la piratería desaparecieron a mediados del siglo XVIII en el océano Atlántico, y el sistema dejó de tener sentido. En 1748, el marqués de la Ensenada, Zenón de Somodevilla (1702-1781), decretaba la libertad de comercio con las Indias. No obstante, en tiempos de guerra, la Real Armada organizó convoyes con órdenes estrictas de evitar el combate.

La historia del galeón *San José* comprueba, una vez más, que un buque es el más vivo de los objetos inanimados y cómo su "vida" nos cuenta la historia de una época, la de las postrimerías del siglo XVII y la primera década del siglo XVIII. Por eso, creemos que el verdadero tesoro del *San José* es mantener la presencia de un "imperio", el de la historia y la cultura hispanoamericana.

71 GARCIA CALERO, Jesús. (2018, 25 de mayo). "Mentiras probadas y fake news sobre el tesoro del galeón San José". ABC, Madrid.

72 LÓPEZ ARÉSTEGUI, Héctor Santiago. (2022, 15 de junio). "Los tesoros que guarda el fondo del mar". *El Comercio*, Lima. https://elcomercio.pe/mundo/actualidad/el-galeon-san-jose-ls-tesoros-que-guarda-el-fondo-del-mar-por-hector-lopez-arestegui-colombia-espana-peru-noticia/

Referencias

1. AGENCIA EFE. (2018, 14 de mayo). "Santos insiste en que el galeón San José es un tesoro colombiano", *ABC*, Madrid.
2. BERNAL MARÍN, I. (2018, 11 de enero). "Exclusivo: El lugar donde el gobierno colombiano dice haber localizado el galeón San José y la disputa por sus 10.000 millones de dólares" https://www.infobae.com/america/colombia/2018/01/18/exclusivo-el-lugar-donde-el-gobierno-colombiano-dice-haber-localizado-el-galeon-san-jose-y-la-disputa-por-sus-10-000-millones-de-dolares/
3. CAÑAS, J. (2018, 8 de agosto). "La huella de Francis Drake". *El País*, Madrid.
4. CORREAL, F. (2011, 1 de julio). "Un héroe marino de la calle Cuna". *El Diario de Sevilla*. http://www.diariodesevilla.es/sevilla/heroe-marino-calle-Cuna_0_492550814.html
5. DOMINGUEZ, G. (2015, 06 de diciembre). "Colombia confirma hallazgo del mítico galeón San José y sus tesoros sumergidos". *La República*, Lima.
6. GARCIA CALERO, J. (2015, 7 de diciembre). "El galeón San José no tiene asegurado su futuro". *ABC*, Madrid.
7. GARCIA CALERO, J. (2018, 25 de mayo). "Mentiras probadas y fake news sobre el tesoro del galeón San José". *ABC*, Madrid.
8. GARCIA CALERO, J. (2018, 9 de julio). "La trama financiera de cazatesoros detrás del rescate del galeón San José". *ABC*, Madrid.
9. GALLEGOS, C. (2024, 22 de marzo). "Crece la tensión por el galeón San José: un expresidente colombiano es investigado por "saqueo" del tesoro de 20,000 millones de monedas de oro". *El Economista*, Madrid.
10. GARZA MERODIO, G. (2013). "Caracterización de la Pequeña Edad de Hielo en el México central a través de fuentes documentales". Investigaciones Geográficas. *Boletín del Instituto de Geografía*, Universidad Nacional Autónoma de México.
11. MARCOS, A (2015, 9 de diciembre), "El hallazgo del galeón San José se convierte en un secreto de Estado". *El País*, Madrid.
12. KAMEN, H (2014). *Brevísima Historia de España*. Espasa Libros, Barcelona, 286 pp.
13. LANCHO, J. M. (2015, 9 de diciembre). "Galeón San José, un patrimonio común y compartido". *ABC*, Madrid.
14. LOPEZ ARESTEGUI, H. (2013). "El estatus jurídico de los pecios históricos: el caso de la Fragata Nuestra Señora de las Mercedes (2007-2012)". *Revista de Marina*, tercer número, Lima.
15. LÓPEZ ARÉSTEGUI, H. (2022, 15 de junio), "Los tesoros que guarda el fondo del mar". *El Comercio*, Lima. https://elcomercio.pe/mundo/actualidad/el-galeon-san-jose-ls-tesoros-que-guarda-el-fondo-del-mar-por-hector-lopez-arestegui-colombia-espana-peru-noticia/
16. MANN, M. (2002). "Little Ice Age". Encyclopedia of Global Environmental Change, John Wiley & Sons, Ltd, Chichester http:// http://www.meteo.psu.edu/holocene/public_html/shared/articles/littleiceage.pdf
17. MARCOS, A. (2015, 9 de diciembre). "El hallazgo del galeón San José se

convierte en un secreto de Estado". *El País*, Madrid.
18. ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (1998). "La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI – XVIII", Itsas Memoria. *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Unsti Museo Naval Donostia, San Sebástian. https://untzimuseoa.eus/images/itsas_memoria_02/odriozola.pdf
19. RAHN PHILIPS, C. (2010). "El Tesoro del San José". Marcial Pons Historia, Madrid, 339 pp.
20. RENGIFO, J. A. (2015, 9 de diciembre). "Las batallas judiciales del galeón San José". *El País*, Madrid.
21. RUIZ MANTILLA, J. (2015, 9 de diciembre). "España actuará en defensa del patrimonio con el galeón San José". *ABC*, Madrid.
22. SÁENZ RICO-URBINA, A (1978). "Las acusaciones contra el virrey del Perú, Marqués de Castelldosríus y sus noticias reservadas" (Febrero 1709). https://www.raco.cat/index.php/boletinamericanista/article/viewFile/98381/145976
23. SEINER LIZARRAGA, L. (2002), "Estudios de Historia Medioambiental. Perú XVI – XX". Fondo de Desarrollo Editorial. Universidad de Lima. Lima, 220 pp.
24. SUAREZ, M. (2001), "Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal 1600 – 1700", Pontificia Universidad Católica del Perú – Instituto Riva Agüero, Lima, 528 pp.
25. TAURO, A. (1987). "Enciclopedia Ilustrada del Perú", Peisa, Lima, IV tomo.
26. https://es.wikipedia.org/wiki/Manuel_de_Oms_y_de_Santa_Pau
27. THOMAZI, A. (1985). "Las Flotas de Oro. Historia de los Galeones de España", Editorial Swan SL, Madrid, España, 224 pp.
28. TORRES ARANCIVIA, E. (2014). "Corte de Virreyes. El entorno del poder en el Perú del siglo XVII", Pontificia Universidad Católica del Perú – Instituto Riva Agüero, Lima, 284 pp.