

CARLA RAHN PHILLIPS

**EL TESORO  
DEL *SAN JOSÉ***

**Muerte en el mar durante  
la Guerra de Sucesión española**

Traducción de Eva García Ortiz

Marcial Pons Historia  
2010

## INTRODUCCIÓN

En su abrumador relato de vida y pérdida, *El amor en los tiempos del cólera*, el autor colombiano Gabriel García Márquez hace referencia al famoso naufragio que tuvo lugar cerca de Cartagena de Indias:

«Varias veces al año se concentraban en la bahía las flotas de galeones cargados con los caudales de Potosí, de Quito, de Veracruz, y la ciudad vivía entonces los que fueron sus años de gloria. El viernes 8 de junio de 1708 a las cuatro de la tarde, el galeón *San José* que acababa de zarpar para Cádiz con un cargamento de piedras y metales preciosos por medio millón de millones de pesos de la época, fue hundido por una escuadra inglesa frente a la entrada del puerto, y dos siglos largos después no había sido aún rescatado. Aquella fortuna yacente en fondos de corales, con el cadáver del comandante flotando de medio lado en el puesto de mando, solía ser evocada por los historiadores como el emblema de la ciudad ahogada en los recuerdos...»<sup>1</sup>.

Las historias sobre riquezas perdidas han ejercido siempre una poderosa influencia sobre la imaginación de los seres humanos incluso siglos más tarde de que ocurrieran, fueran o no reales. En este caso, la pérdida descrita por García Márquez es completamente cierta en lo que se refiere a la fecha y al hecho de que el *San José* se hundiera mientras luchaba contra un adversario inglés. Casi todo el resto de los detalles del evocador e inquietante pasaje de García Márquez es falso, según los documentos históricos que contradice. Y es que, más que centrarse en esos datos, el autor se recrea en la memoria histórica de sus compatriotas. Muchos contemporáneos de ambas partes de la contienda tenían la creencia de que el *San José*

transportaba cantidades ingentes de oro, plata y otros tesoros, destinados al gobierno de los Borbones en Madrid, así como a ciertos comerciantes y otros particulares. Sin embargo, aunque algunas partes de la batalla tuvieron lugar cerca de la costa, los restos del *San José* todavía no se han encontrado. La memoria de sus incalculables riquezas, fuera del alcance de los seres humanos, sustituye a la historia en la imaginación colectiva de los colombianos y de todas aquellas personas interesadas en esos galeones, hundidos desde la época del apogeo del imperio español.

Durante más de doscientos años, los galeones fueron en gran parte los responsables de la defensa de las flotas mercantes que viajaban entre España y el imperio americano. Éstos también transportaban, en el camino de vuelta a España, la mayoría de los tesoros declarados como beneficios procedentes de las operaciones mercantiles y de la recaudación de impuestos para la Corona. No obstante, en los dos últimos siglos del imperio español en Occidente, los galeones fueron remplazados en las flotas por otro tipo de naves, aunque permanecieron en la imaginación popular. El *San José* fue construido a finales del siglo XVII, en otras palabras, cerca del final de la era de los galeones. El barco continúa siendo famoso, pero no por su diseño, ni por su destacada carrera en el sistema español de flotas transatlánticas, sino por las circunstancias de su pérdida.

Además de financiar sus actividades mercantiles en Europa, el oro y la plata de las Indias constituían ingresos importantes para la monarquía española. Durante la mayor parte del siglo XVI, alrededor del veinte o treinta por ciento del tesoro que cruzaba el Atlántico pertenecía a la Corona, proviniendo de un impuesto sobre el oro, la plata y otros tesoros llamado el «quinto real», además del gravamen por el ensaye y fabricación de la moneda. También se añadían a las arcas de la Corona los impuestos eclesiásticos entregados a ésta por la Iglesia católica, así como las multas y las condenas por contrabando, los ingresos procedentes de la venta de los cargos oficiales y, por último, varios impuestos menores. Aunque las riquezas que llegaban del Nuevo Mundo raramente representaban más del veinte por ciento de los ingresos totales del gobierno, y el promedio de éstos era de tan sólo la mitad de esa cifra, la ambiciosa política exterior de España en Europa durante los siglos XVI, XVII y XVIII no se podría haber mantenido sin ellos.

La política internacional determinó las circunstancias en las que se construyeron tanto el *San José* como otros buques de guerra a lo largo de los cuatro siglos que duró el imperio español en las Améri-

cas. Asimismo, dicha política también conformó el escenario de la dramática desaparición del *San José* y explica por qué se pensaba que el barco transportaba una ingente cantidad de tesoros en 1708. En 1700, la dinastía de los Habsburgo tocó a su fin, y los Borbones franceses heredaron el trono con Felipe V (fig. 1). La Guerra de Sucesión española, que comenzó en 1701, enfrentó a los Borbones de Francia, bajo el reinado de Luis XIV (fig. 2), y a España con la mayoría del resto de Europa, que temía la unión de ambos poderes. Aunque la guerra tuvo lugar fundamentalmente en Europa, alcanzó un carácter global, puesto que Inglaterra y sus aliados intentaron acabar con el imperio español. La guerra duró hasta 1714, y, una vez acabada, la dinastía borbónica surgió de las cenizas de la batalla, firmemente asentada sobre los tronos español y francés. Sin embargo, la armada española había quedado destruida y el imperio se había tambaleado desde sus cimientos. Serían necesarias varias generaciones de avezados burócratas del siglo XVIII para restablecer España como una presencia naval y fortalecer el control de la Corona del imperio español en las Américas.

Por otro lado, siendo tan famoso en ciertos círculos —incluso hoy—, no deja de ser curioso que el *San José* permanezca casi invisible en la historiografía sobre la historia marítima de España. Numerosas historias generales de la armada del siglo XVIII, así como algunos trabajos académicos específicos dedicados a la Guerra de Sucesión y escritos en varios idiomas, hacen pequeñas o nulas menciones del *San José* y su legendario tesoro. Existen literalmente millones de documentos en los archivos españoles que los estudiosos experimentados pueden consultar fácilmente. Dado el rigor de la burocracia española, un barco importante de la Corona como el *San José* debería haber dejado tras de sí un amplio rastro documental. ¿Por qué tan pocos académicos se han tomado el trabajo de seguirlo, a pesar de la popularidad del *San José* y su cargamento?

Parte de la explicación puede residir en las normas burocráticas que los Borbones llevaron a España y que cambiaron la organización del gobierno. Es importante destacar que hasta la reciente introducción de un aparato de búsqueda unificado para los archivos españoles en Internet, solía ser muy complejo encontrar documentación para el período de transición de los Habsburgo a los Borbones<sup>2</sup>. A las dificultades fruto de la guerra, se les suma el hecho de que Felipe V introdujera tanto franceses como españoles en su administración, ya que éstos seguramente llevaran los registros de forma distinta, in-

cluso cuando se llevaran bien los unos con los otros. Es posible que la ocupación inglesa en el Madrid de 1710 también diera al traste con el cuidado acostumbrado para estos registros, o que incluso animara a los burócratas a quedarse personalmente con ellos para mantenerlos a salvo. Por otra parte, los académicos se han centrado tradicionalmente en los primeros tiempos de la España moderna, desatendiendo la crucial transición entre el período de los Habsburgo al de los Borbones. No obstante, al entender que el siglo XVIII muestra una clara continuidad con esos primeros tiempos y con el aniversario de la llegada de los Borbones al trono español, los académicos habremos empezado a rectificar ese abandono.

Durante un viaje a España en 1989, mi esposo, el historiador William D. Phillips, y yo pasamos varios días buscando restos de la documentación del *San José* en varios archivos y encontramos toda clase de registros, incluyendo la medida oficial del casco cuando fue construido; la contabilidad de los gastos para los materiales y la artillería asignados a la nave; informes de la batalla en la que se hundió el *San José*; y la contabilidad para el tesoro que transportaba el resto de la flota y que llegó a España en 1712. Parte de esos registros habían sido leídos y citados en algunos libros académicos y otras publicaciones a través de los años<sup>3</sup>. Otros documentos habían pasado inadvertidos en gran medida por los investigadores. Desde entonces, he llevado a cabo varias incursiones en los archivos españoles en busca de documentación sobre el *San José*, sus oficiales y su tripulación, casi todos los cuales perecieron cuando el barco desapareció en el océano. En las páginas de este libro he intentado que el *San José* y sus hombres cobraran vida a la luz de esos datos, devolviéndoles así el lugar que se merecen en la historia marítima de España.

En lo que respecta al barco en sí, las medidas oficiales del casco y la controversia alrededor de éstas nos llevan a considerar varios temas relacionados con la construcción y la administración navales en España. Como sus rivales europeos, ésta no desarrolló su armada de forma aislada, sino en el contexto de las necesidades marítimas generalizadas para el comercio, el transporte y la pesca. En el capítulo primero, ofrezco una perspectiva de la planificación y la construcción del *San José* como un ejemplo de los debates sobre el tamaño ideal y la configuración de los buques de guerra españoles al final del siglo XVII y principios del XVIII.

Mucho antes de que el barco estuviera terminado, la Corona seleccionó a los oficiales que estarían al mando. Las vidas de esos oficiales [...]