

EL GALEÓN SAN JOSÉ: DE MITO A REALIDAD

Teodoro Fondón Ramos
Universidad de Extremadura
Arqueología y Gestión Turística

Para finalizar un año lleno de conocimientos históricos he querido hacer un guiño a un reciente descubrimiento arqueológico que ha tenido lugar en los pasados días en las costas de Colombia; se trata del **hallazgo del galeón San José**, un descubrimiento que ha reabierto las polémicas sobre la pertenencia del tesoro que en su interior de halla, un asunto que en derecho se denomina de jurisdicción y sobre el que ya escribí hace algún tiempo con motivo del hallazgo de la *Mercedes*.

El San José fue un galeón del **Imperio español**, construido en 1698 por el **duque Aristides Eslava y la familia Eslava**, en el astillero de Mapil en Aginaga (Usurbil), con las especificaciones de Francisco Antonio Garrote por Pedro de Aróstegui. En 1706 el galeón San José zarpó junto con otros barcos para el mar Caribe y llegó a Cartagena de Indias después de un mes de navegación. En 1708 el galeón San José, junto con el San Joaquín y otros barcos de la flota imperial zarparon de Cartagena de Indias hacia Portobelo. En el San José fueron cargadas **11 millones de monedas de oro**. La flota fue atacada por barcos ingleses y el galeón San José se hundió con su cargamento a lo largo de la península de Barú (actual mar de Colombia).

El galeón San José **nave capitana de la Flota de Tierra Firme** partió junto al San Joaquín, nave almirante y diez buques de carga desde Cádiz el 10 de marzo de 1706 con destino a Cartagena de Indias. A sabiendas de la presencia de buques ingleses el rey Felipe V ordenó que se le brindara una fuerte protección representada en 26 navíos. En mayo arriba el galeón a Cartagena, con la idea de dirigirse a Portobelo, para recoger una gran cantidad de oro, plata, y otros objetos valiosos que provenían del Virreinato del Perú. Sin embargo, su partida a Portobelo se dilataría por dos años. El 2 de febrero de 1708, su **capitán, el general José Fernández de Santillán**, por fin resuelve partir acompañado de la flota de protección.

En Portobelo se discutió bastante tiempo si era seguro que el galeón zarpara de regreso a Cartagena. Según estaban advirtiendo desde Cartagena, un grupo de naves inglesas estaban merodeando el área. No obstante y a pesar de que la mayoría se negaba a salir, el capitán Fernández determinó que lo más conveniente era zarpar, entre otras razones para no perder la ayuda ofrecida por el general francés Abraham Duquesne, que se ofreció a escoltar en su regreso a España, además Fernández consideraba que el galeón y la flota que lo acompañaba estaban suficientemente blindados para retener el ataque de los ingleses.

Consciente del riesgo, el capitán Fernández zarpó hacia Cartagena el 28 de mayo del mismo año, acompañados por 16 barcos entre los que se destacaban las naves militares San Joaquín, con 64 cañones, y Santa Cruz de 55 cañones, pero que contaba por el momento con 44. Cabe destacar que el San José era el más emblemático de la flota y contaba con 64 cañones. Estos 2 barcos junto con el San José eran las naves que por su poderío ofensivo transportaban la mayor parte de las mercancías.

Mientras que en Portobelo, los españoles realizaban sus diligencias. El capitán inglés Charles Wager era informado por varios espías de los movimientos de los españoles. En aquel tiempo estos colaboradores clandestinos infestaban las colonias españolas que se ubicaban en la costa del Caribe y servían como elemento esencial para los ingleses en sus fines de desestabilizar al imperio español. Wagner contaba con una flota bien armada y se dirigió a la ruta por el que el San José debía pasar para llegar a Cartagena de Indias.

La emboscada de Wager tuvo lugar muy cerca a las **Islas del Rosario**, a unas 30 millas del puerto de Cartagena, el navío Kingston, dotado de 60 cañones abrió fuego contra el San Joaquín, mientras el Expedition de Wager arremetió contra el San José. La idea principal de Wager era apoderarse del navío, y así hacerse con el preciado cargamento. Sin embargo, y después de hora y media de intercambio de fuego, el San José sufrió una explosión que lo llevó al fondo del océano. De los 600 tripulantes del San José solo sobrevivieron 11.

El galeón fue encontrado el 27 de noviembre de 2015 por investigadores del **Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH)**, personal de la Armada colombiana y de dirección marítima colombiana (DIMAR), en las costas cercanas a Cartagena de Indias. El hallazgo fue anunciado por el presidente colombiano Juan Manuel Santos. Hay planes de crear un museo en Cartagena con los restos que se extraigan del hallazgo arqueológico. Pero hasta su descubrimiento, desde 1980, varias empresas y buscadores de tesoros intentaron sacar del mar el tesoro valorado en 10000 millones de dólares estadounidenses. El 25 de octubre de 2011, una corte en Washington declaró al galeón como propiedad del Estado colombiano.

La empresa **Sea Search Armada (SSA)** había presentado a finales de marzo sus argumentos para un recurso de apelación contra la República de Colombia, ante la Corte de Apelaciones del Distrito de Columbia en el que continúa reclamando sus derechos sobre el tesoro del galeón 'San José', hundido en costas colombianas en 1708. SSA apeló la decisión tomada por la Corte federal de Estados Unidos en 2011, cuando esta resolvió con un fallo favorable a los argumentos de Colombia al propugnar la prescripción e improcedencia de la acción judicial presentada por SSA. La empresa estadounidense recurrió a la corte de su país después de que el Estado colombiano se negara, según su relato, a cumplir la orden dictada en 2007 por la Corte Suprema de Colombia, que concedía a la compañía la mitad del tesoro, una vez que éste se rescatara de las profundidades.

El 'San José', hundido en un combate por piratas ingleses, era un barco insignia de la Armada española del siglo XVIII, que llevaba en su bodega varias toneladas de doblones, barras de oro y de plata, así como toneladas de joyas y piedras preciosas. El Congreso de Colombia adoptó la **ley 1675 de 2013**, por medio de la cual "se reglamentan los **artículos 63,70 y 72 de la Constitución Política de Colombia** en lo relativo al patrimonio cultural sumergido", estableciendo mecanismos para el rescate de los naufragios históricos que se encuentren en mares colombianos, lo cual incluye también entre ellos, al galeón San José.

Dicho todo esto, habría que preguntarse si España puede reclamar su derecho sobre dicho hallazgo puesto que el derecho internacional señala que los barcos de guerra tienen inmunidad soberana, gozan de una especie de extraterritorialidad. Especialmente si han sido hundidos en combate. El San José, hundido tras una emboscada realizada por una flota británica en el siglo XVIII, llevaba en su bodega todo tipo de objetos valiosos, ejemplos del arte y la tecnología de esa época una enorme colección de monedas acuñadas en América en cantidad de varias toneladas, barras de oro y de plata, así como toneladas de joyas y piedras preciosas. Precisamente por esta razón, uno de los argumentos empleados, sin éxito, por la empresa cazatesoros Odyssey durante el juicio por el tesoro de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes fue que se trataba de un barco en misión comercial. La gran diferencia entre el caso de la fragata Las Mercedes y el galeón San José es su ubicación: mientras Las Mercedes yace cerca de las playas del sur de España, el San José reposa bajo el océano a unos 8.000 kilómetros de distancia de la costa española. La opinión pública, europea y americana, hasta hace pocos años, consideraba el patrimonio subacuático como «tesoros ocultos» en estos casos y aceptaba que vinieran a pertenecer a quiénes los encontraban, pero desde 1985 con la Ley de Patrimonio Histórico y la Convención de la Unesco sobre el Patrimonio Subacuático se declaró estos pecios como un bien de interés general de las sociedades, los Estados, las Naciones y la Humanidad entera. La Convención enuncia principios tales como que el patrimonio acuático no será objeto de explotación comercial y, muy especialmente, la preferencia por la conservación «in situ» de este tipo de restos arqueológicos, y desde luego respeta el principio de inmunidad soberana de los buques de guerra. En primera instancia, el Gobierno se ha remitido a esta Convención (aunque Colombia no lo firmó) para respaldar sus reclamaciones, que en ningún caso pasarían por comercializar este tesoro, puesto que lo prohíbe expresamente la ley española. El papel español iría encaminado a preservar esos restos arqueológicos en las mejores condiciones. En este sentido, Colombia no suscribió la Convención de la Unesco pero si ha asimilado otras leyes internacionales del mar que darían pie a respetar la inmunidad soberana.

La Ley de Patrimonio Sumergido permite al Estado, a través del Ministerio de Cultura, contratar a compañías privadas para que realicen la exploración y extracción de embarcaciones hundidas, que aparentemente es lo que está ocurriendo ahora con la búsqueda del San José, donde una empresa permanece todavía en el anonimato. El marco jurídico determina que la empresa contratada para rescatar los tesoros sumergidos puede quedarse con la mitad de lo extraído que no sea considerado patrimonio.

Este punto es el que más dudas plantea y más peligroso resulta en términos científicos: **¿Qué se considera patrimonio sumergido y qué no?** Para el Gobierno, solo aquellos bienes que sean representativos o únicos son patrimoniales. Por el contrario, aquellos que hayan sido producidos en serie o no tengan un valor cultural pueden comercializarse. Así, lingotes de oro, perlas, piedras preciosas y semipreciosas en estado bruto, y monedas pueden incluirse en el pago a la empresa contratada para el rescate.

Por otra parte, el enorme tesoro que se le imagina en las tripas del barco ha hecho pasar a un segundo plano que el San José fue, además, la sepultura de cerca de 600 marineros españoles. En una batalla que se prolongó dos días, cerca de la isla de Barú, el San José se fue a pique después de recibir cañonazos del buque inglés Expedition y con él se fueron al fondo del mar casi la totalidad de sus 600 marineros y pasajeros. Desde España se ha apelado a la significación moral que supone acceder a un yacimiento donde perecieron cientos de hombres.

Fuente: Periódico ABC “¿Puede España reclamar sobre el Galeón San José?”