

EL HUNDIMIENTO DEL GALEÓN SAN JOSÉ

CARTA Y DIARIO DE A BORDO DE PEDRO GARCÍA DE ASARTA



ANTONIO JARAMILLO ARANGO
JESÚS ALDANA MENDOZA
SAÚL ESTEBAN VALLEJO QUINTERO
MARIANA CARULLA ARREAZA
JUAN DAVID SARMIENTO RODRÍGUEZ

El hundimiento del galeón San José

Carta y diario de a bordo
de Pedro García de Asarta



El hundimiento del galeón San José

Carta y diario de a bordo
de Pedro García de Asarta

Antonio Jaramillo Arango
Jesús Aldana Mendoza
Saúl Esteban Vallejo Quintero
Mariana Carulla Arreaza
Juan David Sarmiento Rodríguez

PRÓLOGOS DE
Alhena Caicedo Fernández
y
Hermann Aicardo León Rincón



Jaramillo Arango, Antonio, autor

El hundimiento del galeón San José : carta y diario de a bordo de Pedro García de Asarta / autores Antonio Jaramillo Arango [y otros cuatro] ; prologuistas Alhena Caicedo Fernández y Hermann Aicardo León Rincón ; Primera edición – Bogotá, Colombia : Instituto Colombiano de Antropología e Historia. ICANH, 2025.

142 páginas : ilustraciones, fotografías a color ; 23 cm. - (Colección Biblioteca del Nuevo Reino de Granada)

ISBN: 9786287774384 (impreso)

ISBN: 9786287774391 (digital)

Incluye bibliografía y anexo cartográfico.

1. Galeón San José – Historia – Siglo XVII - XVIII 2. Naufragios – Historia – Colombia – Siglo XVII - XVIII 3. Historia naval – Colombia – Siglo XVII - XVIII 4. Marinos – Relatos personales 5. Patrimonio cultural subacuático – Investigaciones – Colombia 6. Colombia – Historiografía 8. García de Asarta, Pedro – Crítica e interpretación.

I. Aldana Mendoza, Jesús, autor II. Vallejo Quintero, Saúl Esteban, autor III. Carulla Arreaza, Mariana, autora IV. Sarmiento Rodríguez, Juan David, autor V. Caicedo Fernández, Alhena, prologuista VI. León Rincón, Hermann Aicardo, prologuista

CDD: 986.114

SCDD 22

CEP - ICANH. Biblioteca Especializada Alicia Dussán de Reichel

INSTITUTO COLOMBIANO DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA, ICANH COLECCIÓN BIBLIOTECA DEL NUEVO REINO DE GRANADA

ALHENA CAICEDO FERNÁNDEZ

Directora general

MANUEL BERNARDO PINILLA ZULETA

Subdirector de Investigación y Producción Científica

ANDRÉS DELGADO DARNALT

Líder del Área Funcional de Publicaciones

PEDRO J. VELANDIA

Coordinación editorial

PABLO CASTRO HENAO

Corrección de estilo y ortotipográfica

MARÍA LIBIA RUBIANO MARULANDA

Diagramación y cubierta

Primera edición, noviembre de 2025

ISBN impreso: 978-628-7774-38-4

ISBN digital: 978-628-7774-39-1

© Instituto Colombiano de Antropología e Historia, ICANH, 2025

© Antonio Jaramillo Arango, Jesús Aldana Mendoza, Saúl Esteban Vallejo Quintero, Mariana Carulla Arreaza y Juan David Sarmiento Rodríguez

© Alhena Caicedo Fernández y Hermann Aicardo León Rincón, por los prólogos

Calle 12 n.º 2-41

Teléfono: +57 (601) 7954790

Bogotá, D. C., Colombia

www.icanh.gov.co



El trabajo intelectual contenido en esta obra se encuentra protegido por una licencia de Creative Commons del tipo “Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional”. Para conocer en detalle los usos permitidos consulte el sitio web <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>

Impreso por la Imprenta Nacional de Colombia



Contenido

Prólogo de Alhena Caicedo Fernández	9
Prólogo del contralmirante Hermann Aicardo León Rincón	11
Introducción	13
Algunas cuestiones historiográficas	15
De Europa al Caribe	18
Estructura del texto	21
Presentación del documento	25
El autor	25
Contexto de producción del documento	29
Ubicación e importancia	33
De Portobelo a Cartagena a bordo del San Joaquín	41
Las noticias de la presencia inglesa	41
Las juntas de decisión	44
De Portobelo a Barú	50
La batalla de Barú	55
La llegada a la bahía de Cartagena	58
Las noticias llegan a Cartagena	62
Advertencia a la versión paleográfica	65
Versión paleográfica del documento con comentarios	67
Anexo cartográfico	104
Referencias	131
Fuentes primarias	131
Fuentes secundarias	134
Agradecimientos	141



Prólogo

Desde el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) ha sido un enorme gusto acompañar el proceso de investigación histórica del proyecto *Hacia el corazón del galeón San José*. Este proyecto ha sido posible gracias a un esfuerzo de coordinación interinstitucional de entes públicos del Estado colombiano: el propio ICANH, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, la Armada Nacional de Colombia y la Dirección General Marítima (Dimar). Gracias a la cooperación complementaria entre estas cuatro entidades se han generado los espacios necesarios para que investigadores e investigadoras de diversas disciplinas converjan en el estudio y análisis del contexto histórico del galeón San José y la zona arqueológica de su naufragio. También es necesario mencionar que, gracias al trabajo conjunto con el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, se han venido adelantando procesos con estudiantes de toda Colombia para generar una apropiación social significativa del conocimiento académico sobre estos temas.

Este proyecto es muestra de que el uso responsable de los recursos públicos enfocados a la investigación da frutos palpables en el mayor conocimiento de la historia de las y los colombianos. Este libro hace parte de una estrategia de publicación y difusión de los resultados que durante los últimos dos años han consolidado los miembros del proyecto. Desde el ICANH estamos comprometidos con que la investigación realizada con fondos públicos sea difundida y conocida por una audiencia amplia de sectores interesados, para que se puedan consolidar la apropiación, la discusión y el diálogo.

Como un proyecto prioritario para el ICANH, *Hacia el corazón del galeón San José* procura dar una mirada académica y crítica sobre la historia de este episodio que abandone definitivamente la idea de la existencia de un tesoro que pueda ser vendido o comprado. El Instituto es garante del patrimonio histórico y arqueológico nacional y, mediante la investigación y acciones encaminadas a la protección material de este patrimonio, se asegura que generaciones futuras puedan conocer sus raíces y su historia. Este libro es muestra de una visión histórica renovada, crítica y abierta al diálogo, en sintonía con los propósitos institucionales que el ICANH defiende.

Alhena Caicedo Fernández

Directora

Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH)



Prólogo

Cuando se emprende un viaje de la envergadura que representa el galeón San José, son necesarias más que buenas intenciones. Se necesita un gran equipo de trabajo no solo con una formación excepcional, sino también con un amplio espectro de áreas del conocimiento de las cuales puedan aplicar sus conocimientos. Ese es el caso de nuestro proyecto. Contar con más de ochenta investigadores e investigadoras de los sectores de Defensa y de Cultura, tanto civiles como militares, además de representar un desafío, implicó una seria posibilidad de lograr algo que está al alcance de muy pocos países del mundo: investigación científica en aguas profundas.

Y allí es donde adquiere una relevancia más que significativa el enfoque interdisciplinario de este estudio. Pues no es solo la arqueología la ciencia aplicada en este tipo de investigaciones. Se requiere personal de áreas, en teoría tan distintas, como la oceanografía, la antropología, la hidrografía, la geografía, la robótica submarina y la historia. Precisamente de esta última disciplina surge este maravilloso libro. No obstante, esto no significa que esté escrito solo por historiadores e historiadoras. Todo lo contrario, aquí convergieron un historiador, un antropólogo, una conservadora, un arqueólogo y un oceanógrafo físico. Todos y cada uno de ellos destinó sus capacidades para un mismo esfuerzo: redescubrir el maravilloso pasado del galeón San José.

Redescubrir, ya que cada día que pasa de este proyecto encontramos nueva y valiosa información científica que nos ayuda a entender lo verdaderamente acontecido la noche de aquel fatídico 8 de junio de 1708, y cómo eso se ve reflejado en el contexto arqueológico que estudiamos

más de trescientos años después. Pues allí recae la verdadera riqueza del San José. No en su valor económico ni comercial, dado que sería muy injusto que algo que nos pertenece a todos y todas recaiga en las manos de unos cuantos. En realidad, su valor reposa en las diversas respuestas históricas, arqueológicas y en general culturales y sociales que puede brindarnos sobre el pasado, y, sobre todo, de nuestro pasado marítimo. Por ello, en este momento nos adentramos en las maravillosas preguntas sobre el *hundimiento del galeón San José*. Hoy, prestando particular atención a la carta y diario de a bordo de Pedro García de Asarta; mañana, en una nueva fuente de información en la que las ciencias naturales y las ciencias sociales y humanas confluyan. Esto y mucho más es lo que le augura a nuestro proyecto *Hacia el corazón del galeón San José*.

Contralmirante Hermann Aicardo León Rincón

Jefe Jefatura de Interés Marítimos y Fluviales (JIMAF)

Armada Nacional de Colombia (ARC)



Introducción

Esta publicación parte de la necesidad de presentar al público interesado algunos resultados preliminares del proyecto de investigación *Hacia el corazón del galeón San José*, adelantado de manera conjunta por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), la Armada Nacional de Colombia, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, y la Dirección General Marítima (Dimar) durante 2024 y 2025. Dentro de los varios componentes que constituyen este proyecto, el histórico se ha enfocado en ubicar, transcribir, analizar y estudiar documentos de archivo, crónicas publicadas y otras fuentes históricas que puedan contribuir al mejor entendimiento del contexto histórico que rodeó la vida del galeón San José, desde su construcción iniciada en 1697 hasta el hundimiento en 1708 y sus consecuencias posteriores. De manera coordinada con todo el equipo de investigación del proyecto, este adelanto en el estudio documental ha permitido afinar algunas hipótesis de trabajo, identificar e interpretar de mejor manera las evidencias que presenta el material arqueológico e inscribir la investigación en una narrativa histórica que permita la apropiación social del conocimiento.

En específico, este proyecto de investigación es una excelente muestra de que el trabajo mancomunado entre especialistas en historia y arqueología puede rendir abundantes frutos académicos. Es verdaderamente excepcional contar con el apoyo del registro histórico sobre objetos específicos de material arqueológico, que ayude a dar luces sobre su procedencia, composición y antigüedad, entre otros datos relevantes. Del mismo modo, no es común que los registros escritos tengan una

correspondencia con materialidades concretas, lo que permite realizar una crítica de fuentes más rigurosa y profunda que trascienda lo meramente textual. La manera en la que las fortalezas de ambas disciplinas se complementan contribuye a un mejor entendimiento del pasado y a una comprensión más profunda de una amplia variedad de fuentes. Esperamos que el modelo de trabajo interdisciplinar del proyecto *Hacia el corazón del galeón San José* pueda mantenerse y sirva como referencia para otros proyectos similares.

A este proyecto se le ha exigido, con justicia, transparencia en los datos manejados y las metodologías empleadas. Por supuesto, siempre en el marco de la seguridad de la soberanía nacional y la defensa del territorio y del patrimonio cultural colombiano. Desde el componente histórico se considera que una manera de abrir los debates y reflexiones sobre el pasado, más allá de un cerrado círculo de especialistas, es poner a disposición del público interesado los documentos de archivo que han guiado el trabajo de investigación académica. La publicación de fuentes de archivo tiene una larga tradición en Colombia, desde los pioneros trabajos de mediados del siglo xx a cargo de Juan Friede (1955-1960), hasta el reciente libro de Mauricio Arango Puerta y Juan David Montoya (2024) sobre la guerra de los pijaos, entre muchos otros. La publicación de fuentes ha generado la posibilidad de ampliar los horizontes investigativos y promueve la discusión y apropiación histórica en todos los niveles. En el siglo pasado, la sola recopilación y transcripción de fuentes se consideraba un avance en la disciplina. Hoy en día, aunque sigue siendo útil la publicación de fuentes históricas para expandir su conocimiento y uso, es necesario, además, aportar los elementos críticos suficientes para adelantar una interpretación y ampliar el análisis que la documentación permite.

Por estos motivos, se ha decidido publicar una versión comentada de uno de los documentos que ha resultado determinante en el proceso de investigación de los últimos dos años: la carta que Pedro García de Asarta escribió y envió el 31 de julio de 1708 sobre la batalla que derivó en el hundimiento del galeón San José. Este navío ha despertado el interés de un amplio número de personas tanto en Colombia como a nivel internacional, y es común encontrarse con notas periodísticas, columnas de opinión y libros de gran circulación que abordan algún aspecto de su naufragio. Existe, además, un animado debate sobre la conveniencia de la exploración e investigación del área arqueológica del naufragio del galeón San José, en el que han intervenido varios colegas

académicos (Martín *et al.* 2021; Martín y Bettencourt 2023; Borrero L. 2025). Sin embargo, a pesar del interés que han despertado este pecio y su exploración, se considera que aún existe una precaria comprensión de las fuentes históricas que tratan sobre este galeón, lo que ha dado origen a relatos descontextualizados y desnaturalizados a lo largo del tiempo: se citan frases imposibles pronunciadas por los protagonistas, se entregan datos inexactos o se referencian documentos de archivos inexistentes. Esto ha generado a lo largo del tiempo una serie de versiones poco ajustadas a la realidad histórica y plagadas de anacronismos.

Tal vez las narraciones más perjudiciales para la protección del patrimonio cultural sumergido son aquellas que apelan a tasaciones supuestas del cargamento de la nave, objetos valiosísimos que ni siquiera se encuentran en los registros históricos ni en el contexto arqueológico, además de imposibles oportunidades de enriquecimiento a través de la venta del patrimonio cultural de nuestro país. Una forma de enfrentar este tipo de narrativas y apoyar la comprensión de este complejo relato histórico consiste en mostrar y publicar las fuentes históricas que han hecho parte de la investigación, además de ayudar a hacerlas accesibles para diferentes tipos de públicos. Con transparencia y honestidad intelectual, desde el proyecto *Hacia el corazón del galeón San José*, se comparte con esta publicación una de las fuentes históricas que ayudan a comprender este acontecimiento y su contexto. A partir de este tipo de documentos tenemos la oportunidad de plantear una discusión pública, franca y abierta, dentro y fuera de la academia, conociendo y divulgando aquello que se puede identificar históricamente, y excluyendo las fantasías y elucubraciones anacrónicas. Este es precisamente el espíritu e intención detrás de la presente publicación.

ALGUNAS CUESTIONES HISTORIOGRÁFICAS

Existen dos cuestiones historiográficas que han atravesado la investigación del componente histórico y que son de crucial importancia para comprender la forma en la que se ha abordado este documento. La primera de estas es la convicción de que el hundimiento del San José es un hecho muy relevante para comprender la historia de Colombia y lo que somos hoy. Se comenta, de manera imprecisa, incongruente y poco rigurosa, que se trata de un barco *español* y que lo único que se puede comentar de este episodio es el expolio colonial al que se sometió a la población latinoamericana por parte de una potencia extranjera. El panorama es

más complejo que esta maniquea oposición. La segunda de las cuestiones es una perspectiva social de estos acontecimientos. Es necesario profundizar en cada una de estas dos preocupaciones historiográficas.

La bandera con la que navegaba el San José era la de la armada de la monarquía hispánica, no la del reino de España. La monarquía hispánica era una entidad política global que reunía varios centros jerarquizados con equivalencia jurídica. Así, los reinos y demás entidades que componían la monarquía hispánica estaban jurídicamente en el mismo plano, sin importar que se ubicaran en Europa, como Nápoles, Sicilia, Milán, Holanda, Castilla o el principado de Cataluña, entre otros, o en América, como el Nuevo Reino de Granada, o los virreinos del Perú y la Nueva España (Büschges 2008). Cada una de estas denominaciones no refiere a un régimen común, sino a la posibilidad de negociación que las élites de estas entidades podían establecer con el conjunto de la monarquía —ver el trabajo de Ruiz Ibáñez (2022) al respecto—. Era un sistema en apariencia inestable, pero que permitió la expansión y consolidación de la monarquía hispánica en varios continentes durante por lo menos tres siglos. A esta realidad jurídica, que no social, es a la que se le ha llamado en la historiografía contemporánea *monarquía policéntrica*.

Con esto no se quiere negar la imposición de una economía extractiva colonial que, de manera sistemática, otorgó mayores privilegios a los considerados *blancos* europeos sobre el resto de la población, como los pertenecientes a las repúblicas de indios y los esclavizados de origen africano y americano (Garavaglia 2005), pero sí poner de relieve que la bandera con la que navegaba el San José incluía a los territorios que componían integralmente a la monarquía hispánica a comienzos del siglo XVIII. Esta entidad política fue enormemente dinámica en términos políticos y territoriales, y muchas de sus partes integrantes dejaron de pertenecer a la monarquía a través del tiempo, como Holanda en 1609, Nápoles en 1707 o el Virreinato de la Nueva Granada definitivamente en 1819. El actual Reino de España reúne solo algunos de los territorios que alguna vez compusieron esta monarquía con vocación global, lo que no niega que el resto de sus componentes, que han tenido su propia dinámica política, como es el caso de la actual república de Colombia, puedan ser considerados resultado político de esta antigua entidad.

A comienzos del siglo XVIII se vivía en el mundo una creciente globalización en la que por vía marítima se conectaban territorios de los cinco continentes habitados. Los territorios que hoy comprende Colombia (agrupados en lo que se conoció como la audiencia de Santa

Fe y posteriormente el Virreinato de la Nueva Granada) hacían parte de estas redes globales de comunicación y su realidad social se debía en gran medida al resultado de estos vínculos marítimos. El galeón San José era la materialización contundente de la globalización temprana: en este navío se recorrieron aguas de diferentes continentes, se transportaron bienes de todas partes del mundo y viajaron pasajeros de diversos orígenes territoriales. Comprender al galeón San José dentro de este contexto es entender que hace parte integral de la historia de Colombia y que es un antecedente directo de lo que somos hoy en día como sociedad.

La segunda de las cuestiones historiográficas mencionadas anteriormente tiene que ver con la perspectiva social de los acontecimientos en torno al galeón y su hundimiento. Con frecuencia, las narrativas históricas sobre el San José hablan de objetos valiosos, imponentes barcos o batallas navales entre monarquías, pero suelen olvidar la perspectiva personal de hombres y mujeres involucrados en los hechos. Los grandes barcos de las flotas hispánicas se movían gracias a hombres de mar humildes, que veían en la vida marinera una forma de ascender social y económicamente. En los últimos años se ha hecho énfasis en la necesidad histórica de comprender la vida cotidiana de los trabajadores marítimos, más allá de las intenciones políticas de reyes, capitanes o gobernadores (Rediker [1987] 2019).

Precisamente, en esta publicación se analizan estos hechos a través de la experiencia de Pedro García de Asarta, quien inició su carrera en la armada desde los puestos más humildes, y que poco a poco fue ascendiendo en la jerarquía militar. El actuar de los trabajadores europeos considerados *blancos* en América, suele estar subrepresentado en los análisis históricos. Se tiene la falsa idea de que la totalidad de los europeos en América gozaban de grandes prerrogativas sociales, políticas, culturales y económicas, y que su privilegio se mantenía exclusivamente a través de la explotación de la población originaria de América y África. Esta construcción histórica ha invisibilizado a miles de trabajadores europeos que, como Asarta, migraron hacia América ejerciendo sus oficios sin mayor privilegio del que podía brindar su propio trabajo manual. Solo recientes estudios históricos como el de Sergio Solano (2024) ponen énfasis en comprender este sector de la población en la realidad social americana. En la expansión del capitalismo durante la globalización temprana, unas pocas élites se beneficiaron de la explotación de millones de trabajadores en varios continentes.

La clase trabajadora europea, en específico la de la península ibérica, no estuvo exenta de este fenómeno global. En los barcos, que expandían las fronteras comerciales del capitalismo, también se reproducían las jerarquías sociales propias de este modo de producción (Linebaugh y Rediker [2000] 2022).

Poner el énfasis en el testimonio de un hombre como Pedro García de Asarta es una forma de prestarle atención a las voces de trabajadores marítimos, muchas veces poco atendidas desde la academia contemporánea. A través de la comprensión de un pasado plural, en la que *otras* voces sean tenidas en cuenta, podremos también construir narrativas históricas menos centradas en la colonialidad excluyente y en el protagonismo absoluto de las élites políticas, económicas y sociales.

DE EUROPA AL CARIBE

El galeón San José y su nave gemela, el San Joaquín, navegaron entre dos contextos sociales y políticos diferentes pero conectados: el de la Guerra de Sucesión Española y el del Caribe transimperial de finales del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII. Vamos a comentar brevemente cómo la historia de estos navíos se inserta en cada uno de estos contextos.

En noviembre de 1700 Carlos II falleció sin dejar descendencia para el trono de la monarquía hispánica, pero designó como su sucesor a Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, el rey de Francia. Esta designación amenazaba con una unión dinástica entre la monarquía hispánica y la francesa que controlaría política y económicamente el panorama europeo. Para evitar esto, las demás potencias, como Inglaterra, Portugal, Holanda, entre otras, se unieron para promover un sucesor al trono proveniente de la familia Habsburgo, la misma que había reinado en la monarquía hispánica en los últimos dos siglos. Por este motivo, en 1701 estalló la guerra abierta entre los dos bandos: aquellos que apoyaban a los Borbones y a Felipe de Anjou, ahora nombrado Felipe V, enfrentados a los que promovían a los Habsburgo. Este conflicto es conocido como la Guerra de Sucesión Española. Ambos bandos contaban con grandes aliados militares y sociales dentro de la península ibérica, por lo que el conflicto fue tanto internacional como interno.

Los galeones San José y San Joaquín habían terminado de ser contruidos en 1699 para ser específicamente las naves capitana y almiranta de la Flota de Tierra Firme, que cubría la ruta entre Cádiz-Cartagena-

Portobelo (Panamá)-Cartagena-La Habana-Cádiz (Pajuelo Moreno 2022). El estallido de este conflicto en Europa hizo que la flota se retrasara varios años en partir hacia América (Pérez-Mallaína Bueno 1982), y tanto el San José como el San Joaquín participaron en varias batallas navales europeas, como el ataque a Cádiz de 1702 y el intento de reconquista de Gibraltar en 1705. Finalmente, la Flota de Tierra Firme, con el San José y el San Joaquín a la cabeza, partió de Cádiz hacia Cartagena en 1706; para esta fecha hacía diez años que no había una flota de galeones que llegara a Cartagena, lo que había afectado al comercio transatlántico y la recaudación de impuestos en todos los territorios que componían el Virreinato del Perú (Phillips [2007] 2010).

En el Caribe, los ecos de la Guerra de Sucesión Española se hacían sentir (Mena García 1982). La Flota de Tierra Firme llegaba con varios funcionarios reales con órdenes explícitas de recaudar el mayor caudal de dinero posible para financiar la guerra. Felipe V, el Borbón, señalaba que su reinado era la única forma de mantener íntegra la monarquía, pues sus enemigos buscaban una disgregación de sus territorios (AGI, Indiferente, 432, L. 46, f. 23v). También, los navegantes franceses, que hasta hace poco habían sido férreos adversarios de los asentamientos hispánicos en el Caribe, se convertían en aliados necesarios en contra de los enemigos declarados: sobre todo de los marinos ingleses y holandeses que rondaban por las aguas del Caribe. La llegada del San José y del San Joaquín a Cartagena estuvo inserta en este clima de tensión y conflicto: era una oportunidad para el bando borbónico de recaudar dinero y apoyos a su causa, pero también sus enemigos veían en un posible ataque y captura de estos galeones una oportunidad para debilitar a sus adversarios y fortalecerse ellos mismos.¹

Pero el contexto político y social del Caribe no se reduce a ser una extensión del conflicto europeo. Para esta época se estaba consolidando una identidad caribeña propia, generada por la interacción constante dentro de la cuenca y que trascendía los límites formales de los imperios europeos, algo que el historiador barranquillero Ernesto Bassi ([2017] 2021) ha llamado el *Caribe transimperial*. Para finales del siglo xvii y comienzos del siglo xviii este Caribe transimperial estaba viviendo también un momento convulso.

I. El contexto histórico de la Guerra de Sucesión Española es antecedente directo de las llamadas Reformas Borbónicas y de la Guerra del Asiento (1739-1748). En el Caribe, estos fenómenos han sido estudiados por Feliciano Ramos (1990), Kuethe y Andrien (2014) y Gámez Casado (2022).

En el Darién, el territorio guna se configuró como un espacio independiente y autónomo en el que este pueblo resistió los embates expansionistas de los imperios europeos (Martínez Mauri 2011). Las autoridades hispánicas fracasaron constantemente en imponer su autoridad en este lugar. Entre 1698 y 1699 se intentó establecer un proyecto colonizador escocés en lo que se llamó Nueva Edimburgo (Prebble [1969] 2002), pero fracasó y los gunas vieron reforzada su independencia y autonomía. Los gunas establecieron alianzas estratégicas con algunos navegantes miskitus, ingleses y piratas para proveerse de armas de fuego y de protección marítima. Para el momento en el que el San José y el San Joaquín navegaron de ida y vuelta entre Cartagena y Portobelo, pasaron por Guna Yala, conocido también como el archipiélago de San Blas, un lugar abiertamente hostil a los intereses hispánicos en el Caribe.

En este mismo periodo, el reino miskitu de las costas de Honduras y Nicaragua se estaba consolidando como uno de los lugares más importantes de la red náutica del Caribe transimperial. Al igual que en el Darién, el reino miskitu era independiente y autónomo de los imperios europeos, y cazadores y canoeros miskitus eran relativamente frecuentes en las tripulaciones variopintas del Caribe (Dampier [1697] 2007). En 1687 el reino miskitu estableció relaciones con el Gobierno inglés asentado en Jamaica para intercambiar armas de fuego por comida, refugio y servicios militares; en 1711 el rey miskitu Jeremy I, conocido en español como Bernabé, estableció una alianza con el asentamiento de Matina, actual Costa Rica, demostrando no solo el poder militar del reino miskitu, sino también su capacidad de negociación diplomática (Mendiola 2018).

Por último, vale la pena señalar que estos fueron los años que iniciaron la era dorada de la piratería en el Caribe: en 1706 se estableció el control pirata de Nassau, en las Bahamas. Los piratas fueron navegantes variopintos de múltiples orígenes sociales y continentales que le declararon la guerra a los imperios europeos, atrayendo a renegados europeos, exesclavizados africanos y personas de pueblos americanos que resistían el avance imperial, como los karibs y los ya mencionados gunas y miskitus. La sociedad pirata fue uno de los obstáculos más potentes que enfrentó el capitalismo y el comercio mundial a comienzos del siglo XVIII, pues ofrecía una alternativa política y social a la rigidez jerárquica de las monarquías europeas (Linebaugh y Rediker [2000] 2022).

Cuando el San José y el San Joaquín llegaron al Caribe se encontraron con este panorama transimperial que, lejos de las ficciones de

control hispánico, enfrentó a la Flota de Tierra Firme a peligros constantes y a enemigos poderosos. La emboscada que sufrió la flota de galeones en las proximidades de Cartagena se explica tanto por el conflicto de la Guerra de Sucesión Española como por el panorama transimperial caribeño.

ESTRUCTURA DEL TEXTO

Para terminar esta introducción es necesario explicar la estructura y contenido de este libro. Como ya se dijo, la intención es poner a disposición el texto de una carta original escrita en 1708 por un experto marino que iba a bordo del galeón San Joaquín, la nave gemela del San José, y que participó en la batalla de Barú del 8 de junio. El primer capítulo, donde se presenta el documento, brinda a los lectores el contexto de producción de la carta, para que su contenido pueda ser comprendido de una mejor manera. Se reseña la vida de su autor, García de Asarta, resaltando su labor dentro de la armada de la monarquía hispánica. También se habla de la situación justo después del desastre, cuando en Cartagena se vivía una tensión política entre él y su almirante, Miguel Agustín de Villanueva. Ambos oficiales de la armada dan su versión de lo sucedido por escrito, a muy pocos días de diferencia y las envían en sendas cartas hacia Europa. Este capítulo explica también la importancia y relevancia histórica de la carta de Asarta, que radica en que postula una causa diferente al hundimiento del San José, lejos de la difundida versión inglesa que plantea una explosión masiva. Con esta contextualización se busca que las personas interesadas puedan tener una lectura más provechosa y significativa del documento.

En el segundo capítulo se presenta una narración contemporánea, con palabras y expresiones actuales, pero basada enteramente en el contenido del documento de Asarta. Las reglas ortográficas, gramaticales y discursivas han cambiado mucho desde comienzos del siglo XVIII. Con la idea de presentar una narración histórica que pueda ser apropiada por un público amplio, se realizó este escrito que expone los hechos que involucraron el hundimiento del San José tal y como fueron expresados por García de Asarta hace más de tres siglos, pero con una estructura actualizada. A diferencia de un análisis histórico convencional, en el que se pondera la versión de un documento con la información aportada por otras fuentes, en este segundo capítulo únicamente se tiene en cuenta la perspectiva de Asarta. Se contextualizan y explican ciertos

fenómenos, pero se intentó mantener la fidelidad a la visión original. En este segundo capítulo se podrá adentrar en los debates que tuvieron los comandantes de la Flota de Tierra Firme antes de salir de Portobelo a finales de mayo de 1708, además de tener una exposición día por día del derrotero del San Joaquín en su viaje a Cartagena y una descripción vívida de la batalla de Barú.

Para especialistas e interesados en las fuentes históricas se reservó el último capítulo, que presenta de manera íntegra la versión paleográfica del documento, acompañada de un gran número de notas explicativas para comprenderlo mejor. No se escatimó en explicaciones y se procuró reseñar todos los nombres personales que aparecen, los lugares geográficos, las maniobras náuticas, las partes de las embarcaciones, las medidas y distancias utilizadas en la época pero que han caído en desuso. Quien está acostumbrado a leer fuentes de archivo publicadas encontrará un mayor número de notas que las que usualmente se acostumbran en este tipo de ejercicios; esto hace parte de la estrategia de la publicación para brindar las herramientas necesarias al público interesado que no es especialista. De modo similar, quien conozca sobre navegación encontrará una explicación detallada de conceptos náuticos. Pedro García de Asarta fue un experto marinero y en su vocabulario y formas de expresión usa una batería amplia de conceptos e ideas náuticas que vale la pena apreciar en su forma original.

A pesar de que muchas fuentes escritas plantean que no fue una explosión masiva el motivo del hundimiento del San José, se considera que la carta de Pedro García de Asarta es la más contundente. Ponerla a disposición en su versión paleográfica busca sentar las bases de una discusión histórica pública sólidamente establecida en documentos fiables.

Al final del libro se reservó una sección de anexo cartográfico, en el que se presentan varios mapas de la época sobre el suroccidente del Caribe, en donde se ubican Cartagena, Portobelo, el Darién, Guna Yala y otros territorios. Esta fue una época fascinante durante la cual, en la región, se intentó establecer fallidamente una colonia escocesa, la población local guna y los navegantes de origen inglés llegaron a fructíferos acuerdos, y las autoridades hispánicas intentaron reactivar la feria de Portobelo. Muchos de estos hechos se traslucen en los mapas que se hicieron de la región, pues, lejos de la ilusión de representar un territorio de manera neutra, los mapas son fuentes históricas con una intencionalidad política, económica, social y cultural por parte de

INTRODUCCIÓN

sus creadores. Apreciarlos no solo nos enseña sobre los lugares del suroccidente caribeño, sino también sobre los proyectos políticos que se adelantaban.

Buscamos que este libro ayude a plantear el reinicio de una discusión pública y abierta sobre el galeón San José y su época, que permita poner sobre la mesa la necesidad de una comprensión histórica del pasado de nuestro país, lejos de las fantasías y rapacidades de las imaginarias ventas de objetos patrimoniales.



Presentación del documento

El documento que inspira y justifica esta publicación es la carta y diario de a bordo escritos por Pedro García de Asarta y enviados el 31 de julio de 1708 a Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo de Indias. Se trata de una fuente histórica excepcional, pues revela de manos de un testigo presencial detalles muy precisos del hundimiento del galeón San José en la batalla de Barú. Este capítulo tiene como objetivo enmarcar el contexto de producción de este documento, para comprender de mejor manera su contenido y apuntar su importancia en la comprensión histórica de hechos relevantes del pasado del Caribe. También se comentará la manera en la que el equipo de investigación del proyecto *Hacia el corazón del galeón San José* tuvo acceso al documento y qué lecciones para la investigación académica nos deja este proceso.

EL AUTOR

De Pedro García de Asarta se tienen algunos datos biográficos interesantes. No se conoce su fecha de nacimiento con certeza, pero sí el lugar en que nació y creció. Su familia había llegado a Dicastillo, un poblado de Navarra, al norte de la península ibérica, desde Desiñana, una localidad cercana que había sido despoblada entre los siglos XVI y XVII. Por su origen, la familia pasó a ser conocida como los Desiñana, sin embargo, la generación de Pedro, que contaba con otros dos hermanos, Juan y Josefa, decidió cambiar a García de Asarta, argumentando que este era su apellido original. Esta fue una evidente estrategia de ascenso social que permitió a los hermanos abandonar los oficios de labradores

de sus antepasados y buscar nuevos horizontes sociales fuera de Dicastillo. Juan fue admitido como hidalgo en Villatobas y Pedro buscó una carrera en la armada. Uno de los indicativos del éxito de su estrategia es que ambos hermanos varones recibieron el tratamiento de don. La historia de los Desiñana/García de Asarta es bien analizada por Ana Zabalza Seguí y Jesús Pérez Sánchez-Rodilla (2024, 358-362).

También existe detallada información sobre la labor militar de Pedro dentro de la armada de la monarquía hispánica. Esto se debe a que el propio García de Asarta escribió dos relaciones de méritos y servicios dirigidas al rey de España, con el fin de demostrar el valor de sus acciones dentro de la milicia. La primera relación de méritos y servicios fue realizada en 1698 (AGI, Indiferente 134, N. 124). En esta comienza diciendo que para la fecha él ya había servido dieciséis años “interpoladamente”, es decir, de manera no continua, en la Armada Real. Esto nos da un indicio de su fecha de nacimiento. Por muy joven que Pedro García de Asarta hubiera entrado a la milicia, para 1698 ya se debería encontrar en el primer lustro de sus treinta, así que su fecha de nacimiento debe rondar el año de 1665.

Este documento es especialmente preciso en mostrar la duración y los cargos ocupados por García de Asarta en toda su vida de servicio. Entró con una “plaza sencilla” a la Armada del Mar Océano, en la cual sirvió cincuentaún meses y nueve días, algo más de cuatro años, hasta que ascendió a cabo principal. De ahí pasó a Melilla, un puerto hispánico del norte de África, donde, por su destacada labor en la defensa contra los enemigos de la monarquía, fue ascendido a sargento. Su periplo allí duró un poco más de un año entero.

Luego de este periodo, volvió a embarcarse en la Armada del Mar Océano, en la que pasó tres años y medio con su plaza de sargento. Luego volvió a tierra, pero esta vez en la península ibérica, como alférez del ejército de Cataluña. Allí solo duraría cuatro meses hasta pasar a servir al precinto de Gibraltar, conservando su nombramiento de alférez. Hay que recordar que para esta fecha el peñón de Gibraltar aún no había sido tomado por los ingleses y la monarquía hispánica conservaba su control administrativo y militar. Desde allí ayudó en la defensa de Ceuta, otro de los puertos hispánicos en territorio africano. Finalmente, en los últimos dos años, diez meses y veintidós días anteriores a la redacción del documento en 1698, García de Asarta ocupó el puesto de alférez de mar y guerra del galeón San Juan Bautista, parte de la armada hispánica.

Durante sus años de servicio, García de Asarta acumuló varias opiniones positivas sobre su labor, y su relación de méritos y servicios venía acompañada de recomendaciones de nobles con prestigio, como el conde de Fernán Nuñez, y de altos comandantes de la armada hispánica, como Pedro Fernández de Navarrete, almirante general de la Armada y Ejército del Mar Océano, entre otros. Todos ellos hablaron de su valentía y lo consideraron “muy digno, y merecedor de la Real benignidad de su Magestad, y justo acreedor del premio que fuere servido dispensarle” (AGI, Indiferente 134, N. 124, f. 2v).

Cabe mencionar que el documento lo firma García de Asarta con su título de alférez de mar y guerra del navío San Juan Bautista (figura 1). El alférez era un cargo tanto en tierra como en el mar que consistía en portar el estandarte, el pendón o la bandera de la guarnición (Fernández de Navarrete 1831, 22).



Figura 1. Firma de Pedro García de Asarta tal y como aparece en los documentos consultados.

Dibujo de Juan David Sarmiento Rodríguez.

La segunda relación de méritos y servicios está firmada en septiembre de 1705 y complementa la información de la actividad de Asarta después de 1698. Gracias a este documento se conoce que Asarta permaneció en su puesto en el galeón San Juan Bautista por seis años, cuatro meses y veintinueve días, hasta 1702, cuando pasó a prestar sus servicios en el galeón Nuestra Señora del Carmen, también de la armada. En este navío se embarcó hacia Buenos Aires escoltando al gobernador de la provincia del Río de la Plata. Volviendo de Buenos Aires en 1704, y siendo perseguido por enemigos, el Nuestra Señora del Carmen se varó en las costas portuguesas y Asarta fue hecho prisionero. Su cautiverio se extendió del 7 de marzo al 18 de junio de 1704, fecha en la que llegó a Cádiz (AGI, Indiferente 137, N. 25).

En 1705 la armada estaba en búsqueda de personas con experiencia que pudieran ocupar los puestos de capitán de mar y guerra² en los galeones de la Flota de Tierra Firme que partiría pronto hacia América, posición de alta responsabilidad militar. En la Flota de Tierra Firme ya se había asignado un comandante general, José Fernández de Santillán y Quesada, conde de Casa Alegre; un almirante, Miguel Agustín de Villanueva; y un gobernador, Nicolás de la Rosa y Suárez, conde de Vega Florida, que se ocupaban de dirigir cada uno de los tres galeones principales. Pero estos eran navíos multipropósito, es decir, que transportaban pasajeros, mercancías y cumplían funciones militares. A pesar de su importancia para la defensa de la embarcación, el capitán de mar y guerra era un puesto relativamente mal remunerado, por lo que no era apetecido por los grandes nobles que enfocaban sus esfuerzos en ocupar los puestos de comandancia; se trataba, entonces, de un espacio perfecto para personas que habían ascendido en la carrera militar como García de Asarta (Phillips [2007] 2010, 89).

Las buenas acciones, los contactos en la milicia y una comprobada experiencia hicieron que Pedro García de Asarta fuera contemplado para ocupar el puesto de capitán de mar y guerra en alguno de los galeones de la Flota de Tierra Firme, a cargo del capitán general conde de Casa Alegre. La lista estaba compuesta por ocho hombres, todos con experiencia marinera y militar, y Asarta ocupaba apenas el séptimo lugar nominal. Sin embargo, sus méritos le valieron para ser nombrado en el San Joaquín (Phillips [2007] 2010, 98-99).

La segunda relación de méritos y servicios la envía Asarta precisamente unos meses después de su designación como capitán de mar y guerra (AGI, Indiferente 137, N. 25), tal vez como una forma de consolidar su nombramiento y remarcar que su experiencia era amplia para ocupar el cargo. En ese momento corría una investigación por parte del rey, quien quería vigilar y supervisar de cerca todos los nombramientos realizados en la flota, pero que no derivó en ninguna remoción de los recién nombrados marineros. Asarta estaba entonces listo para embarcarse a América nuevamente (Phillips [2007] 2010, 100). La reafirmación de su nombramiento debió ser una gran victoria para él. Después de una vida de servicio en la milicia, llegaba a un puesto de importancia,

2. Bajo el mando de los comandantes, cada galeón debía contar con un capitán encargado de las tropas y las maniobras bélicas, denominado capitán de mar y guerra.

en una de las flotas más significativas de la armada hispánica. Los múltiples viajes y batallas en los que había participado, y la prisión en Portugal, se veían ahora como sacrificios útiles en el ascenso en su carrera.

CONTEXTO DE PRODUCCIÓN DEL DOCUMENTO

El 10 de marzo de 1706 partió la Flota de Tierra Firme con dirección a Cartagena, en el Caribe. La escuadra de navíos era comandada por la nave capitana, el galeón San José, y por la almiranta, el galeón San Joaquín, en donde iba embarcado su orgulloso capitán de mar y guerra, Pedro García de Asarta.

La Flota de Tierra Firme tenía la misión de realizar sendas ferias comerciales en Cartagena y Portobelo, recaudar los impuestos de los territorios que habían estado represados durante diez años y volver con lo recolectado para financiar la Guerra de Sucesión Española que se desarrollaba en ese momento en Europa. No hay que olvidar que estos galeones traían a América herramientas de hierro, vino, información y una serie de trabajadores que se repartirían por todo el continente.

De ida y vuelta, la Flota de Tierra Firme significaba una importante conexión intercontinental durante la época de la globalización temprana. La ruta en el Caribe comenzaba en Cartagena y pasaba después por Portobelo, donde se hacía la feria comercial con los mercaderes que venían de Lima. Posteriormente regresaba a Cartagena para enfilarse hacia La Habana, en donde se encontraba con la Flota de la Nueva España y de ahí iban juntas de vuelta a la península ibérica.

El contenido de la carta y el diario de a bordo de Asarta, documento que es motivo de esta publicación, empieza narrando los hechos antes de que la flota partiera de Portobelo con destino a Cartagena a finales de mayo de 1708. En su posición de capitán de mar y guerra, Asarta asistió a dos juntas convocadas por el general conde de Casa Alegre para determinar si era prudente zarpar hacia Cartagena, pues contaban con información que confirmaba la presencia de navíos de guerra ingleses en la zona.

Además de la descripción detallada de estas reuniones, el diario de a bordo contiene un recuento de todo lo sucedido entre el lunes 28 de mayo hasta el jueves 14 de junio de 1708. Esto significa que la narración contiene la batalla con un escuadrón inglés sucedida el 8 de junio, en medio de la cual se hundió el San José en aguas del Caribe, frente a las costas de Cartagena, Colombia. El testimonio de Asarta es excepcionalmente valioso, no solo por haber estado involucrado directamente

en los acontecimientos, sino porque explícitamente dice haber entrevistado a los sobrevivientes del San José que llegaron a Cartagena.

Además de comentar su contenido, vale la pena contextualizar la carta y el diario, explicar cuándo y por qué fueron escritos. Luego de los sucesos del hundimiento del San José, los testigos directos rindieron declaración o enviaron sus testimonios sobre lo sucedido al rey o al Consejo de Indias. Sobre todos, comandantes y marineros de la flota, se extendía un manto de duda con respecto a sus propias acciones, que, por negligencia o mala voluntad, permitieron la pérdida de la nave capitana. Más importante aún es que a las pocas semanas de la batalla ya empezaba a circular una versión relatada por comandantes ingleses que hablaban de una gran explosión en el San José, lo que exculparía a su armada por no haber podido tomar el botín y pondría toda responsabilidad del hundimiento en la torpeza hispánica.

El propio almirante del San Joaquín, Miguel Agustín de Villanueva, escribió al rey dando su versión de los hechos el día 22 de julio de 1708 (AGI, Santa Fe 293, ff. 884r-891v). Con el hundimiento del San José y la muerte de su capitán, Villanueva no solo pasó a liderar la Flota de Tierra Firme, sino que también le correspondió cumplir las funciones de gobierno en el puerto, ostentando el título de almirante-gobernador al ser el militar de mayor rango en Cartagena (Phillips [2007] 2010, 226). Si bien la versión de García de Asarta apoya en los puntos importantes a la narración de Villanueva con respecto a la batalla, pues finalmente ambos iban en el mismo barco, su perspectiva era similar y las acciones fueron coordinadas por los dos, es evidente que existía una tensión entre el capitán de mar y guerra y su almirante. En la carta de García de Asarta, escrita apenas unos días después de la de Villanueva, el 31 de julio de 1708, se responsabiliza al almirante, su jefe directo, por la precipitada salida de Portobelo aun sabiendo que había ingleses en la zona y se le recrimina intentar tomar decisiones en batalla en contra de la opinión de Asarta y los demás encargados de la milicia en el San Joaquín.

A diferencia de la comunicación enviada por Villanueva, dirigida directamente al rey, García de Asarta envió su misiva a Bernardo Tinajero de la Escalera, quien en ese momento era el secretario de Consejo de Indias. La intención era que, por medio de este funcionario, el rey se enterara de lo sucedido. Esta diferencia en los destinatarios tal vez se deba a la diferencia de rango y clase social entre ambos, pues, mientras el almirante podía escribir directamente al rey, el capitán de mar y guerra tenía que seguir el conducto burocrático.

En la propia misiva se indica que la carta y el diario de a bordo se mandaron por duplicado y por vías diferentes, enviando una copia a Europa a través de Francia. Enviar varias copias de un mismo mensaje era una costumbre común en la época para tener más seguridad de que las cartas llegaran a su destino. Se escogían rutas diferentes, que tuvieran peligros disímiles, para así asegurar que, si una caía en manos enemigas, se hundía en un naufragio o se quemaba en un accidente, la otra copia pudiera llegar a su destino (González Martínez 2023, 120).

Asarta también indica explícitamente que su misiva la envía en el *aviso vizcaíno*. Durante todo el recorrido desde Portobelo, la flota de Tierra Firme había sido acompañada por el patache Nuestra Señora del Carmen, al que se le apodaba como el *patache vizcaíno*; sin embargo, acá se está haciendo referencia a otra embarcación, el San Juan Bautista (que no es el galeón del que hablamos anteriormente). Los navíos de aviso eran embarcaciones ligeras que llevaban el correo entre las posesiones de la monarquía hispánica siguiendo varias rutas complementarias. Es Nelson González Martínez (2023) quien mejor ha estudiado el sistema de comunicación epistolar entre los siglos XVI y XVIII, incluyendo a estos navíos y sus funciones. El aviso San Juan Bautista fue acondicionado para su viaje transatlántico y partió de Cartagena, sin embargo, naufragó en las costas de Cedeira, Galicia (AGI, Indiferente 2610, f. 704v). Conocemos el contenido de las cartas de Villanueva y de García de Asarta gracias a que las copias que enviaron por Francia llegaron al puerto de Brest y, finalmente, a la península ibérica por *la mala de Flandes* el 31 de diciembre de 1708, siendo los primeros informes directos que recibían los funcionarios de la monarquía hispánica en Europa sobre lo sucedido con la Flota de Tierra Firme unos meses antes (AGI, Indiferente 2610, f. 704r).

En Cartagena, García de Asarta supervisó los trabajos de reparación en las bordas y el mástil principal del San Joaquín, con tal de tenerlo listo para la navegación después de los daños sufridos durante la batalla con los ingleses. La tensión surgida con Villanueva, a raíz de las diferencias en batalla, seguiría algunos años más. En la documentación se refleja que en abril de 1711 se presentó un conflicto en el que el capitán de mar y guerra pedía que el almirante-gobernador le reconociera su cargo y las prerrogativas militares y sociales que conllevaba. Sin embargo, esta situación no duraría mucho más, puesto que el 7 de agosto de ese mismo año, a bordo del San Joaquín e intentando volver a Europa, Villanueva fue capturado por los ingleses. Moriría a los pocos días, debido a sus heridas (Phillips [2007] 2010, 248; Bendeck Olivella 2016, 340).

García de Asarta también iba a bordo del San Joaquín cuando este navío fue capturado por los ingleses, y fue trasladado a Jamaica como prisionero. Finalmente regresaría a Europa el 17 de octubre de 1711 desde Port Royal vía Saint-Malo, Francia (Bendeck Olivella 2016, 333). Se vuelve a saber de él en mayo de 1713, siendo residente en Cádiz. Gracias a una solicitud de viaje y a la licencia de pasajero en la que Asarta pide volver a Tierra Firme, informa que no se le había pagado su sueldo como capitán de mar y guerra de la armada durante años.³ En compensación, el rey le otorgó una cédula real haciéndolo corregidor de San Juan de los Llanos, con “agregación al gobierno de Santiago de Atalayas” por cinco años. San Juan de los Llanos y Santiago de las Atalayas eran dos pequeñas poblaciones en el oriente del Nuevo Reino de Granada, justo en el límite del dominio hispánico en la Orinoquía. Como tantas otras *fronteras imperiales*, este era un lugar de constante conflicto con los pobladores locales (Castro Roldán 2007). La última mención a Pedro García de Asarta en la documentación recolectada se da en 1719, cuando se comenta, de manera muy breve, que fue sometido a un juicio de residencia en el ejercicio de su cargo de “corregidor de la provincia de los Llanos”, aunque se desconoce el resultado de este procedimiento judicial (Rojas 1963, 495).

Este lugar de tierra adentro fue el destinado para el retiro humilde pero honroso del valeroso marinero Pedro García de Asarta. Era un hombre descendiente de labradores que había cambiado su apellido para salir de su pueblo, Dicastillo, y ampliar sus horizontes, llegando a forjarse un lugar en la milicia de la monarquía hispánica y desarrollar su carrera recorriendo puertos importantes en el Mediterráneo y el Caribe. Sus valerosas participaciones en batallas, defensas y viajes le significaron el ascenso hasta llegar a capitán de mar y guerra de un galeón de la Flota de Tierra Firme. Su retiro en el Nuevo Reino de Granada fue un merecido reconocimiento.

La carta y el diario de a bordo que García de Asarta escribió y mandó a Bernardo Tinajero de la Escalera en 1708 fueron archivados junto al expediente del almirante Miguel Agustín de Villanueva. El testimonio del capitán de mar y guerra del San Joaquín se leyó y comparó con el de su jefe directo, y las dos versiones fueron tenidas en cuenta en la investigación para esclarecer lo que había sucedido con el San José (AGI,

3. La solicitud se encuentra en AGI, Santa Fe 324, ff. 788r-789v, y la licencia de pasajero en AGI, Contratación 5467, N. 29.

Indiferente 2610). La reputación como marinos y militares de ambos se vio fuertemente perjudicada, incluso el fiscal del caso aconsejó un duro castigo para Villanueva por sus acciones durante y después de la batalla (AGI, Indiferente 2610, 735r-735v). Como ya vimos, Villanueva terminó muriendo debido a sus heridas en el enfrentamiento con los ingleses y García de Asarta, retirado de la vida marinera en los llanos orientales colombianos, muy lejos del mar. Para ambos, el hundimiento del San José significó el fin de su ascenso y su carrera militar.

UBICACIÓN E IMPORTANCIA

Actualmente, el documento objeto de esta publicación se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla, en el fondo Santa Fe, con la signatura 293, entre los folios 900r y 907v. Allí, aunque aún no se encuentra digitalizado ni disponible para su consulta en el Portal de Archivos Españoles (Pares), sí se encuentra microfilmado. Dentro de este mismo expediente, el AGI Santa Fe 293, se encuentran el testimonio de Miguel Agustín de Villanueva (ff. 884r-891v), las notas de este almirante sobre los gastos de las reparaciones de la flota luego de la batalla (ff. 892r-899v) y otra carta de Asarta, pero de 1711, en la que se trasluce su conflicto con Villanueva (ff. 140r-143v).

Este documento fue copiado integralmente durante el caso adelantado por el fiscal del Consejo de Indias que investigó el hundimiento del San José un año después de los acontecimientos, en 1709. El reporte del fiscal, que compila más de una docena de testimonios, se encuentra actualmente en el AGI Indiferente 2610; la copia de la carta y el diario de a bordo de Asarta se encuentra entre los folios 712v y 718v de este expediente.

El 1.º de marzo de 1994 el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) realizó una compra de microfilms del Archivo General de Indias, entre los que se encuentran los rollos correspondientes al Santa Fe 293. En el ICANH esta información fue reclasificada y dotada de un alcance y contenido más específico que con el que cuenta en Sevilla. Así, en el rollo clasificado como GI-0363 en la biblioteca del ICANH, el grupo de investigación a cargo de este libro pudo tener acceso al testimonio de Pedro García de Asarta. Gracias a la investigación de este material, también se encontró la solicitud para ocupar el puesto en el corregimiento que le fue dado en San Juan de los Llanos y Santiago de Atalayas (Santa Fe 324, ff. 788r-789v; GI-0349).

Debemos resaltar la importancia que tiene para la investigación en Colombia poder contar con este recurso archivístico en la biblioteca del ICANH. Sin desconocer el enorme trabajo de los archivos españoles de poner en valor y facilitar el acceso digital a los archivos a través del portal Pares, lo que ha permitido que la investigación histórica avance en las últimas décadas de manera notable, todavía hay muchos documentos que aún tienen un acceso restringido a las instalaciones físicas del AGI, como el que nos convoca en este libro. Contar con una copia de la documentación en Bogotá permitió que los investigadores del proyecto llevaran a cabo una cuidadosa labor de paleografía, estudio y análisis de este documento y su importancia, para poner al alcance del público interesado una fuente primaria que ayuda a la interpretación de los acontecimientos en torno al galeón San José.

La carta y el diario de a bordo de Asarta ya habían sido consultados y analizados por algunas investigaciones previas. Carla Rahn Phillips ([2007] 2010, 187-188, 193) transcribe algunos fragmentos importantes del documento y compara su contenido con otros testimonios ingleses e hispánicos. También, Ramiro Montoya (2018), en su libro *El galeón San José y sus cuatro dueños*, incluye algunos apartados de la carta para reseñar brevemente que existen varias versiones sobre la causa del hundimiento del galeón. Al parecer, Rodolfo Segovia (2019) también utiliza información proveniente de este documento para su reconstrucción de la batalla, pero su escrito carece de la citación académica necesaria para rastrear esa información con precisión.

La mejor publicación de una versión paleográfica entera de la carta y el diario de a bordo de García de Asarta se la debemos a Jorge Bendeck Olivella (2016, 212-230), quien presenta íntegramente el contenido del documento. A pesar del gran valor documental de esta publicación, su paleografía no sigue rigurosamente los estándares académicos, como indicar el cambio en la foliación, cuándo y cómo se desatan las abreviaturas o justificar la manera en la que se hace la actualización de la ortografía. Por último, recientemente Francisco H. Muñoz Atuesta (2023, 49-55) presentó una nueva versión paleográfica de la carta que tiene ligeras variaciones ortográficas con respecto a la de Bendeck Olivella, pero, además de no corregir las imprecisiones anteriores, deja sin ubicar el documento con su signatura en el archivo ni señala su foliación.

Desde el proyecto *Hacia el corazón del galeón San José* reconocemos el valor de estas publicaciones previas; sin estas no hubiera sido posible profundizar en el análisis de la documentación de archivo.

Como complemento a estos libros precedentes, buscamos poner a disposición el texto completo de la carta (a diferencia de Phillips y Montoya), siguiendo los estándares académicos (en contraste con Segovia, Bendeck y Muñoz) y acompañándola de un aparato crítico suficiente para dar las herramientas de una mejor comprensión de su contexto histórico, algo que no se había realizado.

Para terminar esta presentación se profundizará brevemente en la importancia que tiene el documento en términos históricos. Ya se señaló que se trata de un testimonio directo, escrito a las pocas semanas del hundimiento y que no solo incluye la perspectiva de su autor, sino que refleja sus conversaciones con los sobrevivientes del San José. Pero, más allá de aportar datos históricos precisos, este documento es clave para determinar las hipótesis del hundimiento de la nave capitana de la Flota de Tierra Firme, lo que permite apoyar el trabajo que se desarrolla desde la investigación arqueológica.

La carta y el diario de a bordo de García de Asarta se suman a una serie de testimonios hispánicos e ingleses que narran estos hechos. De Charles Wager se conserva su diario de los días de la batalla (NMM, HSR/B/14). Los otros dos capitanes del escuadrón inglés, Timothy Bridge y Edward Windsor, además de otros marinos a bordo, rindieron su testimonio en Port Royal, Jamaica, el 2 de agosto de 1708 (NA, ADM 1/5267). A los capitanes ingleses se les adelantó un consejo de guerra, pues se consideró que la pérdida del San José había sido una falla inexcusable, producto de su ineficacia. La captura del galeón Santa Cruz y su botín se consideraba una victoria menor, y haber dejado escapar a la almiranta, el San Joaquín, otro gran fracaso.

Posterior a la batalla y antes del consejo de guerra, el escuadrón inglés tuvo casi dos meses para coordinar una versión unificada sobre la causa del hundimiento del San José: este habría explotado repentinamente sin que nada pudiera hacerse. Los oficiales ingleses, aun estando en navíos diferentes, batallando con las embarcaciones hispánicas y a distancias disímiles del San José, son explícitos en mencionar que vieron, oyeron e incluso sintieron una gran explosión (Phillips [2007] 2010, 195). Esta versión, como ya apuntamos, quitaría toda responsabilidad a los ingleses y ubicaría la responsabilidad del hundimiento en manos de los marineros de la monarquía hispánica. La estrategia valió para que Wager, quien había sido el primero en llegar y saquear al Santa Cruz, fuera tenido como un héroe y siguiera sirviendo a la corona inglesa. Tanto así que un enorme buque con su nombre, el HMS Wager,

tiene una historia fascinante en las costas de Chile unos años después. Los otros comandantes de la flota no corrieron tanta suerte: Bridge y Windsor fueron acusados y condenados por “incumplimiento del deber” al dejar escapar el San Joaquín (Phillips [2007] 2010, 219-225).

Aunque la estrategia de mencionar una gran explosión había tenido resultados disímiles para los comandantes ingleses, pronto se convirtió en la *versión oficial* inglesa sobre lo sucedido. En años posteriores se realizaron narraciones de ficción, pinturas y mapas que mostraban al San José volando en pedazos (figura 2). Más allá de los casos puntuales e individuales, la versión de la explosión interna apoyaba a la extendida promoción de una supuesta superioridad naval inglesa en contra de la torpeza y atraso hispánicos.



Figura 2. Detalle de mapa inglés realizado por Henry Popple (1733a).

El mapa es del suroccidente del Caribe y tiene esta ilustración de la supuesta explosión masiva del San José en 1708. En otros mapas y cuadros ingleses, se reprodujo esta escena con el fin de consolidar un imaginario de la victoria inglesa.

Cortesía de la David Rumsey Map Collection,
David Rumsey Map Center, Stanford Libraries.

Los testimonios hispánicos son más confusos y menos coherentes entre sí. En ningún momento hubo un juicio unificado y los involucrados no se pusieron de acuerdo para presentar una defensa común, aunque a ellos mismos se les podría acusar de cargos parecidos a los que pesaron sobre el escuadrón inglés. Como ya señalamos, Pedro García de Asarta mandó su carta de manera individual, lo mismo hizo Miguel Agustín de Villanueva y existe identificada por lo menos otra

media docena de testimonios de personas directamente involucradas que se encontraban en diferentes embarcaciones de la flota. Además, el gobernador de Cartagena realizó un informe en el que transcribe el testimonio de otros doce testigos que sobrevivieron a la batalla (AGI, Indiferente, 2610, ff. 699r-737v). Ninguno de ellos habla de una explosión masiva y, en el caso de Pedro García de Asarta, este suceso se niega explícitamente y apunta a un problema en una reparación del navío después de haber sufrido un incidente saliendo de Cartagena. En 1709 el Consejo de Indias asignó un fiscal especialmente para analizar y determinar las causas y responsabilidades en el hundimiento del San José. Luego de leer los testimonios y de indagar por información adicional, el fiscal llegó a la conclusión de que fue una mala reparación lo que ocasionó el desastre de la nave capitana de la flota de Tierra Firme:

113. Hallarse los Galeones carenados en Cartag[e]na en el a[ño] 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 que 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 hacía de forma que para ocultarla estuvo la Capitana fuera de el cuerpo de la armada y retirada a aquel castillo lo qual se berificó 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 exsalacion y deverse presumir que semejante especie de fatalidad tan momentánea no lo causaron las descargas enemigas sino el extrepito y tormentto de la propia artillería del Galeon (AGI, Indiferente 2610, f. 731r-731v).

Es difícil determinar cuál de las dos versiones tiene más validez histórica. No parece haber razones para pensar que existe una manipulación evidente de los hechos en la narración de Asarta, pues la

explicación aportada por él, y que apunta a una mala reparación de la nave, mantendría la responsabilidad en la armada hispánica de la que él hacía parte. Como en todo análisis de documentos históricos, en este caso vale la crítica, el contraste y la contextualización; sin embargo, esta versión se considera bastante fiable. Además, no pareciera que haya interés de una coordinación entre los testigos hispánicos para convenir un relato manipulado que negara una evidente explosión. No así con la narración inglesa, en la que los comandantes tuvieron razones de peso para señalar un hundimiento fortuito y contaron con el tiempo necesario para consolidar los detalles.

Carla Rahn Phillips analiza este episodio y los testimonios tanto ingleses como hispánicos de manera metódica y reflexiva, incluyendo la carta y el diario de a bordo que aquí publicamos. Ella también apunta que “continúa resultando curioso que sólo los ingleses estuvieran seguros de la explosión” (Phillips [2007] 2010, 195). A pesar de esta duda razonable, la autora parece decantarse por la versión inglesa y arriesga varias hipótesis de por qué y cómo pudo ocurrir esta explosión, como el fallo de los cañones del San José o el estallido de la Santa Bárbara (lugar que resguardaba el pañol de pólvora) (Phillips [2007] 2010, 194). Otros autores (Bendeck Olivella 2016; Segovia 2019; Muñoz Atuesta 2023, 228-231) han seguido interpretaciones similares, y han aportado sus propias hipótesis sobre las posibles causas de una fortuita explosión masiva. Desafortunadamente, las propuestas planteadas se han descontextualizado y han trascendido como explicaciones contundentes al hecho incontrovertido de una explosión de grandes proporciones. Dentro y fuera de la academia se ha consolidado la idea de que fue una explosión masiva la causa exclusiva del desastre del San José y esta hipótesis ha guiado trabajos de investigación histórica y de exploración submarina de los restos del naufragio.

Para el equipo a cargo de esta publicación es importante resaltar que, a través del estudio y análisis del conjunto de todos los testimonios disponibles, tanto del bando inglés como del de la monarquía hispánica (incluyendo el de Pedro García de Asarta), y por las razones expuestas, consideramos que lo más probable es que el galeón San José no explotara. Esto tendría grandes consecuencias con respecto a la interpretación de la distribución y dispersión de objetos que se encuentran en el lecho del Contexto Arqueológico del Naufragio Galeón San José y debe ser una opción que hay que tener en cuenta para corroborarse en campo.

PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO

Por este motivo se considera necesario publicar la versión paleográfica y comentada del documento del testimonio de Pedro García de Asarta, para que pueda ser discutida y valorada por la comunidad académica nacional e internacional, así como por todo el público interesado en la historia del Caribe y, en particular, en la del galeón San José.



De Portobelo a Cartagena a bordo del San Joaquín

Todo lo que se narra en este capítulo proviene directa o indirectamente de la carta y el diario de a bordo que Pedro García de Asarta escribió el 31 de julio de 1708, y constituye el elemento central de la presente publicación. Se presenta de manera que todos los lectores interesados puedan acercarse al contexto histórico que envolvió el hundimiento del galeón San José, por lo que, en contadas ocasiones, se brindan explicaciones para comprender el sentido de lo narrado.

Se trata de un episodio de la historia colombiana muy interesante, en el que se hacen evidentes los vínculos globales que por vía marítima fueron forjando lo que somos hoy en día. En general, los grandes episodios históricos se explican de manera despersonalizada, ajena al sentir de quienes hicieron parte de ellos. El escrito de Asarta precisamente nos da la oportunidad de ver la perspectiva particular de un hombre de su época, marinero y militar, quien navegó en la Flota de Tierra Firme en el infausto recorrido desde Portobelo hasta Cartagena entre mayo y junio de 1708. Este episodio nos muestra que los sentimientos personales también son parte de la historia y que las perspectivas particulares no siempre se diluyen en grandes dinámicas despersonalizadas.

LAS NOTICIAS DE LA PRESENCIA INGLESA

Esta historia comienza en Cartagena, a comienzos de 1708. Un hombre francés había logrado escapar de sus captores ingleses tirándose

al agua en las cercanías de la desembocadura del río Magdalena, en la costa caribe colombiana. Con gran dificultad, transitó por el cenagoso territorio que llevaba a la ciudad y al llegar pidió entrevistarse con el gobernador, don José de Zúñiga y la Cerda.

En ese momento el trono hispánico era ocupado por primera vez por un rey Borbón, Felipe V, nieto del rey francés Luis XIV. Esto había desatado la llamada Guerra de Sucesión Española, que comenzó en 1701, y siete años después se encontraba en uno de sus puntos más álgidos.

El agitado clima político y militar europeo impactaba directamente en la vida náutica del Caribe, pues los franceses eran aliados incómodos para los súbditos de la monarquía hispánica en América. Tan solo unos años antes, en 1697, Jean-Bernard Desjeans, barón de Pointis, y el corsario Jean-Baptiste Ducasse habían encabezado un ataque que derivó en un brutal incendio en Cartagena. Sin embargo, los vientos políticos habían cambiado y, ahora, los grandes enemigos de los hispánicos eran los ingleses.

La noticia que traía el francés para el gobernador de Cartagena era inquietante: había en esas costas un escuadrón inglés con cuatro embarcaciones fuertemente armadas. José de Zúñiga y la Cerda era un funcionario experimentado, pues había pasado varios años como gobernador de La Florida. Allí tuvo que lidiar con los intereses ingleses y conocía muy bien el peligro de la presencia de una armada enemiga tan cerca de la costa. Además, era el peor momento para un enfrentamiento naval: en la región se encontraba la Flota de Tierra Firme, que había llegado directamente desde Cádiz en 1706 para realizar ferias comerciales en Cartagena y Portobelo, y recoger la mayor cantidad de dinero posible, que se usaría para apoyar a Felipe V y a los Borbones en la guerra. Justo en ese momento, mientras los ingleses navegaban por las costas cercanas a Cartagena, se llevaba a cabo la feria de Portobelo, con la presencia de los comerciantes de Lima; no faltaba mucho para que la Flota de Tierra Firme, con el galeón San José a la cabeza, iniciara su viaje de vuelta hacia Cartagena, para enfilarse posteriormente a La Habana y de regreso a la península ibérica.

José de Zúñiga y la Cerda decidió investigar un poco más y consultó con varios comerciantes de la ciudad las inquietantes noticias que había recibido. Ellos no solo confirmaron sus peores miedos, sino que le mostraron correspondencia con noticias similares: los ingleses estaban acechando la costa. Es más, existían fuertes indicios de que en isla Fuerte, de camino entre Portobelo y Cartagena, había un numeroso

contingente de barcos ingleses. Con toda esta información recopilada en una carta, Zúñiga encargó al capitán Luis Barón que se dirigiera a Portobelo para entregarla al capitán de la Flota de Tierra Firme, José Fernández de Santillán y Quesada, conde de Casa Alegre. Él y su tripulación se encontraban cargando las naves con el producto de la feria comercial y preparando su regreso a Cartagena.

La feria de Portobelo era uno de los eventos comerciales más importantes de América. Allí se reunían los comerciantes de lo que hoy son los territorios de Panamá y Colombia con un contingente que venía directamente de Lima. Los ricos comerciantes limeños traían no solo los bienes producidos en los Andes, sino que gracias al comercio transpacífico contaban con objetos de Asia. La celebración de la feria se hacía coincidir con la llegada de la flota de galeones desde Cádiz, que, a su vez, traían bienes europeos para ser intercambiados. Así, en la feria de Portobelo se concentraban personas, objetos e información de todas partes del mundo, y era una de las expresiones más claras de la naciente globalización. Después de su participación en la feria, el galeón San José estaría lleno de mercancías, por lo que era una apetitosa presa para los enemigos de la monarquía hispánica.

Luis Barón era un piloto con mucha experiencia en la costa del suroccidente del Caribe y había transitado en numerosas ocasiones la ruta que separaba a Cartagena de Portobelo, razón por la que seguramente le encomendaron la importante misión de avisar a la Flota de Tierra Firme. Durante el viaje, el guardia que se encontraba en lo más alto del mástil de su balandra anunció que había divisado tierra desconocida muy cerca a la ensenada del Darién. Barón, por su experiencia, sabía que aquello no era posible, por lo que mandó a otro hombre para corroborarlo, confirmando que no se trataba de tierra, sino de embarcaciones.

Al perder de vista a los barcos, y en búsqueda de una información más certera, Luis Barón mandó un pequeño bote a acercarse a la costa. Según los cálculos que habían hecho, las embarcaciones se encontraban a 22 kilómetros de distancia. Sin embargo, los tripulantes del bote no pudieron dar con los otros barcos y se reincorporaron sin aportar mayor información. La sospecha de la presencia de velas enemigas en el Darién era de suma preocupación para los hispánicos y sus aliados franceses. Se trataba de una región en la que la monarquía hispánica tenía muy poco control territorial y los gunas locales habían hecho productivas alianzas con marineros de varias nacionalidades, incluyendo a los ingleses. De ser cierta la presencia de tripulaciones enemigas en el

Darién, estas tendrían la oportunidad de abastecerse sin problema en alguno de los puertos de la zona y de obtener información del tránsito de los barcos hispánicos.

Finalmente, Barón llegó a Portobelo. Le entregó las noticias que mandaba el gobernador Zúñiga a José Fernández de Santillán y le informó de lo acontecido durante su viaje. Para Santillán estas noticias no eran nuevas, pues contaba con información actualizada de diversas fuentes. En la isla Bastimentos (hoy llamada Isla Grande), justo en el camino entre Cartagena y Portobelo, los ingleses habían liberado a unos prisioneros locales e hispánicos. Estos habían llevado información a Portobelo sobre la presencia de una numerosa flota de enemigos en esa isla. Por otro lado, Juan Molina, una persona de origen hispánico que se encontraba comerciando en el Caribe con una tripulación inglesa, hizo llegar una carta a Portobelo confirmando la existencia en Bastimentos de una flota de trece a veinte embarcaciones comerciantes inglesas y holandesas, y que contaba con uno o dos barcos de escolta militar. En la carta, Molina le recomendó a Santillán y a los demás comandantes de la Flota de Tierra Firme que partieran cuanto antes de Portobelo para evitar un inminente ataque enemigo.

Son difíciles de dilucidar las verdaderas intenciones de Juan Molina al enviar esta carta: queda la duda sobre si se trató de un gesto patriótico al avisar a sus coterráneos de las intenciones de sus nuevos socios comerciales o si, por el contrario, fue una estrategia para que la flota dejara la seguridad del puerto y se encontrara en una posición más vulnerable en mar abierto. Esto podría hacer pensar que él estuviera actuando como una suerte de doble agente, pero García de Asarta aseguró en su escrito que fue un gesto de genuino amor por la monarquía hispánica y que Molina, arrepentido por sus tratos con los enemigos, esperaba resarcir en algo su falta avisando del ataque. A pesar de esta opinión, a la luz de los acontecimientos posteriores, el consejo dado de partir pronto del puerto se muestra como un grave error para los intereses hispánicos y una gran ventaja para los ingleses, quienes contaban con embarcaciones más rápidas y ágiles.

LAS JUNTAS DE DECISIÓN

Dubitativo ante estas noticias, Fernández de Santillán decidió convocar una reunión con los más altos funcionarios de la administración que se encontraban en Portobelo y los comandantes de su flota para

consultar cómo proceder. Esta junta se llevó a cabo en la Aduana de Portobelo, uno de los edificios más importantes de este puerto, construido en piedra y ladrillo. A pocos metros de la playa, la Aduana se levantaba con galerías porticadas y grandes salones en los que se resguardaban algunas mercancías de la feria, se recogían los impuestos y, de especial relevancia en este caso, se alojaban los comandantes de la Flota de Tierra Firme en su paso por el puerto.

A la reunión llegaron tres importantes funcionarios de la jerarquía administrativa de la monarquía: José Antonio de la Rocha y Carranza, marqués de Villarocha, presidente de la Audiencia de Panamá; Antonio de Ron, quien había sido fiscal de la Audiencia de Quito y se encontraba como pasajero en su tránsito de regreso a Europa; y Francisco de Medina, oidor de la Audiencia de Panamá, quien viajaba hacia Cartagena para posesionarse en su nuevo puesto en Santa Fe. Estos funcionarios civiles tenían una importante voz dentro de la junta debido a sus altos cargos y su experiencia en América. También se encontraban en la reunión los tres comandantes de mayor jerarquía dentro de la flota: el propio José Fernández de Santillán y Quesada, capitán del galeón San José y quien había convocado la junta; Miguel Agustín de Villanueva, almirante de la flota a cargo del galeón San Joaquín; y Nicolás de la Rosa y Suárez, capitán del galeón Santa Cruz, el tercero en importancia.

Como se mencionó anteriormente, la Flota de Tierra Firme estaba conformada por navíos multipropósito, acondicionados para posibles batallas navales. Además de los comandantes, las embarcaciones de guerra de la armada de la monarquía hispánica contaban con una persona a cargo de las cuestiones bélicas, llamado *capitán de mar y guerra*. Como es natural, estos capitanes también asistieron a la junta: Sebastián Xijón del San José, José Caniz de Alzamora del Santa Cruz y, quien escribió el documento estudiado en la presente publicación, Pedro García de Asarta del San Joaquín.

Aparte de la jerarquía militar, dentro de la flota había también funcionarios designados por la corona para que velaran por los intereses contables y financieros de la monarquía. Se trataba de Juan Andrés de Ordaz y José Fermín Larragoyti, veedor y contador de la flota, respectivamente. Ellos también fueron convocados a la junta. Por último, a la reunión asistieron tres diputados que representaban al Consulado sevillano, una poderosa organización gremial que defendía los intereses de los comerciantes de la ciudad: Antonio Rodríguez Cortés, Francisco

de Quijano Zevallos y Juan Martín de Isasi. Este último también ejercía la función de maestro de plata del galeón San José; es decir, que estaba encargado del registro de todos los botines, reales y privados, legalmente embarcados dentro de la nave.

Con todas estas personas presentes, se tenían cubiertos todos los intereses de los integrantes de la flota: los administrativos, marítimos, bélicos, contables y comerciales tanto privados como reales. En la junta se oírían todas las opiniones para que Fernández de Santillán tomara una decisión sobre cómo proceder.

Precisamente fue el conde de Casa Alegre quien comenzó exponiendo ante la junta toda la información que le había llegado sobre la presencia de ingleses en las aguas del suroccidente del Caribe. Se tenían reportes de embarcaciones inglesas en la isla Bastimentos, en la ensenada del Darién, en Isla Fuerte y en la desembocadura del río Magdalena. No cabía duda, estaban rodeados de ingleses (figura 3). ¿Convenía entonces partir hacia Cartagena con la flota cargada después de la feria de Portobelo?

El primero en tomar la palabra fue Pedro García de Asarta. Su experiencia sirviendo en las flotas reales hispánicas le daba peso a su palabra y a sus consideraciones. Él aconsejó no ignorar todas las alertas y sugirió que se enviara a la balandra del capitán Barón, junto con otras embarcaciones ligeras disponibles en Portobelo, a explorar las costas para tener noticias más fidedignas y confiables, y con estas tomar una decisión definitiva. La prisa en partir podría tener consecuencias funestas para el destino de toda la flota y el importante cargamento que transportaría. Esta opinión fue secundada y reforzada por los capitanes de mar y guerra de los otros dos galeones, el comandante del galeón Santa Cruz, el veedor, el contador y los diputados del Consulado sevillano.

Antonio Errón y Francisco Medina también intervinieron en la reunión. Conociendo el clima político en América y el peligro de las aguas del Caribe, también aconsejaron prudencia a la hora de partir hacia Cartagena. Habiendo sido oidores y fiscales, su oratoria y poder de convencimiento eran difíciles de ignorar.

A pesar de todas las alertas manifestadas, las opiniones de dos personas de suma importancia abogaban por partir hacia Cartagena sin demora: el almirante de la flota y el presidente de la Audiencia de Panamá. Miguel Agustín de Villanueva, almirante a cargo del San Joaquín, argumentó que retrasar la salida daba la oportunidad para que los ingleses sumaran más fuerzas y tuvieran la posibilidad de realizar un

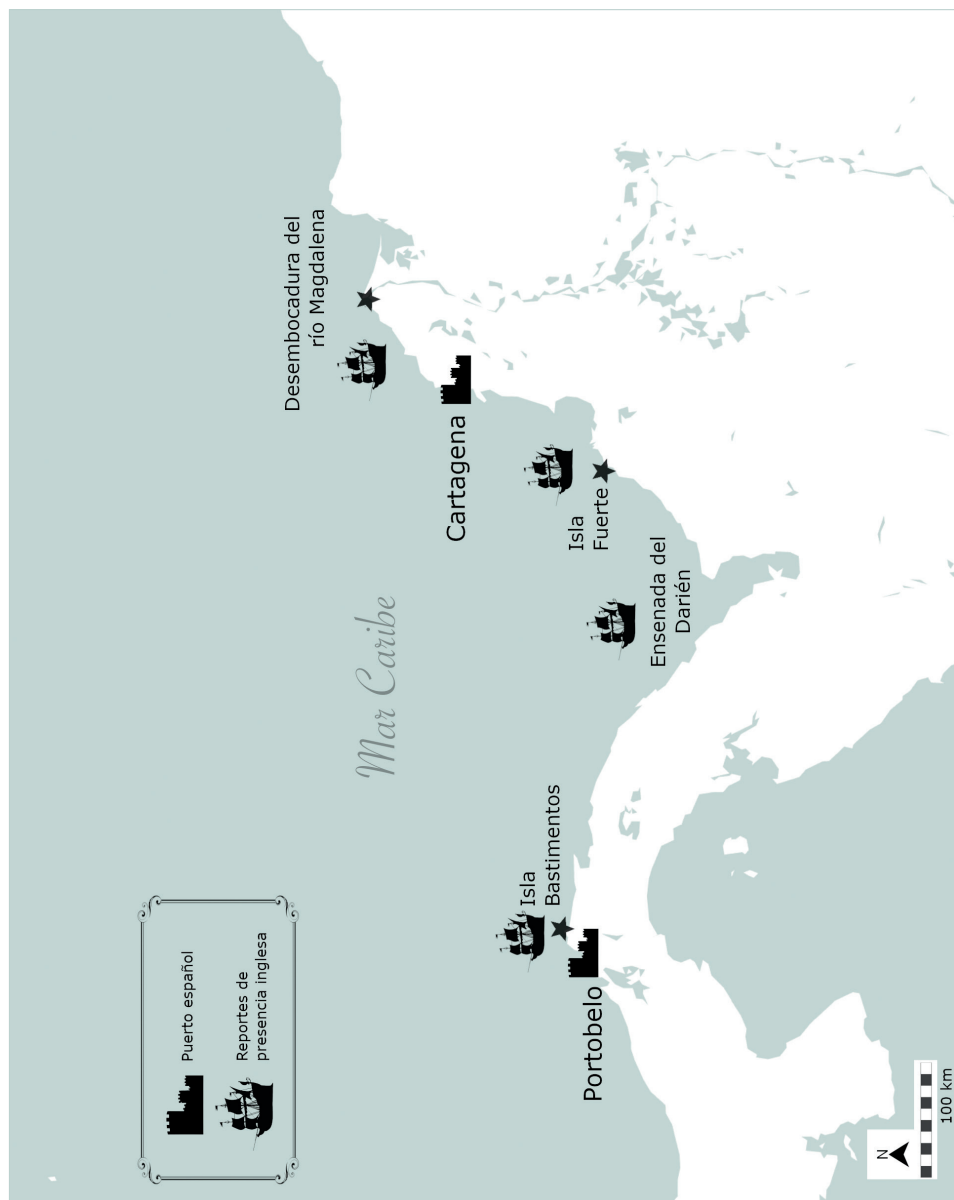


Figura 3. Ubicación de la presencia inglesa según la información con la que contaba José Fernández de Santillán y Quesada en mayo de 1708.

ataque más contundente. Si se organizaba una salida rápida, se tomaría por sorpresa a sus enemigos, quienes no tendrían la oportunidad de reforzarse. Por su parte, el marqués de Villarocho, presidente de la Audiencia de Panamá, argumentó que, aun considerando que toda la información suministrada fuera cierta, todo apuntaba a que el poder de fuego de la Flota de Tierra Firme era superior al de los escuadrones ingleses, por lo menos por el momento. Complementando la intervención del almirante, Villarocho planteaba la necesidad de una pronta salida, e incluso sugirió un cambio en la ruta: no detenerse en Cartagena, sino navegar directamente a La Habana, en donde les esperaba un convoy francés preparado para escoltar a la flota hacia Europa. Este convoy era comandado por el odiado Jean-Baptiste Ducasse, quien, como ya comentamos, hacía apenas diez años había incendiado Cartagena.

Los argumentos de Villarocho y Villanueva no carecían de verdad. La Flota de Tierra Firme contaba por lo menos con siete embarcaciones armadas. El San José y el San Joaquín tenían sesentaidós cañones cada uno; la capitana, además, contaba con dos morteros. El Santa Cruz, por su parte, contaba con cincuenta cañones y hombres preparados para la batalla. La urca Nuestra Señora de la Concepción, a pesar de ser una embarcación comercial, había sido reforzada con treintaicuatro cañones y con la presencia del capitán de mar y guerra José Caniz de Alzamora y sus hombres. El patache Nuestra Señora del Carmen, una de las naves ligeras de la flota, contaba con veinticuatro cañones, mientras que las dos embarcaciones francesas, el Sancti Spiritus y el que Asarta llama “el francés chico”, contaban con treintaids y veinticuatro piezas de artillería, respectivamente. Con este poder de fuego parecía difícil que un solo escuadrón inglés pudiera enfrentar a la poderosa Flota de Tierra Firme. Para mantener esa ventaja, era necesario asegurarse de que los ingleses no agruparan una fuerza mayor de embarcaciones armadas.

Las opiniones estaban divididas y había buenos argumentos para sopesar sobre la conveniencia de partir inmediatamente, incluso dirigiéndose hacia La Habana, o de llamar a la prudencia y ordenar una exploración más sistemática de la costa en búsqueda de información más fiable. Se realizó una votación final para determinar la opinión de cada uno de los miembros; los partidarios de la prudencia sacaron la mayoría de los votos. Sin embargo, esta no era una decisión que se pudiera tomar por la mayoría simple en la votación de una junta, sino que competía exclusivamente al capitán de la flota. Finalmente se levantó la

reunión sin una resolución definitiva; la decisión recaía en Casa Alegre y este aún necesitaba meditar sobre sus opciones.

A los tres días, Santillán volvió a convocar una nueva junta con los mismos asistentes. Allí, el capitán les comunicó a los presentes que, como resultado de la reunión anterior, había preparado la balandra del capitán Barón y a un bote más para que exploraran la zona. Sin embargo, cuando ya estaba todo listo para partir, Santillán se reunió con el almirante Villanueva. En este encuentro resolvieron que no era conveniente seguir retrasando la salida, por lo que se convocaba una nueva junta para ver si, mediante otra votación, se llegaba a la decisión consensuada de partir inmediatamente.

Por supuesto, los críticos de esta resolución, entre ellos García de Asarta, manifestaron su inconformidad. ¿Por qué se quería volver a realizar una votación si ya hacía tres días había quedado clara la postura de la mayoría de la junta? Ni él ni los que compartían su opinión llegaban a comprender la tozudez del almirante, ni mucho menos que hubiera logrado convencer tan fácilmente al capitán Santillán.

Ya que había quedado claro que el capitán no estaba dispuesto a enviar la balandra ni ninguna otra embarcación a explorar la costa, se discutió la necesidad de partir lo más pronto posible. Los reportes eran cada vez más claros y contundentes. En isla Bastimentos había por lo menos dos navíos ingleses, con cincuenta cañones cada uno, que podían incorporarse a la flota inglesa que rondaba el Darién o la que estaba en la desembocadura del Magdalena. Es más, un retraso mayor ponía en riesgo el propio puerto de Portobelo, que no tenía un sistema defensivo robusto que ayudara al castillo de San Felipe de Todo Fierro a repeler un ataque coordinado inglés, que seguramente contaría además con apoyo logístico desde Jamaica. Para enfrentar un ataque de esa magnitud se tendría que hacer una batería de cañones nueva y disponer de cadenas de defensa en la bahía, obras costosas y que tomarían demasiado tiempo en realizarse.

A pesar de la renuencia de la mayoría de los presentes, el capitán dio por terminada la junta. La decisión en últimas era suya y él se haría responsable por lo sucedido en el camino a Cartagena. Siguiendo los consejos de su almirante, Casa Alegre ordenó que la flota partiera sin más dilación el 28 de mayo de 1708. El exceso de confianza en el poder de fuego de su propia flota le costaría caro a Casa Alegre y signaría el destino final del San José.

DE PORTOBELO A BARÚ

Para Pedro García de Asarta era claro que partir de esa forma tan precipitada era un error por parte de sus superiores, y pronto el tiempo le daría la razón. Su diario de a bordo, que acompaña la carta del 31 de julio de 1708, ofrece importantes detalles para conocer cómo fue el tránsito de la Flota de Tierra Firme hasta llegar a Cartagena.

En el día y la hora de la partida, lunes 28 de mayo de 1708 a las ocho de la mañana, no corría el viento en la bahía de Portobelo, por lo que los navíos de la flota no tenían cómo moverse para iniciar el viaje. Por este motivo, los grandes galeones, San José, San Joaquín y Santa Cruz, tuvieron que ser remolcados por lanchas y botes para salir de la bahía. Una vez fuera, la falta de viento no dejó a la flota avanzar mucho, y tuvo que parar y fondear en un islote de arena cerca de la costa, llamado el Draque (hoy conocido como Isla Drake). Esta salida se mostraba poco esperanzadora: desde el islote se veía aún la bahía de Portobelo y luego de horas de espera no habían podido avanzar más que unos cuantos kilómetros y con ayuda. Finalmente, en horas de la tarde el viento sopló y toda la flota pudo dar inicio formal a su recorrido. Es posible imaginar el alivio de las tripulaciones de las naves al sentir que llegaba el viento, que las velas se llenaban y que podían iniciar su viaje. Sin embargo, los problemas con el viento estaban lejos de terminarse.

La flota navegó con buen viento toda la noche hasta el martes 29, cuando amaneció a 11 kilómetros de la isla Bastimentos (figura 4). Esta isla era una parada habitual de las embarcaciones que navegaban en el suroccidente del Caribe y su mismo nombre refiere al hecho de que en este lugar las tripulaciones podían abastecerse de comida y agua. Los hispánicos sabían que en ese momento la isla estaba llena de embarcaciones comerciales tanto holandesas como inglesas, y que había por lo menos dos navíos de guerra enemigos. Este era un punto delicado de la ruta, pues desde Bastimentos se podía organizar un ataque a la Flota de Tierra Firme o podían zarpar navíos de aviso a Jamaica informando que los galeones hispánicos se encontraban en altamar.

Por barlovento, es decir desde la dirección que llegaba el viento, se avistaron dos pequeñas embarcaciones que se dirigían hacia Bastimentos. Por encontrarse en esta posición con respecto al viento, no se tuvo oportunidad de seguir las o interceptarlas. Sin embargo, fue posible observar que estas embarcaciones hicieron señas con sus banderas a las que se encontraban fondeadas en la isla, para poder acercarse. Este acto

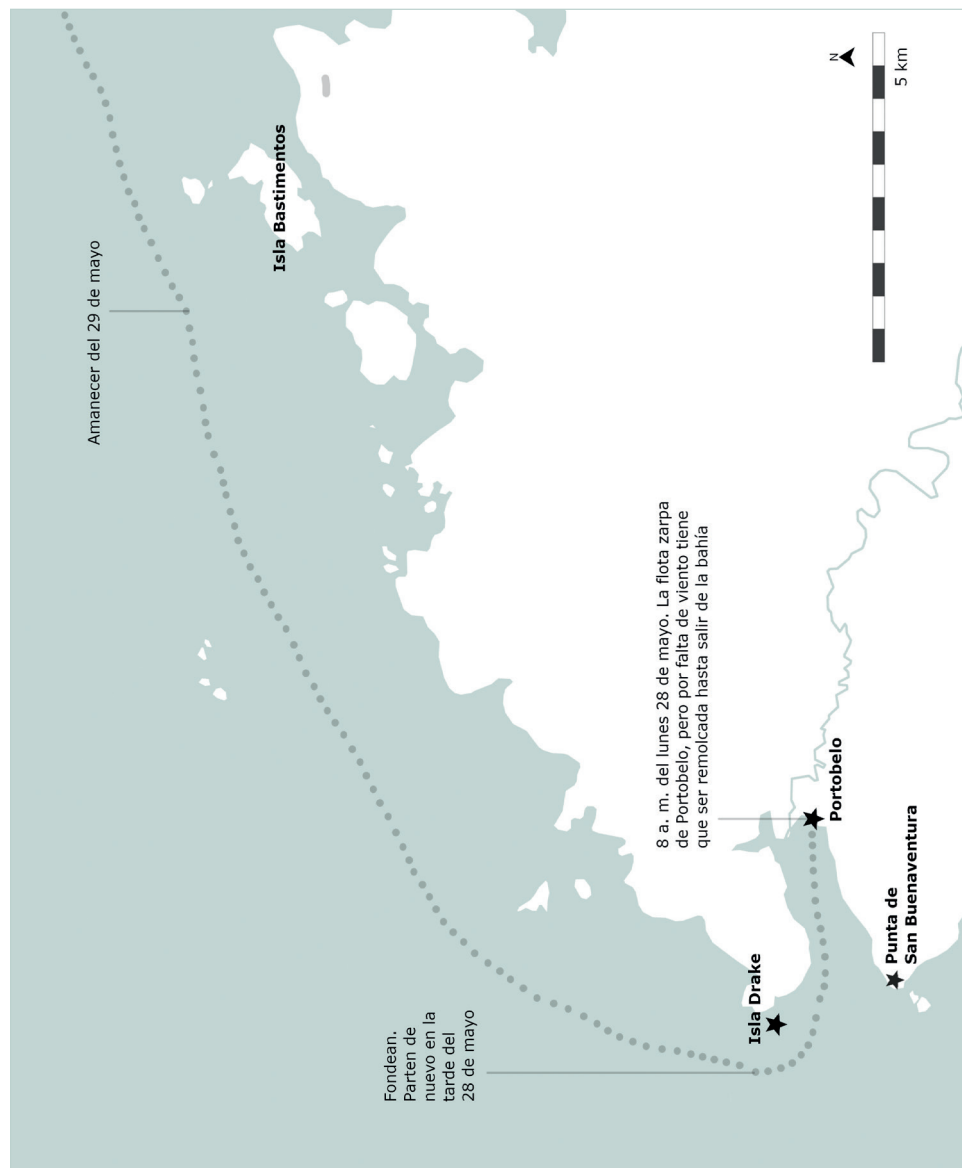


Figura 4. Reconstrucción aproximada del recorrido de la Flota de Tierra Firme los días 28 y 29 de mayo por la costa caribe del istmo panameño.

de comunicación entre las naves reveló a los hispánicos que se encontraban ante la presencia de naves enemigas, confirmando la información que se había discutido en la junta de Portobelo unos días antes.

En la noche se volvió a vivir una falta de viento notable. Por este motivo, la flota amaneció el miércoles 30 muy cerca de la punta de San Blas, a pocos kilómetros del inicio de la provincia del Darién. Este era otro punto peligroso de la ruta: ya en Portobelo habían recibido información de presencia inglesa en esa zona. Además, como ya se mencionó, se trataba del territorio del pueblo guna, independiente políticamente y que con frecuencia se enfrentaba militarmente a las fuerzas de la monarquía hispánica.

El jueves 31 de mayo el viento era tan débil que no permitía que los grandes galeones de la flota pudieran moverse, por lo que tuvieron que esperar en la misma posición durante todo el día. Mientras estaban detenidos, se aproximaron dos balandras de mercaderes cartageneros. Solo una de las naves más ligeras, el patache Nuestra Señora del Carmen, logró acercarse a ellas. Los pataches eran navíos muy ligeros y rápidos, de dos mástiles, y que comúnmente servían para llevar correspondencia entre los puertos. Contar con un patache en la flota permitía que se pudiera llevar información urgente de manera más veloz y, como en este caso, hacer maniobras ágiles que el tamaño y peso de los galeones no permitían.

Reunidas las tripulaciones del patache y las balandras, se decidió que una de estas últimas acompañaría a la flota en su recorrido hacia Cartagena, mientras que la otra seguiría hacia Portobelo. Así, la Flota de Tierra Firme pasó a estar conformada por diecisiete embarcaciones, una más de las que habían zarpado hacía unos días de Portobelo. Sin embargo, esta balandra era comercial y no contaba con armamento, por lo que no representaba aumento en el poder de fuego y defensa.

Los días siguientes fueron de un viaje pesado y poco provechoso, pues el poco viento hizo que la flota avanzara a un ritmo muy lento para las necesidades apremiantes de llegar pronto a puerto seguro. El galeón San José y sus acompañantes se exhibían parsimoniosamente en las islas de Guna Yala, desde donde sus enemigos locales e ingleses podían verlos e informar de su posición. García de Asarta identificó en su carta algunos parajes por los que pasó en este pausado trasegar, como las Islas de Agua y las Sierras de Aguas Turbias. Así pasaron tres días: el viernes 1.º, el sábado 2 y el domingo 3 de junio.

Estos días debieron sentirse como una eternidad para tripulantes y pasajeros. Todos eran conscientes de que cada día que pasaran en

el mar era un riesgo para su propia seguridad. Además, esta demora daba a los ingleses la oportunidad de agruparse y planear un ataque contundente. Pero no había nada qué hacer, los navíos dependían del viento y este no corría con la suficiente fuerza. Incluso, Asarta apunta en su carta que el 3 de junio el cielo se nubló totalmente y la visión de todos los integrantes de la flota disminuyó de forma notable, lo que era peligroso para la situación de las embarcaciones, pues, de haber naves enemigas en las inmediaciones, estas no se podrían advertir desde los puestos de vigilancia.

El lunes 4 el viento cambió su dirección al noroccidente, obligando a todos los navíos de la flota a alterar levemente su curso, pero a las pocas horas se pudo retomar el rumbo de la ruta trazada para llegar a Cartagena. La flota aún se encontraba en las costas panameñas y, tras una semana entera de viaje, la velocidad de los navíos, la dirección y velocidad del viento eran temas de los que preocuparse. Finalmente, el martes 5, desde el San Joaquín se divisó la tierra que correspondía a la gobernación de Cartagena, lo que hoy en día corresponde a la región del Urabá, en Colombia. A pesar de estas buenas noticias, el miércoles 6 solo se pudo avanzar unos pocos kilómetros.

Las condiciones para el viaje cambiarían notablemente el jueves 7 de junio. Al pasar por el cerro del Águila, muy cerca del actual Necoclí, Colombia, la costa toma rumbo hacia el nororiente, en donde se ubica Cartagena. El viento seguía siendo poco, pero ahora corría justo en la dirección que necesitaba la flota, lo que les permitió a los navíos avanzar rápidamente. Sin embargo, hacia las seis de la tarde, los comandantes notaron que había dos embarcaciones retrasadas: la mercante Rey David y el galeón Santa Cruz. Ambas venían sobrecargadas de mercancías, lo que las hacía lentas y, en consecuencia, retrasaban a toda la flota. Llegados los dos navíos atrasados, la flota continuó su ruta durante toda la noche para intentar llegar a Cartagena lo más pronto posible. Las condiciones retrasaron la primera parte del viaje y urgía llegar pronto a la protección del puerto fortificado de Cartagena.

Tan solo les tomó una noche llegar a las cercanías de la bahía de Cartagena: el viernes 8 de junio la flota amaneció al noroccidente de la isla de Barú (figura 5). En aquella época, Barú era una auténtica isla, pues un estrecho canal de agua marina la separaba del continente; hoy en día Barú es considerada una península, aunque muchos de sus pobladores aún la llaman isla. Las maniobras para ingresar a la bahía de Cartagena eran dispendiosas y a los diecisiete navíos de la flota les

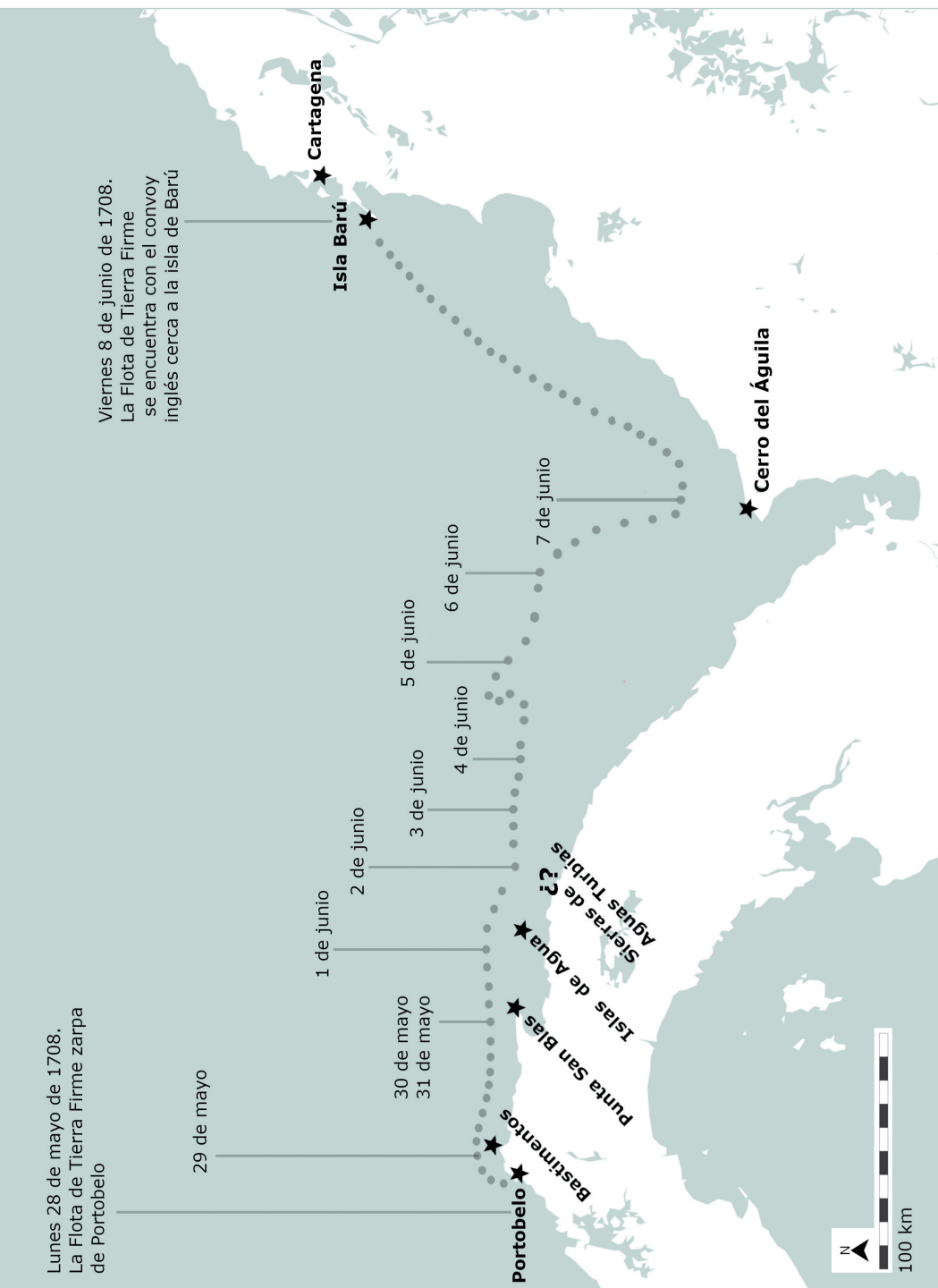


Figura 5. Reconstrucción aproximada del recorrido de la Flota de Tierra Firme entre Portobelo y Barú, del 28 de mayo al 8 de junio de 1708.

tomarían varias horas conseguirlo. Al medio día de ese 8 de junio, los tripulantes de la orgullosa Flota de Tierra Firme divisaron a lo lejos cuatro buques de guerra ingleses. Los peores presagios se hacían realidad: las noticias eran ciertas y las aguas del Caribe estaban llenas de enemigos ansiosos de entrar en acción.

LA BATALLA DE BARÚ

El capitán Casa Alegre estaba convencido de que un enfrentamiento era inevitable y mandó la orden a todos los navíos con armamento para que se prepararan para la batalla. En el San Joaquín, Pedro García de Asarta participó en la adecuación de los cañones: se debían desatar de sus amarres, que los mantenían fijos y seguros durante la navegación, pero que en las batallas debían estar libres para disparar y ser recargados. Todos en el barco se alistaban para lo inevitable; en los galeones viajaban experimentados militares y marinos que estaban entrenados para enfrentar este tipo de situaciones y muchos ya habían participado en batallas con anterioridad, por lo que no les era ajeno lo que estaba por suceder.

A las cuatro y media de la tarde, muy cerca de la isla del Tesoro, en el archipiélago del Rosario, los navíos de la flota que contaban con armamento hicieron una línea de batalla, en la que todos sus cañones apuntaban amenazantes en la dirección en la que se aproximaban los ingleses. Sin embargo, surgió un inconveniente, el galeón Santa Cruz, que venía sobrecargado, no logró llegar a ocupar su posición dentro de la línea de batalla, dejando un espacio en la estrategia de defensa del capitán Casa Alegre y abriendo un flanco vulnerable para los demás buques.

El San Joaquín, donde venía Asarta, viajó en la retaguardia, pues era uno de los dos barcos con mayor poder de fuego. Luego de la formación de las líneas y del viraje de las embarcaciones, el San Joaquín quedó a la vanguardia de la flota. Los navíos exclusivamente mercantes buscarían llegar a la seguridad del puerto cuanto antes y para ello se ubicaron detrás de la línea defensiva que formaban las embarcaciones armadas.

Así, con las líneas mal formadas por el atraso del Santa Cruz y con la almiranta en la vanguardia, empezó la batalla. Los ingleses llegaron a su posición de combate y el Expedition, al mando del comodoro Wager, enarboló una bandera en la verga de la mesana, el mástil más cercano a la popa. Le respondió el Kingston, el segundo navío del escuadrón inglés, izando una bandera triangular. Esta era la señal para empezar la carga de artillería. Así sonaron los cañones ingleses y sus

balas impactaron en el San Joaquín y las demás embarcaciones de la armada de la monarquía hispánica.

La Flota de Tierra Firme respondió inmediatamente. El San Joaquín vació su primera carga de artillería y todos los mosquetes de los soldados de a bordo fueron disparados en dirección a los ingleses, seguramente enfocados en el Kingston. Este se vio obligado a girar, dejando su popa a barlovento y perdiendo la ventaja que le daba estar a favor del viento. Por las maniobras de disparo, la almiranta también quedó en una posición incómoda, pero esto no evitó que descargara por lo menos dos veces más sus cañones en contra del Portland y el Vulture. Sin embargo, los navíos ingleses eran más ligeros y rápidos que los pesados galeones hispánicos, y juntos prepararon un ataque coordinado centrándose exclusivamente en disparar al San José. Ya se había hecho de noche, y los tripulantes de los demás navíos, incluyendo el San Joaquín, tenían una visibilidad limitada de lo que estaba ocurriendo. Además desconocían la ubicación exacta de amigos y enemigos.

A lo lejos, García de Asarta y los demás ocupantes del San Joaquín avistaron dos grandes incendios en una embarcación de su propia flota. Sin embargo, no les era posible saber cuál era la nave que estaba siendo brutalmente atacada por los ingleses. De repente oyeron un ruido: uno de los barcos se había quebrado, parecía muy grave, y era muy posible que también se hubiera hundido. Había sido el San José, pero nadie en la almiranta lo supo con certeza hasta varios días después, cuando llegaron a Cartagena.

¿Cómo es posible que un navío tan importante como el San José, construido expresamente para ser la nave capitana de la Flota de Tierra Firme, una de las más importantes de la armada de la monarquía hispánica, simplemente se quebrara en medio del enfrentamiento? Asarta estaba seguro de que se debía a una reparación deficiente y así lo manifestó.

Saliendo de Cartagena para Portobelo, al inicio del viaje, el San José había encallado en uno de los bajos de la salida de la bahía, y esto había dañado severamente su casco. La reparación debía ir por cuenta del propio capitán conde de Casa Alegre y los demás comandantes de la flota, pero su codicia y tacañería hicieron que la Hacienda Real cargara con este costo. Por este motivo los trabajos no se ejecutaron correctamente y, a pesar de haber sido carenado (es decir, reparado), el casco del San José seguía dejando pasar agua a su interior. La enorme falla estructural de esta embarcación la convirtió en presa débil.

Según Asarta, esta fue la razón por la cual se hundió el galeón San José, cuyos restos ahora reposan en aguas del Caribe colombiano.

Ya caída la noche cerrada, la batalla tomó una pausa después del desastre del San José. Ignorantes del hundimiento de su nave capitana, las demás embarcaciones de la Flota de Tierra Firme evaluaron sus propios daños. El San Joaquín había quedado bastante dañado después de las descargas que había recibido por parte de los ingleses: la vela del mástil mayor se encontraba totalmente destrozada, la mayoría de los cabos de amarre estaban destruidos o seriamente afectados, al igual que otras velas y aparejos necesarios para el correcto funcionamiento del navío. Este galeón ahora estaba débil y vulnerable. Las pérdidas humanas también eran notables: habían muerto cinco personas y heridas de gravedad otras veintitrés. Solo se salvó de seguir el destino de su nave gemela porque, en hora y media que duró la batalla, la táctica inglesa nunca estuvo dirigida a intentar hundirlo. Por el contrario, las descargas inglesas se concentraron en destruir los mástiles, las velas y los cabos de la almiranta para dejarla imposibilitada de moverse por sí misma, para abordarla y robar su botín, estrategia que había funcionado parcialmente. El San Joaquín podía aún moverse con dificultad con las velas que le quedaban. Si hubiera recibido un ataque directo contra el casco, posiblemente también hubiera naufragado.

Cuando los ingleses encendieron los faroles en sus propios barcos, los marineros hispánicos pensaron que sus enemigos no harían un ataque nocturno. Como pudieron, los miembros de la tripulación del San Joaquín hicieron mover su nave para volverse a incorporar a la línea de batalla. Todavía tenían la esperanza de recibir órdenes del capitán conde de Casa Alegre provenientes del San José. Mientras se hacían las maniobras, pasaron por su lado un par de barcos ligeros que tuvieron que cambiar su rumbo para no estrellarse contra la almiranta. No se sabía a ciencia cierta si eran amigos, por lo que se dio la orden de no disparar hasta no recibir una agresión. Parecían navíos aliados, tal vez enviados desde Cartagena para saber qué sucedía. También, en la oscuridad de la noche, a lo lejos y en dirección de popa, se divisaron dos navíos intercambiando disparos, uno de ellos era sin duda un galeón. Muchos creyeron ver al San José, pero en realidad era el Santa Cruz. Este y una nave enemiga se alejaban con dirección al continente, por lo que era claro que la línea de defensa ya no se rearmaría. A las tres de la mañana el San Joaquín abandonó su posición inicial y zarpó en búsqueda de protección.

LA LLEGADA A LA BAHÍA DE CARTAGENA

Al amanecer del sábado 9 de junio, la almiranta se encontraba al noroccidente de la isla de Barú, cerca de donde habían visto a los ingleses por primera vez. Al mediodía, Pedro García de Asarta y sus compañeros a bordo del San Joaquín se dieron cuenta de que estaban rodeados de navíos: dos al norte, dos al suroriente, cinco al occidente y uno al oriente. Sin embargo, no les era posible saber si se trataba de amigos o enemigos, y estaban lo suficientemente lejos como para no representar una amenaza inmediata.

Solo fue hasta entrada la tarde que el almirante Villanueva ordenó mandar la señal reservada para llamar al reagrupamiento de los navíos de la Flota de Tierra Firme. Uno de los buques del suroriente respondió a este movimiento, pero no en la clave que se había convenido con los demás oficiales de la monarquía hispánica: se demostró así que las naves ubicadas en dicha dirección eran del bando enemigo, el Kingston y el Portland. También se pudo determinar que al norte se encontraban dos navíos de aviso aliados, así que la amenaza venía justamente del otro lado.

Caída la noche surgió un enfrentamiento entre el almirante y su tripulación, incluido Pedro García de Asarta. El almirante ordenó enfilarse la nave hacia el mar, tal vez previendo un posible ataque nocturno por parte de los ingleses. Sin embargo, los tripulantes de la nave tenían otra idea: con el viento que estaba haciendo se podían ir encaminando hacia la bahía de Cartagena y acogerse así a la seguridad del puerto. En últimas, la nave ya estaba muy dañada y no podría resistir un embate enemigo más. Villanueva, siendo militar experimentado, se rehusaba a abandonar su posición y logró imponerse por lo menos por esa noche. Así, el San Joaquín no se movió en toda la noche, aunque hubiera viento suficiente como para llegar a Cartagena.

En la mañana del domingo 10, los marineros del San Joaquín decidieron navegar hacia Cartagena, a pesar de las órdenes de su almirante. Por supuesto, Villanueva se opuso férreamente e incluso intentó impedir físicamente las maniobras, pero se encontraba en desventaja numérica. El San Joaquín era un buque con capacidad para seiscientos sesenta personas: doscientas cincuenta y seis entre tripulantes y militares, y cuatrocientas cuatro plazas para pasajeros. A excepción de Villanueva, todas las demás personas a bordo consideraban que lo más prudente era intentar llegar al puerto y dejar de combatir. No solo temían por sus propias vidas, sino que la gran mayoría, incluso los marineros

más humildes, cargaban algún tipo de mercancía valiosa que esperaban vender en Europa. A pesar de las prohibiciones de la corona de llevar cargamentos personales para los miembros de su armada, era una práctica muy común que tanto oficiales como marineros y soldados llevaran pequeños botines individuales. Llegar a Cartagena les evitaba un enfrentamiento armado y además les permitía asegurar la ganancia económica que esperaban hacer con este viaje.

A las diez de la mañana el San Joaquín inició su derrotero hacia Cartagena. Las dos naves enemigas que se encontraban al suroriente, el Kingston y el Portland, decidieron seguirlo de cerca, con la intención de que no escapara. Las embarcaciones inglesas lo siguieron a menos de 10 kilómetros de distancia hasta que, aprovechando la mayor velocidad alcanzada, se lanzaron sobre el San Joaquín para interceptarlo en las inmediaciones de los bajos de Salmedina, frente a la isla de Tierra Bomba. Parecía entonces que un nuevo enfrentamiento, y tal vez la captura del San Joaquín, serían inevitables.

Pero todavía algunos aspectos jugaban a favor del navío hispánico. Las naves inglesas también se encontraban gravemente dañadas debido al enfrentamiento del viernes 8; habían sufrido bajas y las balas de la Flota de Tierra Firme habían impactado en sus cascos. En específico, el Kingston tenía quebrada la verga de la vela de mesana, la más próxima a la popa, y el Portland tenía dañada una parte del casco cercana a la proa.

Además de los daños en ambas escuadras, los bajos de Salmedina representaban un serio riesgo para la navegación. Era muy frecuente que los barcos con pilotos inexpertos, o que por algún descuido desviaban levemente su rumbo, encallaran allí y se hundieran. No fue casualidad que los marineros del San Joaquín eligieran esta ruta para entrar a la bahía de Cartagena. Ellos sabían que, ante una avanzada inglesa, los bajos de Salmedina les servirían de protección y, tal vez, disuadirían a los enemigos de realizar su ataque. Efectivamente así fue, ya que los daños en sus propias naves, sumados al riesgo que representaba seguir en la persecución por un sector tan peligroso, hicieron que el Kingston y el Portland desistieran de su avance, y finalmente dejaran ir al San Joaquín con su tripulación y su cargamento intactos. Esta decisión les costaría a los capitanes ingleses Timothy Bridge y Edward Windsor sus carreras militares, pues fueron duramente juzgados en un consejo de guerra celebrado en Port Royal, Jamaica, unos meses después. Para las autoridades inglesas era inexcusable que, además de haber dejado que el galeón San José se hundiera con su contenido, el San Joaquín hubiera escapado.

Finalmente, las tripulaciones inglesas arriaron sus banderas de combate y regresaron a Barú, en donde el Expedition saqueaba al Santa Cruz. Esto permitió que el San Joaquín pudiera por fin, después de dos días de batallas y enfrentamientos, entrar a la bahía de Cartagena por Bocachica. En este lugar, el fuerte de San Luis les ofrecía la seguridad que tanto anhelaban la tripulación y los pasajeros que habían salido de Portobelo doce días atrás (figura 6).

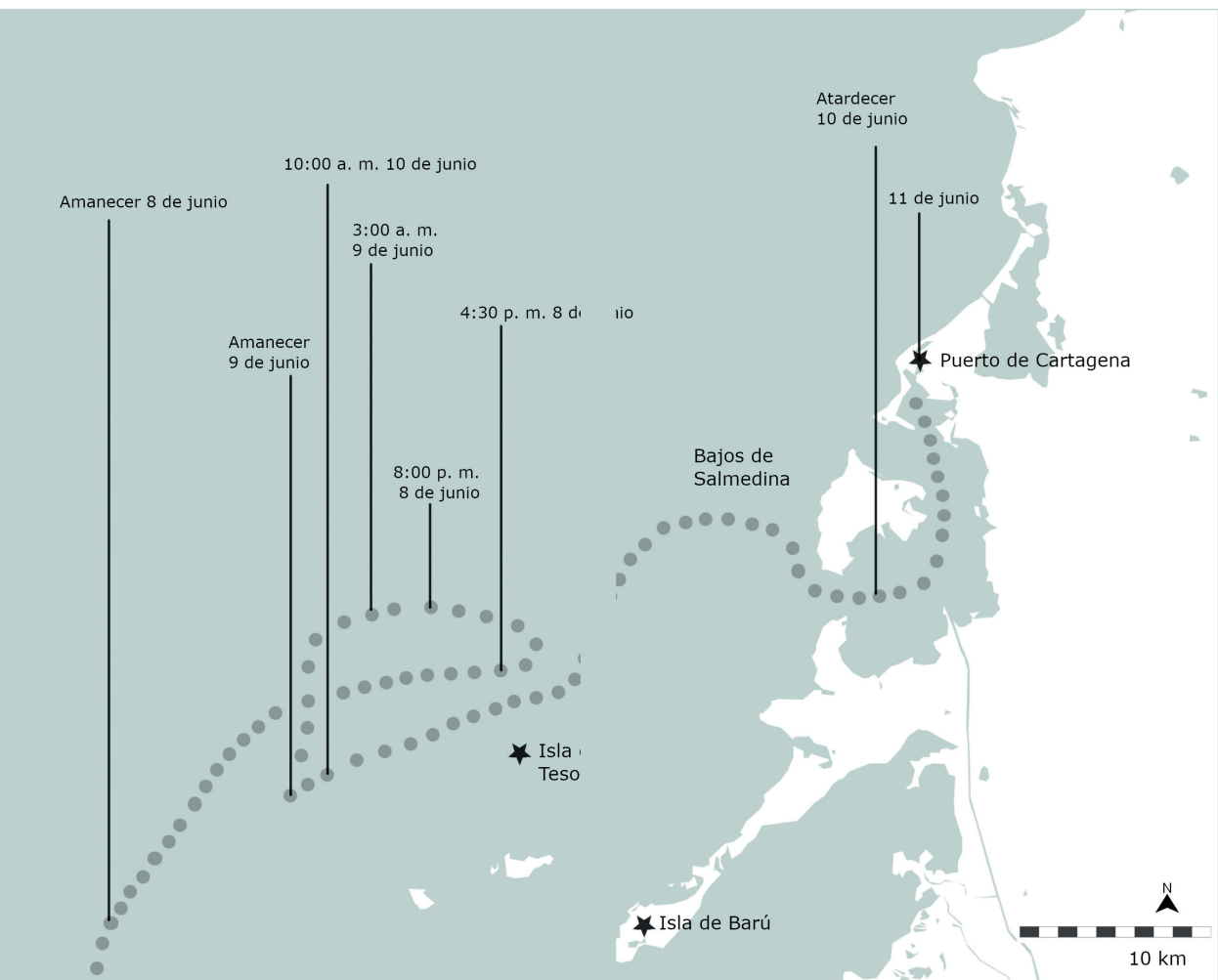


Figura 6. Reconstrucción aproximada de la trayectoria del San Joaquín entre el 8 y el 12 de junio de 1708, siguiendo la información de la carta de Pedro García de Asarta.

Antes de llegar al puerto de Cartagena y de desembarcar, todos los ocupantes oraron agradeciendo por haber salvado sus vidas y sus bienes. Después de tantos días de refriega, parecía un milagro haber llegado a Cartagena sanos y salvos. Lamentablemente los ocupantes del San José no habían corrido con tanta suerte.

Estando frente al puerto de Cartagena, llegaron al San Joaquín las noticias del destino del resto de las embarcaciones de la Flota de Tierra Firme. Todas las naves mercantes sin armamento habían llegado a Cartagena sanas y salvas, pero las que habían entrado en batalla corrieron una suerte distinta. En este momento Pedro García de Asarta y sus acompañantes se enteraron de que el San José se había hundido. Seguramente debió ser una gran sorpresa y causar enorme tristeza entre los sobrevivientes, pues se trataba de una embarcación idéntica en dimensiones al San Joaquín. Por otro lado, era la nave capitana y debía estar aún mejor equipada que la almiranta. El galeón Santa Cruz, el *gobierno*, como se le conocía en la flota, había sido capturado por el propio comodoro Charles Wager, el capitán del Expedition; victoria que le significaría al inglés una vida de fama y fortuna. El gobernador, es decir, el comandante del Santa Cruz, Nicolás de la Rosa y Suárez, conde de Vega Florida, había sido capturado, pero sería liberado por los ingleses unos días después. Por último, la fragata francesa llamada Sancti Spiritus había combatido fieramente. El balance fue desastroso para la armada de la monarquía hispánica, pues había sufrido enormes pérdidas materiales, y numerosos tripulantes y soldados habían muerto o resultado heridos o capturados.

No eran muy claras las razones de este rotundo fracaso. ¿Debieron tener más prudencia el conde de Casa Alegre y el almirante Villanueva ante las noticias de presencia inglesa en el Caribe? La Flota de Tierra Firme ya llevaba dos años de retraso en su ruta y la tardanza estaba impacientando al rey de España, quien necesitaba esos recursos para la guerra. ¿La falta de viento en el recorrido desde Portobelo hasta Cartagena generó un retraso fatal para la seguridad de la flota? Esto tampoco parece haber sido un factor fundamental, pues los ingleses estaban desde hacía meses por la zona, esperando precisamente a que la flota hispánica dejara Portobelo para atacar. No parece que esos pocos días hubieran podido hacer diferencia. ¿La ambición de los pasajeros y los tripulantes de los barcos, que los hizo sobrecargar con mercancías, hizo a los buques demasiado lentos y pesados? Estas son las reflexiones que hace directamente Asarta, señalando la desgracia como un castigo divino ante la ambición y la avaricia de los seres humanos.

Lo cierto es que las razones parecen ser menos contingentes y apuntan a fenómenos culturales, sociales y tecnológicos más amplios. Los grandes barcos veleros eran las máquinas más avanzadas de su época y pocas personas desconfiaban de su seguridad. Era común sentir que los barcos más grandes y mejor armados como el San José eran insubmergibles y este exceso de confianza debió sumarse a la imprudencia de Casa Alegre y Villanueva. A pesar de la importancia tecnológica de los veleros, los navíos multipropósito, como los galeones, eran demasiado grandes, pesados y lentos, y en consecuencia eran vulnerables a los ataques de navíos más pequeños, veloces y mejor armados que se construían específicamente para el combate. Se puede decir que, a pesar de su importancia en los siglos anteriores, para el comienzo del siglo XVIII el galeón empezaba a mostrarse como una tecnología obsoleta, y el hundimiento del San José lo confirmaba. Muy pocos años después de los acontecimientos aquí relatados, fueron reemplazados por los llamados navíos de línea. El hundimiento del San José presagiaba un cambio político, social y tecnológico que impactaría en el mundo entero en los dos siglos siguientes: la creciente ventaja que en temas navales y estratégicos tuvo Inglaterra con respecto a las demás potencias europeas. Cabe resaltar que el San José y el San Joaquín fueron de los últimos galeones en ser construidos por la monarquía hispánica.

LAS NOTICIAS LLEGAN A CARTAGENA

El lunes 11 de junio de 1708, el galeón San Joaquín llegó al puerto de Cartagena y sus sufridos ocupantes pudieron desembarcar. Los sucesos de los días anteriores habían dejado profunda huella en todos ellos y a muchos les cambiaría la vida por completo. A pesar de que ahora estaban a salvo, otras embarcaciones aún seguían en combate. Precisamente el 12 de junio se vislumbró desde Cartagena un enorme incendio en dirección a Barú. Se desconocía el origen del fuego y si afectaba a una embarcación aliada o enemiga.

Tan solo el día siguiente se supo de dónde provenía el incendio y empezaron a llegar los sobrevivientes de la urca Nuestra Señora de la Concepción. Este navío, aunque era propiedad del comerciante Francisco Fernández Nieto, había sido dirigido en la batalla por José Caniz de Alzamora. También se había perdido, pero no había sido capturada por los ingleses. Después del enfrentamiento del 8 de junio, buscó refugio cerca de Barú e intentó maniobrar por el canal que separaba a la

isla del continente, que era lo suficientemente estrecho para disuadir a los ingleses de una persecución. Sin embargo, había en la zona una embarcación mercante holandesa, que en ese momento era enemiga de la monarquía hispánica y que, para evadir los controles, navegaba con bandera sueca. Fue así como la tripulación holandesa prestó ayuda a los ingleses en la persecución de la urca hispánica. Desde los grandes navíos ingleses se armó a la ligera nave holandesa y se embarcaron algunos soldados. Integrada esta nueva embarcación al convoy, los ingleses estaban listos para perseguir y capturar a la urca de Nieto por el estrecho canal.

Para evitar que la embarcación fuera capturada, sus ocupantes apresados y su contenido robado por los enemigos, Caniz encalló la urca en el canal de Barú. Todos los ocupantes desembarcaron y se vació el contenido para ser transportado por tierra hasta Cartagena. Finalmente, Caniz mandó a quemar la embarcación, para que los ingleses no pudieran tomar nada de provecho de ella. Ese fue el fuego divisado desde Cartagena la noche anterior y ahora se tenían noticias más precisas a medida que llegaban los sobrevivientes. Muchos llegaron caminando, pero otros lo hicieron navegando en canoas que había mandado expresamente el gobernador de Cartagena para su rescate.

El día siguiente, jueves 14 de junio, sucedió un hecho extraordinario: llegaron a Cartagena cinco hombres sobrevivientes del naufragio del galeón San José. La historia que contaron era fascinante. Dijeron que cuando la nave se desestructuró y empezó a hundirse, siete marineros se agarraron con fuerza al palo de trinquete, el mástil más cercano a la proa. Allí estuvieron agarrados toda la noche del 8 de junio, con la esperanza de ser rescatados o que la corriente los acercara a tierra firme. Al día siguiente fueron vistos por los miembros de las tripulaciones inglesas, quienes los capturaron, embarcando a cinco en el Kingston y dos en el Portland. Los que se encontraban a bordo de este último aprovecharon un descuido inglés e intentaron huir saltando al mar, pues habían visto cerca al San Joaquín y tuvieron la esperanza de alcanzarlo a nado. Desafortunadamente fallecieron ahogados en el mar de Cartagena.

Los cinco del Kingston tuvieron más suerte. Mientras eran prisioneros, fueron compañeros de infortunio del conde de Vega Florida, comandante del galeón Santa Cruz. Los marineros rasos no eran prisioneros de mucho valor estratégico, no tenían información relevante, ni pagarían cuantiosas sumas de dinero por su rescate, por lo que los

cinco sobrevivientes del San José fueron dejados en tierra en Barú, días después de su captura. Pedro García de Asarta tuvo la oportunidad de conversar con ellos y compartir sus experiencia y perspectivas de la batalla. Luego de esta conversación, Asarta no solo niega el hecho de una gran explosión como la causante del hundimiento del San José, sino que aporta otras posibles explicaciones. Muy seguramente ya estaba circulando por el Caribe la versión inglesa sobre una gran explosión, y estos testigos de primera mano sintieron la necesidad de controvertirla.

Hasta aquí llega la información que aporta la carta de Pedro García de Asarta. Es, sin lugar a dudas, un documento excepcional que da luz sobre la experiencia de un marinero de la armada de la monarquía hispánica durante una batalla de vital importancia para la política del Caribe, como fue la batalla de Barú. También brinda datos específicos y muy ricos con respecto al contexto en el que se hundió el galeón San José.



Advertencia a la versión paleográfica

La transcripción y anotación del documento sigue en general las indicaciones presentadas por Mauricio Arango Puerta y Juan David Montoya Guzmán recientemente (2024, 50-51), aunque adaptadas a la época y a las características específicas de este caso. Se ha decidido mantener la ortografía original del documento sin actualizarlo o normalizarlo según las reglas contemporáneas. Así, no se ha cambiado la “b” por la “v”, la “z” por la “s” o la “y” por la “i”, entre otras, entendiendo que un lector contemporáneo puede identificar las palabras aún con estas variaciones en su escritura. Tampoco modificamos en la versión paleográfica la forma original en la que aparecen los nombres propios de personas y los topónimos. Sin embargo, en las notas explicativas los nombres personales sí están escritos en su forma normalizada para que puedan ser comparados con otros documentos de archivo, fuentes publicadas y textos contemporáneos. Cuando el nombre del lugar ha cambiado, en las notas también agregamos el nombre con el que se conoce actualmente.

No agregamos marcas diacríticas de acento, las tildes, más allá de las que estaban ya marcadas en el documento. A comienzos del siglo XVIII estaba expandida la presencia de tildes para marcar la pronunciación de ciertas palabras y es un rasgo interesante observar este uso incipiente. Tampoco se incluyeron pausas diferentes a las que fueron escritas originalmente por García de Asarta. En la carta se usan de forma constante comas, puntos y paréntesis, aunque con un criterio que en ocasiones difiere con el uso contemporáneo. Decidimos mantenernos fieles al original. Las únicas marcas extra que agregamos fueron

guiones para marcar que una palabra está escrita en dos líneas sucesivas. El texto original no los incluye y en las pocas veces que aparecen palabras divididas, puede haber confusiones.

Con respecto a la organización del texto mantenemos estrictamente el que aparece en la carta, línea por línea, es decir, las líneas de la versión paleográfica corresponden en estricto orden a las del documento de archivo. Se mantuvo la foliación, indicando la que originalmente tiene dentro del expediente AGI, Santa Fe 293, ff. 900r-907v. El número arábigo refiere a la paginación del documento y se complementa con la abreviatura “r” para indicar recto y “v” para verso. Los corchetes rectos se usaron para expandir las abreviaturas de la época (como en las palabras cap[itá]n o alm[iran]te) con su ortografía actual, o para indicar cuando aparece una palabra tachada o la inclusión de un cierre de paréntesis que el autor original olvidó realizar.

En esta versión comentada, un lector especializado encontrará más notas explicativas de lo habitual. Se explican nombres y lugares, como se hace regularmente, pero también incluimos la descripción de las embarcaciones, sus partes y las maniobras que realizan. De la misma manera se reservaron algunas notas para explicar el contexto histórico, náutico o geográfico, el uso de ciertas palabras y el sentido que adquieren algunas expresiones dentro del documento. Nuestra intención es brindar todas las herramientas a nuestro alcance para una comprensión profunda del texto por parte del público interesado, sea este de especialistas o no. Sin más preámbulos, ponemos a disposición la versión paleográfica y comentada de la carta y el diario de a bordo de Pedro García de Asarta del 31 de julio de 1708.



Versión paleográfica del documento con comentarios

AGI, Santa Fe 293.

// F. 900 r//

Mui s[eñor] mio Abiendo suzedido la desgracia fatal en la perdida de la Cap[ita]na⁴
Gobierno⁵ de estos Galeones y la urca
de q[ue] era cap[itá]n d[o]n fr[ancisc]o fl[e]r[nánde]z Nieto⁶ (en la

-
4. Se hace referencia al hundimiento del galeón San José, la nave capitana de la Flota de Tierra Firme, esto quiere decir, su navío principal. Fernández de Navarrete en su diccionario marítimo define este término de la siguiente manera: “CAPITANA. El buque en que va arbolada la insignia del comandante” (Fernández de Navarrete 1831, 143).
 5. Se refiere al galeón Santa Cruz, el tercero en importancia de la flota y que comúnmente era conocido como el gobierno. Su comandante era Nicolás de la Rosa y Suárez, conde de Vega Florida. Antonio de Ron, antiguo fiscal de la audiencia de Quito, era su pasajero en el tránsito de Portobelo a Cartagena. En la batalla de Barú fue capturado y saqueado por el comodoro Charles Wager al mando del Expedition.
 6. Una urca es una embarcación comercial: “URCA. Especie de fragata de carga, ó construida al propósito para ello, es decir, de muchos llenos, aunque no de tanta eslora como la fragata de guerra. Cuando es de esta especie, ó pertenece al Estado, suele llevar alguna artillería” (Fernández de Navarrete 1831, 542). En el documento se habla de la urca Nuestra Señora de la Concepción, propiedad de un mercader llamado Francisco

q[ue] benía de refuerzo con su comp[añi]a el
cap[itá]n de mar y G[ue]rra d[o]n Joseph Caniz de
Alzamora⁷ q[ue] le fue del G[ale]on n[ue]s[tra] s[eño]ra

Fernández Nieto, por lo que también se le conoce como urca de Nieto o urca Nieto. En los registros de los navíos que partieron desde Cádiz en 1706 en la Flota de Tierra Firme hay tres embarcaciones llamadas Nuestra Señora de la Concepción, pero todas tienen dueños diferentes a Fernández Nieto (AGI, Contratación 1268), por lo que lo más probable es que esta urca se uniera a la flota en Cartagena o en Portobelo. De Francisco Fernández Nieto no tenemos mucha información, más allá de saber su oficio: mercader. Esta urca se reforzó con artillería, hombres y comandantes del galeón Nuestra Señora de la Almudena (Alsedo y Herrera 1883, 180), por lo que se encontraba armada y combatió a los ingleses en la batalla de Barú de 1708.

7. José Caniz de Alzamora era el capitán de mar y guerra del gobierno Santa Cruz en 1708. Son pocos los datos biográficos que se tienen de esta persona. Al parecer comenzó su carrera en la Flota de Tierra Firme como capitán de mar y guerra del navío Nuestra Señora de La Almudena en 1702, y luego, en 1706, fue destinado con el mismo cargo al Santa Cruz, bajo las órdenes del conde de Vega Florida. Posteriormente Caniz fue trasladado con parte de sus hombres para reforzar la urca Nuestra Señora de la Concepción. Esta urca no era una nave preparada para la batalla, y este capitán de mar y guerra lo sabía, por lo que protestó ante Casa Alegre la precariedad de su situación en un posible choque bélico. Durante el enfrentamiento naval del 8 de junio de 1708, Caniz de Alzamora tomó el comando de la urca y combatió a los ingleses. Al parecer, los propios tripulantes hicieron creer a Caniz que seguirían en la batalla, cuando en realidad se alejaban del lugar de los enfrentamientos en búsqueda de resguardo. El 12 de junio Caniz decidió encallar la urca en Barú, poner a salvo las mercancías que transportaba y a los hombres sobrevivientes y, por último, quemar la propia embarcación para que sus enemigos no pudieran rescatar de ella nada de valor. Esa misma noche, Caniz y los demás sobrevivientes de la urca Nuestra Señora de la Concepción llegaron por tierra y por canoa a Cartagena. Estos apartes relevantes de su vida y labor dentro de la Flota de Tierra Firme se encuentran en varias páginas no consecutivas de Phillips ([2007] 2010, 100, 175, 178-180, 196, 203-205). José Caniz de Alzamora toma gran relevancia al dar testimonio de los acontecimientos de la batalla desde su propia perspectiva, que, en algunos detalles y como es natural en una situación tan confusa, difiere de la versión de Pedro García de Asarta. Su testimonio se resguarda en el Archivo General de Indias de Sevilla bajo la signatura AGI. Indiferente 2609.

de la Almudena⁸ q[ue] se escluio por podrí-
do en este puerto q[ue] esta pudo azer la
diligenzia q[ue] los demas marchantes
para cojer el puerto: me a parezido
ser de la obligaz[i]on de mi empleo como cap[itá]n
de mar y G[ue]rra⁹ de la Almiranta¹⁰ poner
en mano de V[uestra] S[eñoría]¹¹ el diario adjunto podien-
do asegurar ser cierto y sin mas
pasión q[ue] la de afecto criado del
rey mi s[eño]r (que dios guarde) el q[ue] V[uestra] S[eñoría] si
gustare se serbirá poner en Mano
de S[u] M[ajestad]¹² por la de su real Conse[jo] y ca-
mara de Indias¹³ y a mi darme repe-

8. El galeón Nuestra Señora de la Almudena partió de Cádiz en 1706 con la Flota de Tierra Firme (AGI, Contratación, 1268, N. 7). Gracias a esta carta de García de Asarta sabemos que fue retirado de la flota en Cartagena por encontrarse en muy malas condiciones. Como ya comentamos, su capitán de mar y guerra fue reasignado al Santa Cruz y después a la urca Nuestra Señora de la Concepción.
9. Ya en la presentación del documento comentamos las funciones de un capitán de mar y guerra. Acá simplemente citaremos la entrada de Fernández de Navarrete en su diccionario marítimo: “CAPITÁN DE MAR Y GUERRA. El que mandaba buque de guerra con jurisdicción militar” (1831, 143).
10. Se refiere al galeón San Joaquín, el segundo navío en importancia de la Flota de Tierra Firme. A su comandante, Miguel Agustín de Villanueva, se le conocía como *el almirante*. Pedro García de Asarta fue el capitán de mar y guerra de esta nave desde su partida de Cádiz hasta su accidentada llegada a Cartagena en junio de 1708.
11. Se refiere a Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo de Indias, a quien iba dirigida esta carta y de quien hablaremos más adelante.
12. El rey Felipe V, duque de Anjou, el primer Borbón de origen francés en el trono de la monarquía hispánica. Fue rey desde 1700 hasta su muerte, en 1746. Tuvo que enfrentar la Guerra de Sucesión Española, pues varias potencias europeas, entre ellas Inglaterra y Holanda, se aliaron en contra de una posible unión dinástica entre Francia y España que desequilibrara el tablero político europeo. La guerra terminó en 1714 con una negociación entre las partes.
13. El Real y Supremo Consejo de Indias era el órgano administrativo principal dentro de la monarquía hispánica para tratar temas con respecto a las posesiones en América. Tenía plenas funciones, entre ellas las militares, legislativas, religiosas, presupuestales y comerciales. Estaba encargado de inspeccionar las flotas de galeones que iban y volvían de América

tidas ordenes del agrado de V[uestra] S[eñoría] en
q[ue] se ejerzite mi inutilidad

// F. 900 v//

Esta ba por duplicado p[ara] franzi[a]¹⁴
y lo ago en el Abiso bizcaino¹⁵
solo añado el estar ya remedi[a]-
do el palo maior y se queda conti-
nuando en los costados, p[a]ra estar es-
tos esperando las ordenes de S[u] M[ajestad]
como también en el patache:¹⁶

y, consultando con el propio rey, nombraba a los virreyes y demás gobernadores en América. Sus miembros se encontraban entre un reducido número, entre 6 y 10, de altos funcionarios de la monarquía hispánica. El Consejo de Indias fue fundado en 1524 y, después de finalizada la Guerra de Sucesión Española, paulatinamente se le quitaron funciones hasta que desapareció de forma definitiva en 1834 (Cartwright 2022).

- I 4. Como ya se comentó en la presentación del documento, era una costumbre generalizada enviar varias copias de una carta con el mismo destino, pero siguiendo rutas diferentes. Esto para intentar reducir el peligro y que, a pesar de darse un robo o extravío de una de las copias, el mensaje llegara a su destinatario final (González Martínez 2023, 120).
- I 5. Los navíos de aviso eran embarcaciones ligeras, como bergantines, tartanas, paquebotes, pataches o carabelas, encargadas de transportar el correo oficial y de particulares entre los puertos de América y hacia Europa. Durante el siglo XVI y hasta mediados del XVII, el sistema de navíos de aviso permitió una comunicación constante y fluida entre América y Europa, en la que no estaba excluido el transporte de contrabando (González Martínez 2023). Aunque Phillips ([2007] 2010, 170) considera que este “aviso vizcaíno” se refiere al patache Nuestra Señora del Carmen, en realidad es el San Juan Bautista, navío que sufrió un naufragio en las costas de Cedeira, en Galicia (AGI, Indiferente 2610, f. 704v). A pesar de este naufragio, la copia de la carta de García de Asarta llegó a su destino el 31 de diciembre de 1708 desde Francia.
- I 6. “PATACHE. Embarcación de dos palos, y antiguamente de guerra, que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos” (Fernández de Navarrete 1831, 407). En este caso, el documento se refiere al Nuestra Señora del Carmen, seguramente de manufactura vasca. En el recorrido de Portobelo a Cartagena, el patache Nuestra Señora del Carmen estaba equipado con 24 cañones y 150 hombres (Phillips [2007] 2010, 170). Según Phillips ([2007]

Dios g[uarde] V[uestra] S[eñoría] los a[ños] q[ue] [é]l puede y desee
cartajena y Julio 31 de 1708

C[ien]do de V[uestra] S[eñoría] su mas s[eguro] y
afecto servidor

Pedro García de Assarta

d[o]n Ber[nar]do Tinajero de la escalera¹⁷

// F. 901r//

[En blanco]

// F. 901v//

Cartag[e]na. al s[eño]r s[ecreta]rio. 31 de julio 1708
D[o]n Pedro García de Asarta Cap[itá]n de
Mar y Guerra de la Alm[iran]ta de Galeones

// F. 902r//

2010, 230), luego de los sucesos que derivaron en el hundimiento del San José, este navío siguió funcionando como aviso, aunque es posible que esta autora esté confundiendo el patache vizcaíno con el aviso San Juan Bautista.

17. Bernardo Tinajero de la Escalera era un comerciante avecindado en Sevilla, quien viajó a la Nueva España en 1699. En 1705 fue nombrado secretario del Consejo de Indias y ocupó varios puestos específicos dentro de este organismo. Al parecer tuvo mucha incidencia en las ordenanzas de 1706 que posibilitaron que personas no españolas, pero aliadas de la monarquía hispánica, comerciaran con América a través de las flotas que partían de Cádiz (Crespo Solana 2016). Tinajero de la Escalera ejercía como secretario del Consejo de Indias cuando García de Asarta le envió esta carta para que intercediera en su nombre ante el rey. En 1714, y cuando el Consejo de Indias empezó a perder facultades, fue nombrado secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias (Barrientos Grandon s. f. a).

Haviendo llegado a Portovelo¹⁸ la valandra¹⁹ su cap[itá]n Luis
Baron despachada por d[o]n Joseph de Zúñiga²⁰ gov[ernad]or de
Cartag[en]a
al G[ene]ral de Galeones Conde de Casa Alegre,²¹ con la not[ici]a destar

-
18. Portobelo era el puerto del istmo panameño más importante sobre el Caribe a comienzos del siglo XVIII. Era una parada habitual de la Flota de Tierra Firme desde 1598, en la ruta que unía los puertos ibéricos con Cartagena, el istmo y La Habana (Pajuelo Moreno 2022, 11). En Portobelo se realizaba una importante feria comercial que reunía a los comerciantes del virreinato del Perú con los del Caribe centroamericano y suramericano, y que se hacía coincidir con la llegada de los galeones de la Flota de Tierra Firme desde Europa. Esta feria fue de vital importancia para las redes comerciales del Pacífico y de toda la monarquía hispánica, aunque puede verse una decadencia a partir de la segunda mitad del siglo XVII y una grave crisis a comienzos del siglo XVIII (Vila Vilar 1982, 276; Bonialian 2022, 232).
 19. “BALANDRA. Embarcación pequeña de un solo palo” (Fernández de Navarrete 1831, 74). Había balandras comerciales y de guerra; estas últimas cargaban un pequeño arsenal de cañones.
 20. José de Zúñiga y la Cerda fue gobernador de Cartagena a partir de 1708. Se conoce que fue gobernador de la Florida en los primeros años del siglo XVIII, en donde participó en varias avanzadas armadas en contra de la población local (Grady 2010, 94) y adelantó obras defensivas en el Castillo de San Agustín (Alcedo 1787, 147). En la lista de gobernadores hispánicos de la Florida, Antonio de Alcedo comenta que Zúñiga dejó su cargo en la Florida en 1708 (Alcedo 1787, 147). Este mismo autor, en la lista de gobernadores de Cartagena, lo ubica en este cargo en el periodo de 1712 a 1716 (Alcedo 1786, 403). Sin embargo, por numerosos documentos, como el que se presenta en este libro, se sabe que en 1708 José de Zúñiga y la Cerda ya ejercía plenamente como gobernador de Cartagena. En su estancia en Cartagena fue activo en la relación con poblaciones locales de la provincia, en especial en el traslado de habitantes del Darién al Sinú (Arenas 2023, 37). En un viaje en 1718 de América a España, estuvo en la flota al mando de Antonio de Ubilla, que tuvo un accidente naval en las Bahamas. La fragata en la que viajaba Zúñiga de la Cerda fue la única nave de aquella flota que no naufragó (Alcedo 1786, 403).
 21. José Fernández de Santillán y Quesada, conde de Casa Alegre, fue el capitán del San José en el momento de su hundimiento. Nacido en Sevilla en 1637, tuvo una ascendente carrera militar que lo llevó a ser nombrado el capitán de la Flota de Tierra Firme. Participó en la defensa de Cádiz en 1702 y en la batalla por reconquistar Gibraltar de 1705. Gracias a sus acciones militares, en 1704 fue nombrado conde de Casa Alegre por parte del rey Borbón Felipe V, quien en ese momento se encontraba envuelto

en estas costas quatro navíos yngleses dos de a 70, uno de 50 y otro de 30 cañones (que llaman Burlote)²² declaraz[i]on que hizo un franzes q[ue] hizieron prisionero yngleses y se echo al agua para huirse (como lo consiguio) cerca del río grande de la Magdalena,²³ y llevo a aquella plaza donde d[ic]ho gov[ernad]or le rezivio la

en la Guerra de Sucesión Española. Al mando del San José y de toda la Flota de Tierra Firme, partió para Cartagena el 10 de marzo de 1706. En los acontecimientos que describe este documento en Portobelo y que anteceden en unos pocos días al hundimiento del San José, Santillán tenía el mando absoluto de la flota y todas las decisiones recaían en su cargo. Los apuntes de su vida están recogidos en la entrada de su nombre en la sección de biografías en el portal de internet de la Real Academia de la Historia de España, escrito por uno de sus descendientes en el condado de Casa Alegre (Solís Martínez-Campos, s. f.), y en el libro de Carla Rahn Phillips ([2007] 2010, 60-81).

22. Era común que las embarcaciones de esta época se midieran en términos del número de piezas de artillería que marcaban su poder de fuego. En la reconstrucción de los bandos que se enfrentaron en Barú en 1708, realizada por Phillips, Hattenford y Beall (2008, 177) (basada en la documentación británica) se cuenta que el escuadrón inglés contaba con el Expedition, de setenta cañones, el Kingston, de sesenta, y el Portland, de cincuenta. Vemos que estos cálculos coinciden bastante bien con las aproximaciones que, a ojo, realizaron los informantes de los reportes que le llegaron al conde de Casa Alegre en Portobelo. Llama la atención que otra embarcación, el Vulture, llamada en el diario de García de Asarta el “Burlote”, se hiciera pasar por un poderoso navío de treinta cañones, cuando todo parece indicar que no tenía artillería (Phillips [2007] 2010, 170). Posiblemente, esta fue una estrategia de mostrar un poder de fuego mayor al que se tenía por parte del escuadrón inglés. La artillería no necesariamente tenía una correspondencia directa con las dimensiones de una embarcación. El San José, por ejemplo, constaba de sesentaicuatro piezas de artillería al salir de Cádiz en 1706, sesentaicósmos cañones y dos morteros (Phillips [2007] 2010, 112), pero era una embarcación mucho más grande y pesada que sus enemigas inglesas. Esto se debe a que el San José era un galeón multipropósito, es decir, acondicionado como nave de guerra, carga y pasajeros, a diferencia de los barcos ingleses, especializados exclusivamente en el combate. Esto les daba a los galeones hispánicos una desventaja comparativa al momento de un enfrentamiento naval, pues las naves inglesas eran más ligeras, rápidas y con mayor poder de fuego.
23. La desembocadura del río Magdalena sobre el mar Caribe formaba un amplio sistema cenagoso con múltiples brazos, caños y cuerpos de agua salobre. A comienzos del siglo XVIII, la conformación de esta costa, llena de caños y ciénagas, era propicia para que un prisionero pudiera escapar

declaraz[i]on y diferentes cartas de particulares de la referida plaza, para distintos yndividuos del comerzio, en que les avisaban lo mismo, y añadian se discurria q[ue] en Ysla Fuerte²⁴ se crehia ubiese mayores fuerzas; y d[ic]ho el cap[itá]n de la citada valandra q[ue] en la ensenada del Darien²⁵ avia descubierto la guardia del tope de ella,²⁶ tierra, a que le respondio (referido cap[itá]n que tambien es piloto y practico, de la costa)²⁷ mirase vien pues por la altura q[ue] avia observado y el rumbo no podia ser, y embiando otro hombre al tope el que dixo eran yslotes o navios dados fondo y que estando la gente unos sobre cubierta²⁸ y otros a medi[a]

y esconderse de sus captores, como relata el diario de García de Asarta sobre este personaje francés.

24. Isla Fuerte está ubicada a 11 kilómetros de la costa continental y cuenta con un área emergida de un poco más de 3 kilómetros cuadrados. Hace parte de un importante sistema de arrecifes que se extiende desde Cartagena (Díaz, Sánchez y Díaz Pulido 1996, 88-89). En la actualidad, pertenece administrativamente al departamento de Bolívar, en la República de Colombia.
25. La región del Darién fue una zona muy poco controlada por las autoridades hispánicas, lo que favoreció que los pueblos locales, como los gunas, establecieran importantes alianzas con los enemigos de esa monarquía (Wafer [1699] 1888; Martínez Mauri 2011). Esta situación hizo que algunas naciones europeas, como Escocia, vieran en esta región una posibilidad para establecer colonias permanentes, aunque con poco éxito (Prebble [1969] 2002). Durante toda la época *colonial* el Darién fue una región independiente que amenazaba el tráfico náutico de la región entre el istmo panameño y Cartagena (Alsedo y Herrera 1883, 157).
26. “TOPE. El extremo o remate superior de cualquier palo de arboladura, incluso sus masteleros” (Fernández de Navarrete 1831, 527). En el documento se refiere a que el vigía (o guardia) que se encontraba en la parte superior de los mástiles de la embarcación observó algo extraño en el horizonte.
27. Los pilotos que hacían recorridos cotidianos conocían muy bien las costas por las que transitaban. En recorridos especialmente difíciles, se prefería contratar pilotos locales, que conocieran bien las rutas y sus peligros, como bajos o costas rocosas. Esta expresión señala la familiaridad que tenía el piloto con la costa que recorría habitualmente.
28. “CUBIERTA. Cada uno de los suelos, entablados o pisos que unen a los costados de un buque por medio de los baos sobre que están formados, y sirven de plataforma para sostener la artillería y alojar a la tripulación y guarnición; y en los mercantes para preservar la carga de la intemperie” (Fernández de Navarrete 1831, 194).

jarzia²⁹ porfiando si eran o no ysletas tierra o navíos, les
 entro una turbonada y serrazon q[ue] obligandoles a arriba[r]
 la buelta de la mar³⁰ y apartarse, perdieron de vista lo referi-
 do quedando en la duda de lo cierto, estandolo el referid[o]
 cap[itá]n y piloto, de hallarse veinte leguas de tierra, y lo que
 descubrieron estaria de su bordo quatro³¹ (sobre lo que despach[o]
 el g[ene]ral un bote a reconozer la costa el que bolvio diziendo n[o]
 havia visto nada pero se dexa considerar lo poco que pue[de]
 descubrir a la mar un bote) y diferentes declaraciones q[ue] hizie[ron]

// F. 902v//

distintos prisioneros ysleños y españoles que echaron en bastimentos³²
 los yngleses, y carta de un español que andava entre ellos tratando

-
29. "JARCIA. En general es el conjunto de todo el cordage de un buque, y el título de toda la pieza entera de cuerda" (Fernández de Navarrete 1831, 324).
30. Es decir, girar en dirección contraria a la tierra.
31. La legua terrestre es una medida que equivale a lo que en promedio una persona puede caminar en una hora (Real Academia de la Lengua, 23.^a ed., s. v. "legua"). Las leguas marinas tienen otra medida, equivalente a 5555 metros. Esta distancia se medía según la vigésima parte del grado de un meridiano. Fernández de Navarrete lo define de esta manera: "Llá-mase legua marina ó marítima la vigésima parte de la extensión lineal de un grado de meridiano terrestre, que por consecuencia consta de seis mil seiscientos cincuenta varas castellanas, y dividida en tres millas, sirve de tipo en todas las medidas del pilotage para la cuenta de estima" (1831, 334). En este caso, veinte leguas refieren a 111 111 metros y la referencia siguiente, de cuatro leguas marinas, equivale a 22 222 metros.
32. La isla Bastimentos a la que se refiere este documento se encuentra al oriente de Portobelo, en el camino hacia Cartagena, muy cerca de la costa continental sobre el Caribe. Actualmente se llama Isla Grande, pero en el siglo XVIII se conocía como Isla Grande de Bastimentos o simplemente Bastimentos. En los mapas de la época (como el que acompañó originalmente el escrito de Lionel Wafer en 1699, titulado "A Map of the Isthmus of Darien, & Bay of Panama"), isla Bastimentos aparece como un paso de varias rutas marítimas del suroccidente caribeño. No se debe confundir con una isla que actualmente tiene el mismo nombre pero que se encuentra muy cerca de la frontera de Panamá y Costa Rica, en el distrito de Bocas del Toro. Como se puede apreciar en este documento, en el siglo XVIII, en isla Bastimentos era común encontrar navegantes europeos que comerciaban y navegaban en el Caribe, aún los declarados enemigos de la corona hispánica como los ingleses y los holandeses.

en estas costas, nombrado Joan de Molina, en que partizipaba a un amigo suyo de las disposiciones de yngleses contra Galeones³³ y encargaba que quanto antes fuera posible se procurase despachar en la feria, porq[ue] rezelava y crehia n[uest]ra ruyna (pues aunque sus pecados le trahian, entre yngleses, confiava en Dios le abriese camino para por medio de las Pazes restituirse a España, cuyo amor a la Patria y relixion catolica, no podia faltarle) con cuyas notizias y distintas sueltas de diferentes que yban y venian a bastimentos donde s[iem]pre ubo de 13 a 20 embarcaz[i]on[es] Ynglesas y Holandesas³⁴ comerciando, con uno y dos navios de comboy;³⁵ Comboco a junta el G[ene]ral en las casas de la R[ea]l contaduria de Portovelo³⁶ donde asistia el Marques de Villa

33. Aunque el texto es poco explícito de manera deliberada, lo que quiere decir es que el autor de la carta, Juan de Molina, no era quien estaba involucrado directamente en los preparativos del ataque, sino un amigo suyo. Esto exculpa, ligeramente, a Molina por estar colaborando con los enemigos de la monarquía hispánica.
34. La presencia de este elevado número de embarcaciones enemigas revela el poco control que la armada hispánica podía tener de la región del suroccidente del Caribe, en el que tripulaciones variopintas de diversos orígenes comerciaban con los pueblos locales en un animado intercambio social, económico, tecnológico y cultural.
35. La palabra *convoy* refería generalmente a una flota de embarcaciones comerciantes escoltada por naves de guerra. Por extensión, se le conocía como navíos de *convoy* a las embarcaciones que ofrecían el servicio de acompañamiento armado. Este es, precisamente, el caso de la mención en este documento, que se refiere a que entre todas las embarcaciones inglesas y holandesas que estaban en la isla Bastimentos, dos eran de guerra. En una de las acepciones del diccionario náutico de Fernández de Navarrete se registra para “convoy” lo siguiente: “La escolta misma, el resguardo, la protección que prestan la fuerza armada ó los buques de guerra en estos casos: así es que se dice comúnmente dar convoy, por facilitar este auxilio ó esta protección” (1831, 177).
36. Las Casas de la Real Contaduría, más conocidas como la Aduana de Portobelo, era uno de los edificios más importantes del comercio hispánico en el Caribe. El edificio al que se refiere el documento comenzó a levantarse en 1630 y su construcción se dilató por ocho años, debido a retrasos en la obra (Castillejo Calvo 2016, 632). Este edificio venía a reemplazar aduanas anteriores construidas en el siglo xvi y que habían quedado obsoletas por el aumento del comercio en este puerto. Esta es una imponente construcción de piedra y ladrillo, ubicado originalmente a 50 metros de la línea de playa y con grandes galerías porticadas y salones.

Rocha Press[iden]te de Panama,³⁷ y se compuso de d[ic]ho press[iden]te, el g[ene]ral conde de casa Alegre, el alm[iran]te d[o]n Miguel Agustín de Villanueva³⁸

La Aduana servía para almacenar las mercancías de las ferias, acoger a los administradores reales encargados de la recolección de los impuestos y alojar a los generales de la Flota de Tierra Firme y a los virreyes del Perú que hacían su tránsito de ida y vuelta entre el Caribe y el Pacífico (Morales Martínez 2020, 323-324). También, y por este documento, conocemos que se usó para realizar importantes reuniones que definían el destino de las rutas y las embarcaciones de la Flota de Tierra Firme. En 1744 Portobelo fue bombardeada por el navegante inglés William Kinghills, y la casa de la aduana sufrió graves daños en su estructura. Por esto, Manuel Hernández, ingeniero militar, comandó su reconstrucción, que inició en 1751 (Castillejo Calvo 2016, 634). El edificio actual, que se puede visitar en Portobelo, es el resultado de esta reconstrucción y de varias restauraciones posteriores.

37. José Antonio de la Rocha y Carranza, marqués de Villarrocha, nació en Quito en 1657. Su padre, Diego Andrés Rocha, también fue un alto funcionario de la administración de la monarquía hispánica, oidor de Quito y de Lima. En 1687, de la Rocha y Carranza fue nombrado capitán general y presidente de la Audiencia de Panamá. Unos años después, en 1692, recibió la orden de Calatrava, una de las más respetadas en el ámbito militar ibérico, y en 1703 adquirió el título de marqués de Villarrocha. Estuvo envuelto en varios escándalos de corrupción en la audiencia de Panamá, tanto en la obtención de su puesto como en su ejercicio, que lo llevaron a ser depuesto y restituido en su cargo en tres ocasiones. Los juicios que adelantó para defenderse lo enfrentaron al virrey del Perú y a los oidores de la misma audiencia que presidía. Precisamente, a comienzos de 1708 enfrentaba el segundo de los procesos en su contra por corrupción, que ponían al marqués de Villarrocha en una situación precaria a nivel político. En medio de su tercer y último juicio por corrupción, durante 1720, fue apresado con su familia por el navegante inglés John Clipperton, mientras navegaba desde Panamá hasta El Callao. Finalmente, Villarrocha logró negociar con Clipperton su liberación y fue dejado en las islas Marianas más de un año después. José Antonio de la Rocha y Carranza murió en 1730 en la corte de Madrid, en donde fue alabado por su afición a las matemáticas y su instrucción literaria. Todos los pormenores de su interesante vida son reseñados y analizados en un excelente artículo de Francisco Andújar Castillo (2017) y en la entrada de su nombre de la Real Academia de Historia de España escrita por Javier Barrientos Grandon (s. f. b).
38. Miguel Agustín de Villanueva fue el almirante de la Flota de Tierra Firme a cargo del San Joaquín. Villanueva fue bautizado en Cádiz en 1656

el gov[ernad]or del terzio d[o]n Nicolas de la Rosa, conde de Vega florida³⁹

y en 1672 entró como soldado a la guarnición de esa ciudad. Algunos años más tarde pasó a la división de infantería, cuyos miembros viajaban en las flotas de galeones hacia América. También estuvo como soldado de infantería en Venezuela, en donde participó en varios viajes y batallas navales. En 1684 fue nombrado capitán de mar y guerra en el patache de la isla Margarita y en 1688, en medio de un conflicto bélico en contra de Francia, prestó sus servicios en la armada del Mar Océano. En los últimos años del siglo xvii supervisó la construcción de una embarcación y se encargó de carenar otra. Con el conflicto sucesorio en España, Villanueva se quedó a la espera de un nuevo nombramiento, hasta que, en 1704 y debido a la muerte de Pedro Ignacio de Zulueta, quien era el almirante de la Flota de Tierra Firme, fue designado en este cargo. Unos meses antes Villanueva había sido aceptado en la orden de Santiago, por lo que este año significó una inflexión en el ascenso de su carrera militar. Luego del hundimiento del San José, Villanueva se quedó en Cartagena, en donde testificó sobre lo sucedido, prestó su servicio al mando de la Flota de Tierra Firme, ahora sin capitán, y entró en disputas con las autoridades del puerto por la administración de la carga de la nave almiranta. En 1711, un escuadrón francés al mando de Jean-Baptiste Ducasse llegó a Cartagena para escoltar al San Joaquín, su carga y su almirante hacia Europa. Sin embargo, el San Joaquín funcionó como un señuelo: los ingleses lo capturaron el 7 de agosto de 1711 en las cercanías de Cartagena, mientras que Ducasse y las embarcaciones francesas partieron directamente hacia Europa cargando el botín que habían trasladado del San Joaquín. Villanueva combatió a los ingleses y moriría poco después, debido a sus heridas de batalla en Port Royal. La historia de la vida de Miguel Agustín Villanueva se encuentra en Phillips ([2007] 2010, 81-93, 248-249) y en el libro monográfico sobre su figura, de Bendeck Olivella (2016).

39. Nicolás de la Rosa y Suárez, conde de Vega Florida, era el capitán del tercer navío en importancia de la flota, el galeón Santa Cruz, que contaba oficialmente con cincuenta cañones y un contingente nutrido de la infantería de la flota. Es común que en las fuentes, como en este documento, se le conozca como el gobernador del *tercio* y la nave que presidía como *el gobierno*. Procedente de una pudiente familia hispánica, de la Rosa entró a la milicia desde muy joven, sirviendo en Italia, el norte de África y Cataluña. En 1698 sobrevivió a un naufragio cerca de La Habana, Cuba, y en 1701 entró como capitán de mar y guerra de la Flota de Tierra Firme comandada por José Fernández de Santillán, en la que poco a poco escaló en la jerarquía. El 9 de febrero de 1706, a unos días de que partiera la Flota de Tierra Firme desde Cádiz a Cartagena, Felipe V le concedió el título de Conde de Vega Florida. En la batalla de Barú de 1708, el Santa Cruz fue capturado y saqueado por la escuadra del comodoro

el alm[iran]te ad onorem d[o]n Sevastian Gixon,⁴⁰ el cap[itá]n de mar y G[ue]rra d[o]n Joseph Caniz de Alzamora, el cap[itá]n de mar y g[ue]rra d[o]n Pedro Garzia de Assarta,⁴¹ el vee[d]or d[o]n Joan Andres de Hordas,⁴² el conta[d]or d[o]n Joseph fermin de larragoyti,⁴³ d[o]n Antonio erron fiscal que fue

Charles Wager, pero Vega Florida logró sobrevivir y volvió a Europa en 1711 a bordo de los barcos de Ducasse. En 1712 se le otorgó la presidencia de la audiencia de Guatemala y en 1715 fue comandante de la escolta del virrey del Perú. Finalmente murió en 1717. Notas de su vida pueden consultarse en Phillips ([2007] 2010, 93-96, 169) y en la entrada de su biografía en la página de la Real Academia de Historia de España escrita por José Manuel Serrano Álvarez (s. f.).

40. Sebastián Xijón fue el comandante de mar y guerra del galeón San José desde 1702. Al parecer era muy cercano al antiguo almirante de la flota, Pedro Ignacio de Zulueta, y a la llegada de Villanueva, en 1704, muchos de sus hombres de confianza entraron en conflicto con este nuevo comandante. Cuando finalmente la flota partió en 1706, Xijón dejó en la península ibérica a su esposa, Ana Altamirano, y aún se le debía la mitad de su salario de los últimos cuatro años. Murió ejerciendo su labor de capitán de mar y guerra en el hundimiento del San José junto a su hijo, Pedro. Ana Altamirano reclamaría luego la compensación por la muerte de su marido y su hijo a bordo de la nave capitana siniestrada. Los apuntes de la vida de Xijón están dispersos en Phillips ([2007] 2010, 88, 100, 262).
41. Pedro García de Asarta, capitán de mar y guerra del galeón San Joaquín. Es el autor de este documento y ya en la presentación hicimos una caracterización de su papel en la Flota de Tierra Firme. Vale la pena recordar acá que, para 1708, se trataba de un hombre con amplia experiencia naval y militar y que había servido en varias flotas de la monarquía hispánica durante más de una década.
42. Sobre Juan Andrés Ordaz no se conserva mucha información. Se sabe que fue el veedor real de la Flota de Tierra Firme desde 1701. Su puesto consistía en velar por los intereses de la corona y la Casa de Contratación durante los viajes y las ferias en los que participaba la flota (Phillips [2007] 2010, 106).
43. De José Fermín Larragoyti tampoco es mucho lo que se puede decir. Como se expresa en este documento, era el contador de la flota, es decir, aquel que anotaba y registraba todos los gastos y ganancias de la expedición.

de la Audiencia de Quito y pasaba a España,⁴⁴ d[o]n fran[cisc]o de Medina

oydor q[ue] fue en Panama y passa a s[an]ta fee con su plaza,⁴⁵ d[o]n Ant[oni]o

-
44. Antonio de Ron fue nombrado fiscal de la audiencia de Quito en 1689 y ejerció este cargo entre 1691 y 1708. De Ron es conocido en la literatura histórica porque realizó una *visita y composición de tierra* en la audiencia de Quito, entre 1692 y 1696 (Borchart de Moreno 1998, 100-116). Las composiciones de tierra eran ajustes administrativos en los territorios de la monarquía hispánica que buscaban revisar y legalizar la posesión sobre la tierra. En los casos necesarios se pagaba un impuesto para que el visitador otorgara títulos de propiedad, se vendían lotes baldíos e incluso se tenía la potestad de reorganizar y repartir los terrenos según la conveniencia juzgada por el funcionario. Tanto en el Perú como en la Nueva España, los momentos de visita y composición de tierra eran propicios para que los llamados *pueblos de indios* pudieran disputar la posesión a los terratenientes hispánicos (Venegas Pérez *et al.* 2020). Aunque incompleta, la visita y composición de tierra adelantada por Antonio de Ron tuvo un impacto desigual en las distintas regiones de la audiencia, incluyendo a la ciudad de Quito. Este fiscal llegó a expresar la necesidad de repetir la visita, esta vez con más recursos y siendo más riguroso con las mediciones y las titulaciones (Borchart de Moreno 1998, 105). Su importancia como pasajero ilustre de la Flota de Tierra Firme queda confirmada en su asistencia a esta reunión de emergencia convocada por el propio capitán Fernández de Santillán. Gracias a este documento, sabemos que Antonio de Ron buscaba pasar a España después de su periodo como fiscal en Quito. Fue uno de los pasajeros del gobierno Santa Cruz y fue asesinado en la batalla de 1708, cuando los ingleses tomaron esta embarcación y saquearon su cargamento (Phillips [2007] 2010, 199).
45. Francisco de Medina fue oidor de la Audiencia de Panamá y posteriormente de la de Santa Fe. Nació en San Cristóbal de la Laguna, Tenerife, en las islas Canarias. Fue enviado a la península ibérica a estudiar, pero en su trayecto fue capturado y secuestrado por dos años. Luego del pago por su liberación, siguió con sus estudios hasta graduarse de bachiller en leyes por la Universidad de Valladolid en 1669 (Burkholder s. f.). En 1690 fue nombrado oidor de la audiencia de Panamá, puesto que asumió tres años después. En 1695 fue acusado por hechos de corrupción y el rey Carlos II pidió su dimisión de la audiencia. No fue sino hasta 1708, con las investigaciones sobre la corrupción generalizada en Panamá (de las que ya hablamos en el caso del marqués de Villarocho), que Medina fue totalmente exonerado de sus cargos y reintegrado a la administración real, esta vez como oidor de la Audiencia de Santa Fe. Precisamente en 1708 viajaba a incorporarse en su nuevo puesto. No obstante, después

Rodríguez Cortes,⁴⁶ d[o]n fran[cis]co de Quixano Zevallos⁴⁷ y d[o]n

de los juicios por corrupción, tenía varios enemigos en Panamá, quienes convencieron a Casa Alegre de arrestar al oidor a su llegada a Portobelo. A los pocos días el capitán liberó a Francisco de Medina, pero la animadversión entre ellos se mantendría (Phillips [2007] 2010, 174). Esta pugna se refleja claramente en el testimonio dado por Medina luego de los acontecimientos del 8 de junio, en los que culpó abiertamente a Casa Alegre por las malas decisiones tomadas durante el viaje. Por ser un alto funcionario de la corona, su testimonio tuvo bastante peso y se adjuntó al mismo expediente en donde está la declaración y el diario de Pedro García de Asarta (es decir, en el AGI. Santa Fe 293, ff. 869r-873v) y el de Miguel Agustín de Villanueva (que se encuentra en el AGI. Santa Fe 293, ff. 887v-890r). Para 1710 ya se encontraba muy enfermo y lo más probable es que muriera al poco tiempo (Burkholder s. f.).

46. Por documentos como este sabemos que Antonio Rodríguez Cortés se encontraba presente en la Flota de Tierra Firme como uno de los tres diputados del Consulado sevillano. Este consulado era una poderosa organización gremial de mercaderes de Sevilla creada en el siglo xvi y que tenía poderes legales, mercantiles, administrativos y financieros (Vila Vilar 1999). El consulado tuvo gran influencia en la llamada *carrera de Indias*, sobre todo por su poder de financiamiento y por servir como prestamista para la propia corona hispánica (Rodríguez García 2005, 13). Para comienzos del siglo xviii, el Consulado sevillano había perdido gran parte de su poder en el comercio con América por la presencia de otros navegantes europeos en los mares de este continente y por los fraudes a los que estaban expuestas las flotas reales (Vila Vilar 1999, 24). Sin embargo, en este documento podemos ver que los diputados y representantes del Consulado sevillano guardaban aún un enorme poder en la toma de decisiones de las flotas de galeones, incluyendo la de Tierra Firme, y estaban presentes con voz en estas reuniones de alto nivel. En su propia declaración, el almirante Villanueva citó a Rodríguez Cortés, señalando que, al comenzar la batalla del 8 de junio, este diputado le solicitó volver a Portobelo y no enfrentar a los ingleses (AGI. Santa Fe 293, ff. 887v-888r). Más allá de esta anécdota, muy posiblemente amañada por Villanueva, esto da cuenta de que Antonio Rodríguez Cortés viajaba en el San Joaquín y que tenía comunicación directa con su almirante, lo que demuestra el poder del Consulado sevillano en este tipo de flotas.
47. Francisco de Quijano Ceballos fue otro de los diputados del Consulado sevillano presentes en esta reunión. Estos representantes del Consulado podían ejercer la función de maestros de plata dentro de las naves de la flota, un puesto de mucha relevancia encargado de registrar, depositar y proteger los botines personales y de la corona consistentes en plata, oro, piedras y otros géneros preciosos. Su pago se calculaba en un pequeño porcentaje de los metales y objetos transportados (Vila Vilar 1997).

Juan Martin

de Ysasi⁴⁸ diputados del comercio, y haviendo hecho [palabra tachada] saver a los citados p[or] el g[ene]ral el contesto de la carta del gov[ernado]r de Cartag[en]a y las declaraciones del cap[itá]n de la valandra y marin[ero]s de ella (con sus dudas de si eran o no tierra velas o arboles[]). carta y demas q[ue] se refieren. empeso a vottar el cap[itá]n d[o]n Pedro de Assarta q[ue] lo es de mar y G[ue]rra del Galeon s[a]n Joachin

// F. 903r//

Alm[iran]ta diziendo que apreziando como devía, la notizia del gov[ernad]or de Cartag[en]a y que los quatro navíos q[ue] avisaba podría ser esquadra de otra m[erced] no se devía despreziar, la de la duda de la valandra y declaraciones diferentes; Por lo que era de sentir se explorase la mar, con d[ic]ha valandra y embarcaciones menores las que paresiese al G[ene]ral mas a proposito, para la mas prompta diligenz[i]a pues no era razon se saliese a la mar con aquella confianza q[ue] hasta aora a tenido n[uest]ra nación, de lo q[ue] se an originado tan malos subzesos, ni que ziegamente se arriesgasen estos navíos y caudales de S[u] M[ajestad] y vasallos; sometiendose a todo lo que su g[ene]ral discurriese mas del servizío del Rey y reales ordenes como las devía tener mas presentes q[ue] el, y haviendo sido deste sentir los referidos el cap[itá]n de mar y g[ue]rra d[o]n Joseph

Luego de su papel en la Flota de Tierra Firme de Casa Alegre, Quijano Ceballos sirvió como maestre de plata del Grifón, la tercera nave del escuadrón de Jean-Basptiste Ducasse que llevó el cargamento del San Joaquín a la península ibérica (Phillips [2007] 2010, 247). Gracias a su testimonio se conocen algunos detalles de esta expedición francesa y su arribo al norte de España.

48. Juan Martín de Isasi fue el tercer y último diputado del Consulado sevillano en acudir a esta reunión. También era el maestre de plata del San José, por lo que tenía que haber registrado gran parte del contenido de la nave capitana de la Flota de Tierra Firme al salir de Portobelo (Phillips [2007] 2010, 256). Isasi murió en el hundimiento del San José y sus registros del cargamento se perdieron en el fondo del mar.

caniz, el Alm[iran]te ad onorem d[o]n Sevastián Gixon el gov[ernad]or del terzio

d[o]n Nicolas de la Rosa conde de Vega florida, el vee[d]or d[o]n Joan Andres de Hordas, el cont[ad]or d[o]n Joseph fermin de larragoyti los diputados del Comercio d[o]n Antonio Rodríguez Cortes d[o]n fran[cis]co de Quixano y d[o]n Juan Martin de Ysasi, d[o]n Antonio erron

y d[o]n fran[cis]co de Medina, estendiéndose estos dos togados y añadiendo otras adbertenzias dignas de su gran talento y zelo al R[ea]l servizio, solo se opuso a estos dictámenes el Alm[iran]te d[o]n Miguel Agustín de Villanueva, diziendo que en la promptitud de la salida pendía el buen subzesos pues cada ora amenazaba mayor riesgo; el Press[iden]te que si el G[ene]ral se consideraba con yguales o superiores fuerzas a las de las noticias que el ygnoraba las n[ues]tras (hablando ambigua y como al parezer con segunda) se saliese a la mar y se mudase derrota, queriendo dezir se fuese en derechura a la Havana en que explico no la realidad. sí sus fines particulares, y havi[en]do quedado en este estado abierta la junta, y cada uno ydose a su casa o navío, al terzero dia volbio a combocar el G[ene]ral

// F. 903v//

a junta y dijo en ella. Como aquella noche de la primera, teniendo ya prebenida y vastimentada la valandra y un votte p[ar]a ymbiarlos a explorar la mar le avía d[ic]ho el Alm[iran]te era superflua aquella salida, y n[o] se había de esperar. era de tantos yncombenientes la tardanza, por cuya razon no avía despachado las embarcaciones, y bolviendo a ynsistir se votase; dixo el citado cap[itá]n d[o]n Pedro de Assarta. Que haviendo quedado discurrido en la junta por la mayor parte de votos, se explorase la mar, y no haverse executado aunque el G[ene]ral dezía el por que, ni penetraba entendia ni alcansaba el motibo, de no averse executado; y supuesto q[ue] el Alm[iran]te ynsistia en la salida despreciando los riesgos y vottos, y con el del Alm[iran]te se conformaba el G[ene]ral, dezía fuese la salida luego luego, sin dar lug[a]r a que los enemigos avisasen de n[uest]ro movimiento desde Bastimentos a la esquadra (como lo executaron segun las noticias de los prisioneros n[uest]ros) ni dar lugar a que dos

navios de 50 cañones q[ue] estaban en vastimentos se yn-
corporasen con ella; Y de lo contrario se fortificase el
Puerto, haziendo una batería en la punta de san Buena
ventura que esta en oposicion del Castillo de todo fierro⁴⁹ y
se echase cadena y todas las demas prebenziones que se discurrie-
sen presisas para la defensa de navios pueblo y tesoros de ropa
y plata de ambos comercios, pues si como se dezia esperaban
por ynstantes el comboy en Jamayca, era el Puerto en t[iem]po
de vendabales yndefenso pues a costa de pocos navíos de fuego
estaban espuestos n[uest]ros vageles al conozido riesgo el pueblo y
caudales con la turbazion, a una consternazion de malisimas
consequenzias, a lo que respondio el Alm[iran]te (por llebar la contraria
como acostumbra) y ymbernar a qui[en], con cuyas contradiziones

// F. 904r//

y la poca milizia y madurez q[ue] se dexa considerar, serro
la junta el g[ene]ral a su modo y se salió a la mar con esta
ceguedad el día 28 de Mayo⁵⁰ a las ocho de la mañana con poco
viento y lancha y vote por la proa remolcando,⁵¹ y aviendo

-
49. En la esquina sur de la bahía de Portobelo se encuentra la punta de San Buenaventura o simplemente Buena Aventura, que está en oposición al castillo de Todo Fierro (el fuerte de San Felipe, llamado *Iron Castle* por los británicos), como se puede observar en el cuadrante inferior del mapa de Edward Vernon (1740).
50. Las fechas hispánicas y las inglesas de esta época no coinciden. Esto se debe a que la monarquía hispánica adoptó la corrección del calendario juliano realizada por el papa Gregorio XIII en 1582, el llamado calendario gregoriano, y que consistía en adelantar diez días para suplir el desfase acumulado a lo largo de los siglos, debido a la diferencia entre la duración de la translación de la Tierra y la cuenta de los días. Los ingleses, que se habían revelado en contra de la autoridad papal a mediados del siglo xvi, no adoptaron el calendario gregoriano sino hasta 1752. Carla Rahn Phillips tiene una buena discusión sobre esto, aunque afirma erróneamente que “no hay ningún documento español que mencione explícitamente esa combinación de día de la semana y fecha de mes [viernes 8 de junio de 1708]” ([2007] 2010, 299-300). Este documento, escrito por Pedro García de Asarta, sí refiere a que el 8 de junio fue viernes, dando aún más credibilidad a su testimonio.
51. Remolcar refiere a la acción de halar una embarcación que no tiene propulsión por ningún medio. Comúnmente se hace con la ayuda de un

montado el Draque⁵² y calmado el viento, espaldearon las aguas los navios para tierra⁵³ y obligó a dar fondo⁵⁴ en seis brazas y media,⁵⁵ hasta la tarde q[ue] aviendo entrado viraron se lebaron⁵⁶ para proseguir el viage.

Martes 29 amanezio la Armada al Norueste de Bastim[en]tos dos leguas a la mar⁵⁷ y se vieron por varlovento⁵⁸ dos navíos pequeños que haziendo fuerza de vela⁵⁹ a n[uest]ra vista entraron en Bastim[en]tos

cabo, un estrobo o una cadena que permita el arrastre de manera segura, sin que este se suelte. Que las grandes embarcaciones de la flota tuvieran que ser remolcadas para salir de la bahía de Portobelo, muestra el poco viento que había en ese momento y que sería un problema durante todo el recorrido.

52. El Draque es un islote ubicado justo a la salida de la bahía de Portobelo hacia el oriente. Este era un punto náutico importante que marcaba la entrada hacia el puerto y desde donde se divisaban los fuertes que protegían la bahía (Moreno y Zabala 1732, libro tercero, 199). Hoy en día es conocido como la Isla Drake.
53. Esta expresión alude a la acción de dirigir la proa de la embarcación hacia la costa con el propósito de buscar aguas bajas, es decir, en este caso, girar hacia el continente.
54. Fondear es la acción de lanzar el ancla por algún costado con el propósito de hacerse firme en el fondo y lograr conservar una posición determinada y estable del navío.
55. La profundidad en el mar solía medirse en brazas. Una braza se define como: “longitud de seis pies de Burgos que sirve de medida en todos los usos de la maniobra y pilotage, siendo entre estos uno el de averiguar la profundidad del agua” (Fernández de Navarrete 1831, 109). Su equivalencia es de 1,67 metros (Real Academia de la Lengua, 23.^a ed., s. v. “braza”). Es decir que, en este caso, la flota fondeó a una profundidad un poco menor de los 11 metros.
56. Esto refiere a que decidieron zarpar desde el fondeo, levantando el ancla para hacerse a la mar. Por su parte, virar corresponde a la acción de caer a uno de los dos costados (estribor-derecha o babor-izquierda).
57. Según la conversión ya citada, dos leguas marinas equivalen a un poco más que 11 kilómetros.
58. Barlovento es la dirección por la cual viene el viento con respecto a la embarcación.
59. La expresión “fuerza de vela” alude a la maniobra de ceñir, colocando las velas de tal manera que se aprovechara lo mejor posible el viento y así ganar velocidad.

saludaron a los que estaban dentro y les respondieron.⁶⁰

Miercoles 30. por haver estado toda la noche en calma⁶¹
sin poder governar se amanezió al norueste de la Punta de s[a]n Blas.⁶²

Juebes 31. Con calma se mantubo la Armada en el mismo
parage se vieron dos valandras y haviendo dado caza el Aviso
viscayno q[ue] se hallaba cerca a una, reconozíó ser de cartagena
q[ue] llevaba vastimentos para diferentes navíos marchantes y se
volbió con la Armada,⁶³ y la otra q[ue] tambien era de cartagena
se fue la buelta de Portovelo.

Viernes 1 de junio con la mesma vonanza se descubrieron

-
60. Para la comunicación y coordinación de acciones entre embarcaciones, y entre estas y los puertos, se utilizaba un sistema de banderas y señales específicas. Cada armada y cada nación tenía su propio sistema, con tal de poder reconocer a los amigos y distinguir a los enemigos. En este punto, lo que señala García de Asarta es que las dos embarcaciones pequeñas que vieron en el mar debían ser enemigas, pues les hicieron señales a las otras que estaban en isla Bastimentos y estas les respondieron afirmativamente. Hay que recordar que se sabía que la isla estaba llena de navíos ingleses y holandeses, ambos enemigos de la monarquía hispánica en el contexto de la Guerra de Sucesión Española.
61. La calma se refiere a que los buques, debido a la ausencia de viento favorable, no pueden realizar el movimiento de la flota y quedan sometidos a la merced de las olas y las corrientes, llevándolos a un punto no deseado.
62. La Punta de San Blas está situada actualmente en la costa caribeña de Panamá, a 120 kilómetros al oriente del Canal de Panamá, a mitad de camino de la frontera con Colombia. Representa el extremo occidental de Guna Yala, el corazón del territorio guna, que se extiende a lo largo de 160 kilómetros de la costa este de Panamá. Su ubicación se aprecia claramente en el mapa de Juan López (1785). A pocos kilómetros al oriente de la punta San Blas comenzaba la provincia del Darién.
63. La adición de esta balandra a la flota hizo que esta pasara de conformarse de dieciséis embarcaciones a tener diecisiete. Tan solo siete de estos diecisiete navíos contaban con artillería y entraron en batalla en contra de los ingleses. Estos eran: el San José, el San Joaquín, el Santa Cruz, la urca Nuestra Señora de la Concepción, la balandra Sancti Spiritus, un navío francés pequeño llamado La Genovesa y el patache vizcaíno Nuestra Señora del Carmen (Phillips [2007] 2010, 180).

las yslas del Agua cinco Leguas al Norueste.⁶⁴

Sabado 2 se descubrieron las sierras de Aguas turbias⁶⁵
a vista de la Punta de s[a]n Blas, distante ocho leguas al nordeste a
donde se fue gobernando con poco viento

Domingo tres se hizo poco viage por la calma se considera-
ron los pilotos, en 10 grados no pudiendo obserbar p[or] serrazon y
poco sol

Lunes 4 se observaron 10 grados y 2 minutos⁶⁶ haziendo el viag[e]
al nordeste, hasta que entrando la briza, se viró la buelta del Noru[este]

Martes 5 se obserbo 9 grados y 36 minutos⁶⁷ haviendo
descubierto la tierra de la vanda de Cartag[en]a de la ensenada del Da-
rien⁶⁸

-
64. Las Islas del Agua están situadas actualmente en la costa caribeña de Panamá, en el archipiélago de Guna Yala, antes conocido como San Blas. Este archipiélago está conformado por un conjunto de 402 pequeñas islas e islotes, la mayoría de origen coralino, y actualmente son el hogar de comunidades gunas (Martínez Mauri 2017, 202). Las Islas de Agua aparecen con este nombre en el mapa de Jean Baptiste Bourguignon d'Anville (1730).
 65. En los mapas y derroteros de la época no hemos podido identificar una sierra o un archipiélago con el nombre de Aguas Turbias o con uno similar. Gracias a la descripción del documento sabemos que se encontraba a 8 leguas náuticas de la punta de San Blas, es decir, a 45,5 kilómetros aproximadamente, en lo que hoy es la costa panameña.
 66. Estas coordenadas corresponden a la posición cartográfica de la nave con respecto a la latitud. En este caso, haciendo referencia a que ocurrió un cambio significativo de la dirección del viento, lo que produjo una mudanza del rumbo de la embarcación.
 67. De nuevo, esto corresponde a la posición cartográfica en latitud.
 68. En esta época se conoce como “ensenada del Darién” a la costa de la provincia del mismo nombre, ubicada en el suroccidente del Caribe, entre los actuales territorios de Panamá y Colombia. En la parte sur de esta ensenada se encuentra el golfo de Urabá. En este documento se da cuenta de que en la época se distinguían ambas bandas de la ensenada, la oriental y la occidental. En este caso, cuando se refiere a la “banda de Cartagena”, se está hablando de aquel territorio que queda en la actual Colombia.

// F. 904v//

Miercoles 6 se obserbo 9 grados y 46 minutos⁶⁹ se hizo viage al nordeste con poco viento

Juebes 7. se vio el serro del Aguila,⁷⁰ se governo al leste con calma, este día nos atravesamos a las seis de la tarde, esperando al Gobierno y Rey David⁷¹ q[ue] benian Zorreros,⁷² y lo estubimos hasta el dia siguiente; no se sabe por q[ué] otra razon pues se yncorporaron al anochezer.

Viernes 8. se amanezió al Norueste de la Ysla de Barú⁷³ haziendo viage al Lesnordeste; y al norte se descubrieron

La provincia del Darién aparece claramente identificada con sus límites en el mapa de Juan López (1785).

69. Teniendo en cuenta estas coordenadas de latitud, García de Asarta se refiere a que hubo un cambio en la dirección del viento retomando rumbo original hacia el noreste.
70. El Cerro del Águila se encuentra muy cerca a la actual población de Necoclí y próximo a la Ciénaga de la Marimonda, anteriormente conocida como la laguna del Águila, en la región colombiana del Urabá antioqueño. El cerro del Águila aparece con este nombre en el mapa realizado por Joaquín Francisco Fidalgo (1817).
71. Aunque no se tiene mayor información sobre esta embarcación, parece mercante (Phillips [2007] 2010, 184), pues no se menciona dentro de las embarcaciones que tenían armamento y que entraron en batalla.
72. Con la palabra “zorrero” se identifica a los navíos que, por ir con demasiado cargamento, van lentos y no pueden ir a la misma velocidad que el resto de la flota. En el diccionario marítimo se define así: “De sorra se dijo sorrera, y de aquí por corrupción zorrera, á la galera que por ir muy cargada, no puede seguir á las otras” (Fernández de Navarrete 1831, 502).
73. Barú actualmente es una península cerca de la zona urbana de Cartagena, en Colombia, pero en el siglo XVIII estuvo separada del continente por un estrecho canal de agua, por lo que se le conoce con el nombre de Isla Barú, como se puede apreciar en el mapa de Fidalgo (1817). En esta isla se ubicaron grandes hornos de cal para abastecer a la creciente industria de la construcción en Cartagena, sobre todo de su sistema defensivo (Martínez Batista y Flórez Benavidez 2010, 11).

quatro velas.⁷⁴ Viento por el Norueste, se safaron las naos de todos los estorbos, para la vatalla,⁷⁵ haziendo el camino del sueste buelta de tierra, y como a las quatro y media de la tarde, no pudiendo montar la Ysla del Tesoro,⁷⁶ viró n[uest]ra Cap[ita]na para formar las ligneas,⁷⁷ y lo hizieron los de la conserba;⁷⁸ pero el Gobierno hallandose algo sotabentado⁷⁹ no pudo tomar su lugar, y en la mala forma q[ue] se pudo

-
74. Generalmente con la palabra *velas* se designaba a toda la embarcación. Estos cuatro navíos que se distinguían a lo lejos conformaban el escuadrón inglés al mando del comodoro Charles Wager y que contaba con el Expedition, el Kingston, el Portland y el Vulture.
75. Normalmente los cañones se encontraban trincados (amarrados) para tener una navegación segura y evitar su rodamiento por la acción del oleaje. Debido a la proximidad de la nave enemiga se procede a destrincar, es decir, a preparar los cañones desatándolos de sus amarres.
76. La Isla del Tesoro o Isla Tesoro es una de las islas que forman parte del Archipiélago de Nuestra Señora del Rosario, ubicado frente a Cartagena, Colombia. Este archipiélago está conformado por treinta y una islas, cayos e islotes de origen coralino. Las playas de la Isla del Tesoro son de arena fina coralina y tienen bastante presencia de manglar (Romero y Niño 2014, 8).
77. Aquí se explica que el San José viró para formar una línea de batalla con las demás embarcaciones de su flota. De esta manera, toda la artillería se encontraría apuntando hacia los navíos enemigos. Aunque los navíos llamados *de línea* serán introducidos posteriormente en la armada hispánica y este tipo de formación será una estrategia muy usada en los siguientes años, este documento demuestra que a comienzos del siglo XVIII los galeones multipropósito como los de la Flota de Tierra Firme también formaban líneas para enfrentar una batalla.
78. “CONSERVA. Unión, compañía que se hacen mutuamente dos ó más buques en su navegación. En cierto modo es un equivalente de convoy; y la acción se expresa con la frase de navegar en conserva” (Fernández de Navarrete 1831, 502). En el documento se refiere a que los demás galeones se incorporaron a la línea de batalla. Debemos suponer que esta línea estaba conformada por los tres galeones principales y las otras cuatro embarcaciones de la flota que cargaban artillería.
79. Sotavento es la dirección opuesta a la cual viene el viento con respecto a la embarcación, es decir, hacia donde se dirige la ráfaga de aire. Estar sotaventado quiere decir que el navío se encuentra en esta dirección con respecto a otra embarcación, objeto o terreno. En este caso se refiere a que el galeón Santa Cruz, el gobierno, se encontraba a sotavento del resto de la flota. Esto representaba un impedimento importante a la hora de hacer la línea de batalla para enfrentar al escuadrón inglés, pues para un buque de vela es una dificultad trasladarse en contra de la dirección del

(por no haver arribado la Cap[ita]na para yncorporarlo) se empeso la vatalla, la Alm[iran]ta en la retaguardia, y teniendo los enemigos el Varlovento.⁸⁰ se hallo la Alm[iran]ta con la virada (porque no se podía la buelta de tierra yr mas) en la Vanguardia,⁸¹ llegaron los quatro navíos con sus vanderas ynglesas, dos de a 70 uno de 50 y el otro como de 24 a 30 cañones (que dizen es burlothe de fuego los del Gobierno)⁸² echo el comandante (que trahía en el tope mayor un rabo de gallo)⁸³ una vanderita listada de Parlamento, en la pena de la verga de la Mesana,⁸⁴ (que devió de ser la seña de vatalla)⁸⁵ y el

viento. Además, debe recordarse que el Santa Cruz venía sobrecargado y era particularmente lento.

80. Esto quiere decir que los ingleses tenían la ventaja de ubicarse a favor del viento y se estaban acercando.
81. El papel y la posición del galeón San Joaquín durante la batalla son todavía objeto de controversia. Los dos testimonios con los que contamos de tripulantes de esta nave, el de Asarta y el del almirante Villanueva, coinciden en que en un primer momento la nave almirante tomó la posición de retaguardia dentro de la línea de ataque. Pedro García de Asarta adiciona que luego de una vuelta de los navíos en la línea, el San Joaquín quedó a la vanguardia con respecto a las demás embarcaciones de su propia flota.
82. “BRULOT, BRULOTE. Embarcación dispuesta artísticamente con diversas materias combustibles é inflamables, para darla fuego cuando conviene, é incendiar las escuadras ó buques enemigos. En lo antiguo se decía bajel de fuego” (Fernández de Navarrete 1831, 113). Como se explicó anteriormente, el Vulture no tenía armamento, sino que, como describe Fernández de Navarrete en esta cita, era un brulote de fuego, es decir, que era una embarcación utilizada para incendiarla y lanzarla contra las naves enemigas.
83. “GAMBOTA. Cada uno de los maderos curvos calados á espiga por su pie en el yugo principal, y que dirigidos hacia arriba, forman la bovedilla, y mediante un codillo, hacen la distinción entre esta y el friso que remata en el galon de cubierta, debajo de las ventanas, continuando á subir hasta finalizar en el coronamiento de popa; de suerte que son como otras tantas columnas de la fachada del espejo de esta parte. Llámase también rabo de gallo” (Fernández de Navarrete 1831, 291).
84. Verga se refiere al palo dispuesto de manera perpendicular a los mástiles con el fin de acomodar las velas. Mesana se refiere al mástil más próximo a la popa en un navío de tres palos.
85. Esta expresión merece una explicación. Generalmente las banderas parlamentarias, que usualmente eran blancas, se usaban para proponer una negociación con el enemigo (Fernández de Navarrete 1831, 78). Asarta parece identificar una de estas banderas en el palo de la mesana del

segundo Un gallardete en el palo m[ayo]r devajo de la grimpola⁸⁶
con la que rompió la vatalla a tiro de mosquete de la

// F. 905r//

Alm[iran]ta⁸⁷ con el mayor denuedo y desberguenza q[ue] es ymagi-
nable

haviendo largado los de Galeones las españolas y franceses
las suyas;⁸⁸ le respondió la Alm[iran]ta promptamente con toda la
vanda y mosquetería,⁸⁹ que le obligó a orzar al yngles,⁹⁰ avi-
endo hecho esta diligenzia de orzar también la Alm[iran]ta; arribo
un poco el comandante y dió su carga a la d[ich]a y el terzero
y el quarto, este más a varlovento; y siendo ellos mas ligeros
andando y cargando⁹¹ fueron dando y reziviendo cargas hasta

Expedition, sin embargo, como era evidente que las intenciones del es-
cuadrón inglés no eran de parlamentar sino de atacar, la interpreta como
una señal para empezar la batalla por parte de sus enemigos.

86. Gallardete se refiere a las banderas alargadas que se izan en el tope de los
palos principales de los barcos; por su parte, la grimpola es un instrumen-
to normalmente ahuecado elaborado en tela, cuyo diseño está hecho de
tal manera que permita indicar la dirección e intensidad del viento.
87. “A tiro de mosquete” era una expresión para medir una distancia de media-
nas proporciones (Real Academia de la Lengua, 23.^a ed., s. v. “mosquete”).
88. No es claro a qué se refiere Asarta cuando menciona “las suyas”. Nosotros
consideramos lo más probable que esté refiriéndose a las piezas de artille-
ría, recordando que ya se encontraban destrincadas y listas para el combate.
89. Con “banda” se refiere a los costados o bordas del navío y con “mos-
quetería”, al conjunto de mosquetes, las armas de fuego personales de
los marineros. Es decir, Asarta quiere resaltar en este pasaje que el San
Joaquín respondió al ataque inglés con la fuerza de sus cañones (que
estaban en la banda) y los mosquetes de sus ocupantes.
90. “ORZAR. Girar el buque, llevando su proa desde sotavento para barlo-
vento, ó disminuyendo el ángulo que por dicha parte forma la dirección
de la quilla con la del viento” (Fernández de Navarrete 1831, 393). En
el documento se refiere a que la carga del San Joaquín obligó al navío
inglés a *orzar*, es decir, a girar en una dirección en la que el viento ya no
la favorecía.
91. A diferencia de los navíos hispánicos, los buques ingleses habían sido
construidos especialmente para la batalla. Esto quiere decir que no tenían
más carga que la de sus tripulantes, sus pertenencias y la artillería. Por
eso, a pesar de tener un gran poder de fuego, las naves inglesas eran más
pequeñas y ligeras que los galeones de la Flota de Tierra Firme. Estas

q[ue] llegando sobre la Cap[ita]na ya al anochezer se dieron sus cargas (s[iem]pre yncorporados los enemigos)⁹² en cuyo t[iem]po se vió por dos veces fuego en los n[uestr]os q[ue] se creyo era en el franzes chico,⁹³ y segun

se a sавido despues (por los que escaparon de la cap[ita]na⁹⁴ fue en ella]); pero no el estrepito o estruendo q[ue] ocasiona el rebentar un pañol de polvora⁹⁵ y en corta distanzia 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.⁹⁶ haviéndose dado la carena por quenta de S[u] M[ajestad] deviendo ser de la de los cavos segun sus asientos sobre q[ue] el G[ene]ral ajo mucho al vee[d]or que se oponía;⁹⁷ de lo

últimas embarcaciones contenían un enorme cargamento, por lo que eran pesadas y lentas, y en una batalla esa diferencia era notable.

92. “Incorporados” quiere decir juntos, navegando de manera coordinada para lanzar el ataque.
93. El “francés chico”, llamado en otras fuentes La Genovesa, parece ser un navío mercante que partió de Portobelo con la Flota de Tierra Firme cargando veinticuatro cañones y doscientos hombres (Phillips [2007] 2010, 170).
94. Esta es la primera referencia que hace Asarta de los sobrevivientes del San José; más adelante cuenta cómo hicieron para escapar del desastre y su llegada a Cartagena. Sin embargo, en este pasaje explicita que la información que tiene sobre lo ocurrido a bordo de la nave capitana proviene de la experiencia de sus propios tripulantes. Este es el testimonio más directo que se tiene sobre estos hechos, pues su fuente original son sus propios protagonistas.
95. Con estas cortas frases Pedro García de Asarta niega de manera categórica que el San José hubiera sufrido una explosión masiva. La necesidad de controvertir esta opinión nos hace pensar que esta era ya una narración que los ingleses estaban consolidando y difundiendo por el Caribe.
96. La explicación alternativa que ofrece este documento al hundimiento del San José es que el navío tuvo un percance saliendo de Cartagena hacia Portobelo. Al repararse mal (*carenar* refiere a la acción de reparar el casco de un barco), el San José ya tenía una debilidad estructural y, en la refriega de la batalla, se abrió y hundió.
97. El documento también ofrece una explicación de por qué la carena del San José había quedado mal realizada. Era una costumbre dentro de las flotas de galeones que se cobrara un asiento, es decir, una contribución proporcional entre los comandantes, destinada a reparar y mantener en buen estado las embarcaciones (Domínguez Vicente 1790, 85). Los comandantes en esa época eran llamados genéricamente *cabos* (Fernández de Navarrete 1831, 121). En el documento, Asarta acusa directamente a

que se puede discurrir que tal ubiera sido si se executa-
ra por cuenta de los cavos; y el agua que s[iem]pre hacía des[d]e
la carena aquella nao,⁹⁸ ayudada de la artt[illerí]a que era de ygal ca-
libre

la vaxa y alta de a 16 libras de vala,⁹⁹ por cuyo
motibo y confusion, no hizo seña alguna que dando todos p[o]r
falta de la seña confundidos y ninguno creyendo, ubiere
subcedido tal desgrazia, la que ocasiono a los mas ynmediatos
no viendola a virar la buelta de tierra creyendo avia vira-
do la Cap[ita]na;¹⁰⁰ La Alm[iran]ta aviendo rezivido las cargas de todos
con las que le hizieron pedazos la Gavia¹⁰¹ y se vino de alto
avajo cortaron la driza. bozas.¹⁰² brazas.¹⁰³ escotas.¹⁰⁴ brandales¹⁰⁵

su comandante, el conde de Casa Alegre, de transferir el costo de carena a las arcas reales y ahorrarse el pago que le correspondía a través de sus asientos. Esto hizo que, por los conflictos generados por dicha irregularidad y tal vez por no contar con el dinero suficiente, el proceso de reparación del incidente sufrido en Cartagena no se realizara satisfactoriamente y el San José estuviera mal carenado.

98. Luego de la mala reparación de la nave, el San José estaba seriamente dañado y su casco dejaba pasar agua al interior de las cubiertas.
99. Se refiere a que ambas baterías tenían la misma capacidad de fuego.
100. En estas frases queda claro que, a esta altura, ni el capitán de mar y guerra del San Joaquín, ni ninguno de los demás tripulantes o pasajeros, sabían aún del destino que había sufrido el San José.
101. "GAVIA. Denominacion general de toda vela que se larga en el mastelero que va sobre el palo principal" (Fernández de Navarrete 1831, 294).
102. "BOZA. Pedazo de cuerda hecho firme por un extremo en cáncamo o argolla de amurada, costado o cubierta, para sujetar con el otro por medio de algunas vueltas el cabo, cable, calabrote etc. de que se está tirando en una maniobra, a fin de que no se escurra mientras se amarra o se hace otra operación" (Fernández de Navarrete 1831, 106).
103. "BRAZA. Cabo doble o sencillo y de grueso proporcionado, que hecho firme o pasando por un motón que lo está en cada penol de toda verga de cruz, y dirigido por los parages convenientes, sirve para bracear" (Fernández de Navarrete 1831, 109).
104. "ESCOTA. Cuerda que hecha firme o pasando por un motón que lo está en los puños bajos de las velas, sirve para cazarlas" (Fernández de Navarrete 1831, 254).
105. "BRANDAL. Cabo de proporcionado grueso con que se sujeta un mastelero a la mesa de guarnición de su respectivo palo en ayuda de sus obenques" (Fernández de Navarrete 1831, 108).

obenques¹⁰⁶ y los mas cavos de lavor,¹⁰⁷ vela de trinquete¹⁰⁸ velach[o]¹⁰⁹

// F. 905v//

ustagas mayores¹¹⁰ virador del mastelero m[ayo]r¹¹¹ y vetas de los aparejos¹¹²

R[ea]l[e]s, con muchos valasos en el costado, el palo mayor¹¹³ pasado

-
106. "OBENQUE. Cada uno de los cabos gruesos con que se sujeta un palo o mastelero desde su cabeza a la mesa de guarnición o cosa correspondiente por una y otra banda" (Fernández de Navarrete 1831, 385-386).
107. "CABO. Cualquiera de las cuerdas que se emplean a bordo, y que según su grueso, así consta de dos, tres o cuatro cordones" (Fernández de Navarrete 1831, 120).
108. "TRINQUETE. El palo que se arbola inmediato la proa en las embarcaciones que tienen más de uno" (Fernández de Navarrete 1831, 537). Es decir, que la vela de trinquete es la que está en el mástil de la parte delantera de la embarcación.
109. "La gavia del trinquete" (Fernández de Navarrete 1831, 549). Es decir, la vela principal del palo que se encuentra más cercano a la proa.
110. Como sinónimo de ostagá: "Cabo de proporcionado grueso que hace el oficio de un amarre de aparejo en las drizas de algunas velas; como las de gavia; antiguamente se decía ustaga" (Fernández de Navarrete 1831, 394).
111. "VIRADOR. La guindaleza que sirve para guindar y calar los masteleros" (Fernández de Navarrete 1831, 394). "MASTELERO. Cada uno de los palos menores que van sobre los principales en la mayor parte de las embarcaciones de vela redonda, y sirven para sostener las gavias, juanetes y sobrejuanetes; por cuya razón adquieren respectiva y generalmente estos títulos, además del particular correspondiente a su vela ó verga" (Fernández de Navarrete 1831, 363). Acá Pedro García de Asarta se refiere a los aparejos con los cuales se colgaban los palos que sostenían las velas del mástil central de una embarcación de tres palos.
112. "APAREJO. Máquina compuesta de dos poleas y una cuerda que alternativamente va dando vueltas, o pasando por las diversas garruchas de cada una de aquellas" (Fernández de Navarrete 1831, 42).
113. "PALO. Cada uno de los principales y de dimensiones proporcionadas, que se colocan en un buque perpendicularmente a su quilla, incluso no obstante el que con inclinación á esta sale de la proa para afuera, y a los cuales se agregan después los masteleros, sirviendo todos para tener suspendidas las vergas y velas, y tomando cada uno la denominacion ó título propio del lugar que ocupa: que son las de palo mayor, trinquete, mesana y bauprés" (Fernández de Navarrete 1831, 399). El palo mayor se refiere al mástil central de una embarcación con tres de estos.

por dos partes y los masteleros de respecto.¹¹⁴ cinco muertos y veynte y tres heridos, que es gran fortuna por disparar los enemigos a desarbolar, y saquillos de valas piedras y pedazos de fierro quadrado de cerca de media vara.¹¹⁵ q[ue] parecía un granizo, y no al casco por creer ellos cogerlos con todo el tesoro, que se esponian a perder si los echavan a pique.¹¹⁶ Como también la fusilería, con lo que quedo la Alm[iran]ta toda fracasada y sin el prompto manejo de las velas,¹¹⁷ aviendo durado la refriega mas de ora y media, y siendo ya de noche enzendieron los enemigos faroles en popa proa y gavia, orzando quanto podian y la Alm[iran]ta de la misma buelta de la mar. Con el trinquete velacho y mesana,¹¹⁸ con el timon amarrado, por que no arribase la nao con las velas de la caveza, a fin de mantener su puesto y lignea,¹¹⁹ discurriendo razionalm[en]te no virase la Cap[ita]na pues por razon del viento era mala buelta; empeso a desembergar la Gavia,¹²⁰ p[ar]a embergar otra y enmendar todos los cavos de lavor fracasados y abozar obenques y brandales,¹²¹ y estando en esta faena pasaron por su varlovento y sotavento diferentes navíos q[ue] avisados de las centinelas venían de buelta encontrada¹²² (sería como a las

-
- I 14. “RESPETO. Denominación que se da al repuesto de ciertos efectos que existen siempre reservados para reparar las faltas de sus iguales en un descalabro; como los masteleros, vergas etc. á cuyo conjunto se da también el nombre de madera de respeto” (Fernández de Navarrete 1831, 468).
- I 15. Media vara de burgos corresponde aproximadamente a 41 centímetros.
- I 16. En este pasaje se explica que, aun antes de lo sucedido con el San José, los ingleses disparaban su artillería con el fin de *desarbolar* al San Joaquín, es decir, derribar sus mástiles y velas con tal de impedir que el galeón pudiera propulsarse por sus propios medios. Los ingleses evitaban disparar al casco, para que la almiranta no se hundiera con todo su cargamento. Esta era una táctica común entre quienes asaltaban barcos y buscaban su contenido.
- I 17. Esto quiere decir que el galeón San Joaquín resultó gravemente dañado después de la batalla.
- I 18. “MESANA. En las embarcaciones de tres palos, el que se arbola á popa” (Fernández de Navarrete 1831, 368).
- I 19. Se refiere a mantener la posición dentro la formación de la escuadra.
- I 20. Se recogió la vela gavia, es decir, una de las velas principales.
- I 21. Es la acción de agrupar los obenques y brandales por medio de un cabo.
- I 22. “Vuelta encontrada” es una maniobra realizada para evitar la colisión de dos buques que viajan en direcciones opuestas, tomando rumbos divergentes uno del otro, cada uno a su estribor.

ocho y media de la noche) se dió orden para que no se disparase sino es al que le hisiese fuego,¹²³ y se vió por los fusiles que yba un navío en medio de uno grande y otro pequeño, peleando virados la buelta de tierra, ya por la popa de la Alm[iran]ta donde ubo diferentes pareceres de ser la Cap[ita]na, pero aviendose savido su desgrazia también se a savido fue el Gobierno;¹²⁴ La Alm[iran]ta se dexo yr la buelta del noroeste asta las tres de la mañana, que ya avilitados viró la buelta de tierra en busca de la conserva.¹²⁵

Sabado 9. Amanezió la Alm[iran]ta al oesnorueste de Baru sola, y a medio día vió al norte dos velas al sueste otras dos al oeste cinco y al leste una. Y navegando con bonanza

// F. 906r//

La buelta de tierra hasta después de la orazion, cambió la cabeza la buelta de la mar, y se quedo toda la noche a la capa con las gavias¹²⁶ por dictamen del Alm[iran]te y contra el de todos los ofiziales. Pilotos. pasajeros y gente de mar, pues se podía navegar la buelta del Puerto;¹²⁷ aviendose reconozido que los dos navíos que estaban al sueste eran el segundo comandante y terzer navío yngleses, y aviendo disparado un cañonazo la Almi[ran]ta y largado la vandera de tope (que al segundo día salidos de Portovelo aferro la cap[ita]na y largo

123. En medio de la noche y al aproximarse dos embarcaciones desconocidas, desde el San Joaquín no se podía estar seguro de que fueran naves amigas o enemigas. Se mantuvo la expectativa, pero se decidió no abrir fuego hasta no sufrir una agresión.

124. En este momento los tripulantes de San Joaquín no sabían que el San José se había hundido. Al ver un galeón a lo lejos pensaron que se trataba de su capitana, pero en realidad era el Santa Cruz.

125. Se refiere a que viró en búsqueda de los demás navíos de la flota.

126. "CAPA. Nombre que se da generalmente á la disposición de la embarcación que hallándose en el mar, y no faltando viento, no anda ó no navega, y está poco menos que parada" (Fernández de Navarrete 1831, 140). Acá Asarta quiere indicar que, a pesar de que había suficiente viento para navegar con las velas del palo mayor, el San Joaquín no se movió de su posición.

127. La opinión generalizada entre los marineros y los pasajeros de la almiranta, incluyendo a Pedro García de Asarta, es que con el viento que hacía era posible llegar hasta la bahía de Cartagena, en donde estarían a salvo. No obstante, el almirante Villanueva tenía otros planes.

un gallardete, sin haverlo prevenido en la ordenes) y arriado la gavia;¹²⁸ que era la seña para conozer los navíos apartados de la conserva; solo el yngles hizo la misma, por lo que se conozió ser enemigos pues no hazía la que por las órdenes se tenía señalada,¹²⁹ y no obstante esto y dezir toda la gente q[ue] las dos velas del norte eran el aviso de Reyna por que arbola sobre Popa y el otro el aviso viscayno, por los cuchillos y velas que llevaba, o el franzes chico (como se supo en el puerto ser el franzes chico y Reyna)¹³⁰ se quedo como antes, y lo mismo los dos enemigos.

Domingo 10. Queriendo los pilotos marear antes de amanecer por aver viento aunque poco: salió el Alm[iran]te a estorbarle¹³¹ (como si tubiera la gente que nesecita para su guarniz[i]on el navío pues esta se componia de 256 plazas yncultas las de ofiziales y pages, y hasta 404 con pasajeros y gente de todas gerarquias que venían a quedarse en Cartagena,¹³² y la

128. Sinónimo de recoger la vela gavia.

129. Este es un buen ejemplo de cómo funcionaba el sistema de señales entre embarcaciones de una misma flota. El San Joaquín envió el mensaje definido en Portobelo para agrupar a los navíos que se encontraban dispersos. Esta señal fue respondida por un navío, pero no bajo el código de la Flota de Tierra Firme. Así, los tripulantes de la armada de la monarquía hispánica estuvieron seguros de que se trataba de una nave enemiga que no conocía el código.

130. Acá se menciona una nueva embarcación, el Reina (del aviso vizcaíno y del francés chico ya hemos anotado algunas de sus características). Del Reina no poseemos mucha más información que estas pocas líneas. Lo más probable es que se tratara de un navío mercante ligero.

131. El conflicto entre el almirante Villanueva y su tripulación pareció haber escalado al punto de que esta última tomó la decisión de dirigir la nave hacia Cartagena en contra de la voluntad de su comandante.

132. Esta es una buena medida para calcular la capacidad de transporte de los galeones de la Flota de Tierra Firme. Según estos datos del documento, el San Joaquín tenía la capacidad de transportar un total de seiscientos sesenta personas, doscientas cincuenta y seis entre tripulantes y guarnición, y cuatrocientos cuatro pasajeros. Debemos recordar que el San Joaquín y el San José eran naves hermanas con prácticamente las mismas dimensiones y la misma capacidad. Así, podemos saber que el San José también debía tener una capacidad similar y que ese número de personas se encontraba a bordo al momento de su hundimiento.

de plaza disgustada pues por sus combeniencias las quito a oficiales y arttilleros sin permitirles que en sus buques y caxas de pañol trugesen nada, (que estos agasajados de alguno desintere-
resado y mas afecto al R[ea]l servicio, cumplieron con la obligaz[i]on de buenos vasallos)¹³³ hasta las 10 del día q[ue] con el bote por la proa y lancha por la por la popa en contra, se viro la nao y se mareo la buelta del puerto;¹³⁴ ya lo venían los dos enemigos mucho t[iem]po antes (que amanezerían a dos leguas distantes)¹³⁵ siguieron lentamente a la Alm[iran]ta y la Alcanzaron (pudiendolo aver hecho antes) sobre el vajo de salmedina¹³⁶ que lo fue costeando y no queriendola zeñir al parezer, por no haverles ydo

// F. 906v//

muy vien el viernes, le dieron las cargas con que le mataron un hombre y fracasaron algunos cavos, y la Alm[iran]ta con los guarda timones y algunos cañones q[ue] tubieron blanco, le rompieron al chico la verga de mesana, y lastimaron al grande el taxamar,¹³⁷ (con cuyo motibo q[ue] fue a vista de cartag[en]a) arriaron las vanderas y tiraron con las gavias la buelta de

-
133. Acá el documento refiere a la prohibición de llevar ningún tipo de mercancía personal al interior de los barcos de la Flota de Tierra Firme por parte de los tripulantes de los galeones y los soldados. Con ironía y algo de sorna, Asarta dice que seguramente algunos “buenos vasallos” cumplieron esa orden, dando a entender que la mayoría no lo hizo y que los galeones venían repletos de mercancías no registradas que eran propiedad de los tripulantes, marineros e incluso oficiales de la armada.
134. Es decir, que se dirigió el navío en dirección al puerto de Cartagena.
135. Dos leguas marinas, es decir, aproximadamente 10 kilómetros.
136. Los bajos o bancos de Salmedina corresponden a una zona con alta densidad de arrecife de coral que se encuentran llegando a la entrada de la bahía de Cartagena. Tiene tres partes principales de bajos llamados Burbujas, Salmedina e Ygio, y dos menores, Ukura y Kubina (Bernal *et al.* 2006, 61). Por su poca profundidad es un lugar de alta accidentalidad para embarcaciones y un sitio que los pilotos preferían evitar.
137. “TAJAMAR. Tablón grueso ó pieza ó compuesto de piezas que se adapta fuertemente á la roda por su cara exterior ó de proa, y aun se asegura mas con las curvas bandas” (Fernández de Navarrete 1831, 509).

Baru,¹³⁸ y la Alm[iran]ta a voca chica, donde dio fondo a la orazion perlongada con el castillo,¹³⁹ y aviendo llegado a bordo el castellano y preguntado por los navíos, se supo faltar la Cap[ita]na gov[ier]no la urca de d[on] franc[is]co Nieto (donde venía embarcado con su compañía d[o]n Joseph Caniz) y el franzes grande nombrado Santi Spiritu;¹⁴⁰ pero de estas pocas y llevando gente de buena calidad gustosa, y tripulación regular a la arti[lle]ria y obras que por los yntereses de los cavos, por tener mas buque contra orden de S[u] M[ajestad] vinieron los Galeones.¹⁴¹ Como siempre y en t[iem]po de Paz y no trayendo tesoro R[ea]l y de particulares, deviendo-se atender al credito de las Armas y nazi3n que por n[uestro]s pecados a tanto t[iem]po q[ue] esta a los pies de los [palabra tachada] cavallos=¹⁴²

Lunes 11. se levo la Alm[iran]ta y entramos adentro.

Martes 12 no ubo novedad. si se vió un ynzendio por ensima de la tierra q[ue] se creyo ser alguna calera.

-
138. Es decir, que volvieron a Barú usando la propulsión dada por las velas principales.
139. Posiblemente se refiere a un acto simbólico/religioso de la época. Al navegar cerca de la fortificación de San Luis en Bocachica, en el San Joaquín se llevó a cabo un servicio religioso.
140. El Sancti Spiritus era una fragata de origen francés que antes había servido como nave corsaria y que contaba con treintaids cañones y cerca de trescientos hombres. Había llegado a América en 1704 por el Pacífico y había recorrido los puertos del virreinato del Perú siguiendo la ruta de comercio francés por Suramérica. Se unió a la Flota de Tierra en Portobelo en mayo de 1708 para aumentar su poder de fuego y de defensa. Durante la batalla tuvo un rol protagónico en la formación de la línea de combate, y fue crucial en el enfrentamiento en contra del Portland, en el que asistió al galeón Santa Cruz (Phillips [2007] 2010, 179, 180, 186, 195, 196, 208).
141. En la frase “tener más buque contra orden de su majestad” se hace referencia a la mercancía no registrada, el contrabando, que contenían los galeones.
142. Acá Pedro García de Asarta hace un llamado al honor militar de defensa de la que consideraba su patria y su religión. Como un hombre con amplia experiencia en la milicia, es de esperarse que estos valores afloren en momentos de crisis como este.

Miercoles 13 se tubo la notizia q[ue] el navío de d[on] Fran[cis]co Nieto, aviendose hallado en la canal q[ue] haze la ysla de Baru y la tierra firme,¹⁴³ aviendo el dia antes varado en ella, y alixado la plata de las soldadas de su gente, pasajeros y algunos trastos de caxas y ropa de ellos, saliendo para yr a Cartagena los acosaron los dos navios yngleses q[ue] avisados de un Holandes q[ue] con vanderá de suecia, estava comerciando en aquel parage,¹⁴⁴ lo cargaron y obligaron a virar y varar en la costa y canal de Baru q[ue] aviendo visto que los yngleses reforzaron al Holandes, por que demandava menos agua para apresarlo,¹⁴⁵ le pego fuego el cap[itá]n d[o]n Joseph Caniz, haviendo antes con lancha y votte

// F. 907r//

echado la gente en tierra.¹⁴⁶

-
143. Esta mención refiere al canal de agua que antiguamente separaba a la isla de Barú del continente. Actualmente no existe y por eso Barú es considerada una península.
144. Esta es una excelente muestra de la complejidad náutica y política del suroccidente del Caribe durante esta época. En las proximidades de la bahía de Cartagena, en uno de los puertos hispánicos mejor fortificados, se encontraba un navío mercante de uno de sus declarados enemigos: Holanda. Tal vez para evadir los posibles ataques y no levantar sospechas, este mercante holandés navegaba con bandera de Suecia. Las guerras y alianzas en el conflicto europeo se expresaban de manera trastocada en el Caribe. Al verse en medio de una batalla naval que incluía por un lado a la armada de la monarquía hispánica y por el otro a Inglaterra, los holandeses de bandera sueca no dudaron a quién apoyar: al bando inglés. Así, la tripulación del navío holandés avisó a los ingleses de la posición de la urca Nuestra Señora de la Concepción, que en ese momento estaba maniobrando en el canal de Barú. Pero no solo eso, el navío holandés se integró al escuadrón inglés y fue reforzado con hombres y artillería para intentar apresar a la urca.
145. Se refiere a que la nave holandesa era más pequeña y, por ende, podía tener una ventaja para aproximarse hacia sus adversarios.
146. José Caniz de Alzamora, quien era formalmente el capitán de mar y guerra del galeón Santa Cruz y que había pasado con parte de su compañía de infantería a reforzar la urca Nuestra Señora de la Concepción, fue quien tomó el mando de este navío durante la batalla de Barú. La urca tenía un tamaño considerable (comparable al de los galeones) y a pesar de no estar acondicionada estructuralmente para una batalla, venía

Juebes 14. Llegaron a cartagena cinco hombres de la Cap[ita]na
que dan razón de la desgrazia,¹⁴⁷ pero no de las circunstanziyas de
la perdida, que dizen escaparon en el Palo del trinquete
y los cogio el día siguiente el yngles segundo que los
echo en la Ysla de Barú, estos dieron la notizia de
aver apresado el comandante, al Gobierno, y que
de siete q[ue] eran los del palo, dos recogió el yngles
chico, y los dos se hahogaron fiados en saver nadar
por haver calma y creer coger a la Alm[iran]ta q[ue] estaban
viendo; omitiendo otras circunstanziyas q[ue] aclarara el t[iem]po
pues aqui solo se solizita dezir la realidad=¹⁴⁸

cargada con treintaicuatro cañones. Estas características hicieron que la urca formara parte de la línea de batalla, protegiera a los demás navíos mercantes y combatiera a los ingleses. Después del hundimiento del San José, y en medio del desconcierto de toda la flota de la armada de la monarquía hispánica, Caniz intentó refugiarse y pasar por el canal de Barú. Sin embargo, la urca era demasiado grande y pesada para este lugar. Ante un inminente ataque de los ingleses, que además estaban reforzados con el mercante holandés, la estrategia de Caniz fue encallar la urca, sacar todo el contenido de valor por tierra y prenderle fuego a la nave para que los enemigos no pudieran saquear nada de provecho. Unos días después, Caniz y los demás sobrevivientes del Nuestra Señora de la Concepción llegaron a Cartagena. Este episodio está relatado detalladamente en Phillips ([2007] 2010, 203-204).

147. En estas líneas se explican las circunstancias de la llegada de los cinco sobrevivientes del desastre del San José. Es importante recalcar que, antes de escribir esta carta, Pedro García de Asarta tuvo contacto con estos marineros y mucha de la información que consigna en su texto es derivada de esas entrevistas. Así, además de la propia experiencia, el testimonio de Asarta incluye también información que le confiaron estos marineros.
148. Por supuesto, esta intención final debe tomarse como una figura retórica propia de todo testimonio. Nadie en las circunstancias en las que se encontraba Asarta declararía que aquello que acaba de expresar es mentira o que contiene falsedades. De todas maneras y a diferencia de otros testimonios, como los de Charles Wager, Timothy Bridge y Edward Windsor, los comandantes ingleses, o el de Miguel Agustín de Villanueva, no se nota una evidente manipulación de la narración para defenderse de acusaciones posibles o con la intención de exagerar su participación en los hechos. Como todo documento histórico, esta carta de Asarta se debe contrastar, contextualizar y criticar, pero, sin lugar a duda, este es un testimonio excepcional sobre los hechos que rodearon el hundimiento del galeón San José.

// F. 907v//

Diario del viage y suceso de Galeones
en su transito desde Puertovelo a Cartag[e]na
Remitele d[o]n Pedro Gar[ci]a
de Asarta cap[itá]n de Mar y
Guera de la Almiranta
de ellos, con su carta de 31
de julio de 1708



Anexo cartográfico

La creación de mapas fue una herramienta política muy importante en la consolidación y expansión de los grandes imperios europeos. Un mapa era una forma de reclamar dominio sobre un territorio, mostrando la presencia de una entidad política sobre una geografía determinada. Sin embargo, esto no debe confundirse con la realidad geográfica ni mucho menos política de los lugares a los que los mapas buscan representar. En América los imperios europeos tuvieron una presencia limitada y, hasta el siglo XVIII, grandes territorios permanecieron autónomos e independientes. Esta realidad no fue reflejada en los mapas imperiales, que se autoadjudicaban territorios que no controlaban.

En el suroccidente del Caribe, durante los albores del siglo XVIII, existieron grandes territorios independientes, como el reino miskitu y Guna Yala. A ojos europeos, que muchas veces no reconocían la independencia de facto de estas entidades, la región fue vista como un territorio en disputa y se crearon mapas que mostraban una imaginaria expansión de imperios europeos en América. En esta sección presentamos once mapas del suroccidente caribeño, realizadas desde diferentes potencias expansivas europeas. El análisis de las coincidencias y diferencias de estas fuentes cartográficas nos revela el interés que tenían sobre la región los imperios en disputa.

El primero de estos mapas, que representa a la Audiencia de Panamá, es de origen hispánico y fue realizado por el cronista mayor de Indias Antonio de Herrera y Tordesillas. Este cronista escribió sobre la historia y la geografía americanas desde la península ibérica, y la sencillez y

esquematismo de este mapa muestra la dificultad y precariedad de reclamar la jurisdicción sobre un territorio a miles de kilómetros de distancia. El segundo mapa, más tardío y mucho más detallado, fue realizado en Escocia como parte de la empresa colonizadora de Nueva Edimburgo. Precisamente se muestra este asentamiento como parte de la geografía política de la zona y capitaneando una región llamada Caledonia, antiguo nombre de Escocia. Es muy importante señalar que Nueva Edimburgo duró apenas unos meses y que este proyecto político fue un auténtico desastre para la economía, sociedad y política escocesa. Este mapa es muestra de un proyecto político colonial que nunca se consolidó.

Los siguientes dos mapas, el 3 y el 4, son de origen francés, justo de la época en la que Francia y la monarquía hispánica se aliaron por la llegada de los Borbones al trono de esta última entidad. De ambos mapas llama la atención su nivel de detalle de la línea costera del continente y, sobre todo, el reconocimiento de las fronteras políticas hispánicas en el territorio, señalando claramente las regiones de Cartagena y el Darién. A pesar de ser franceses, indirectamente estos mapas refuerzan los reclamos territoriales hispánicos en el suroccidente del Caribe (a diferencia, por ejemplo, del mapa escocés).

Los mapas 5 y 6 (este último dividido en la vista general en 6.1 y de un detalle ampliado en 6.2) pertenecen a una misma serie de 1733, que buscaba presentar la presencia inglesa en América como fuerte y duradera. Lo interesante de estos dos mapas, más allá de su representación cartográfica y política, es que muestra el evento de hundimiento del galeón San José como un momento crucial para la consolidación inglesa en el Caribe. Adoptando la perspectiva del escuadrón de Wager, en los mapas se aprecia una enorme explosión que hace volar por los aires a algunos marineros hispánicos. Esta versión de la explosión fue coordinada por los capitanes ingleses para su defensa y muy pronto pasó a ser la versión oficial inglesa sobre lo sucedido. Como se ha recalcado, los testimonios hispánicos no apuntan a que esta explosión hubiera ocurrido.

Los dos mapas siguientes, también ingleses, se realizaron en el marco de la preparación del ataque de Edward Vernon a Cartagena en 1741, del cual los defensores del puerto resultaron victoriosos. Lo curioso de ambos mapas es que están dedicados a Charles Wager, quien se mostraba como un héroe en el último enfrentamiento entre los imperios hispánico e inglés en el Caribe: la batalla de Barú.

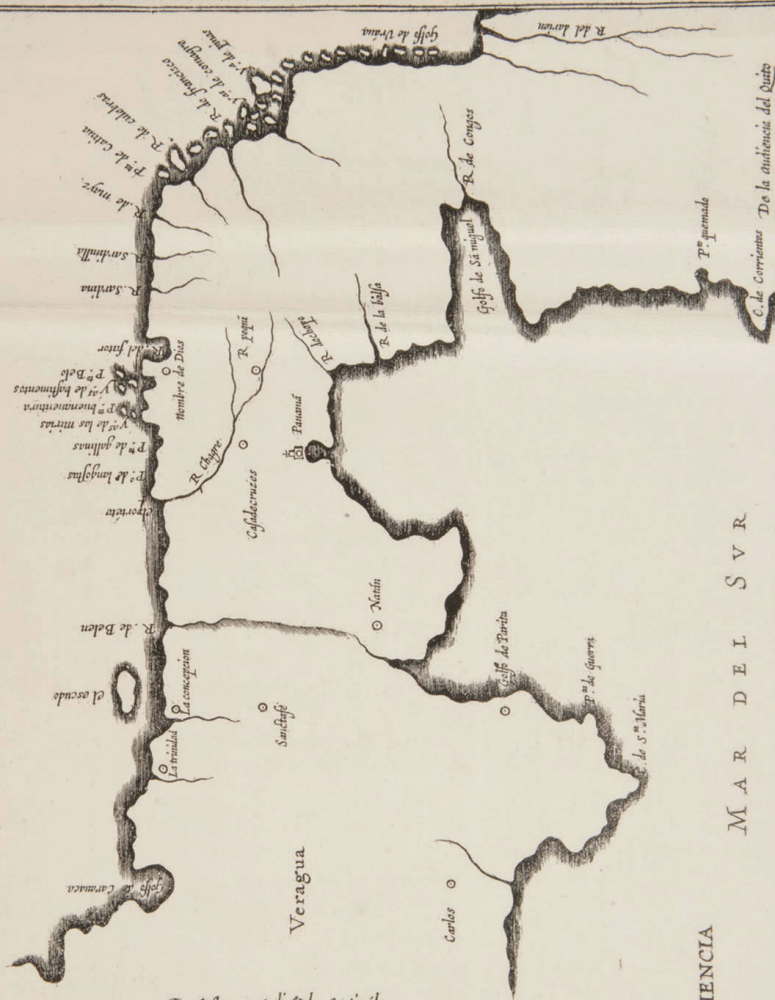
Resulta sorprendente que la pérdida del San José y su cargamento, que en su momento significó un duro golpe a las ambiciones inglesas, se hubiera consolidado unos años después en la memoria oficial como una sonada victoria.

También se presentan dos mapas de origen holandés, el 9 y el 10, que representan a Portobelo y al istmo panameño. Los comerciantes holandeses recorrían el Caribe cotidianamente, transando con los numerosos pueblos asentados en esta cuenca. En estos mapas, tienen el protagonismo las islas cercanas al continente, pues precisamente allí, lejos de los puertos fortificados hispánicos, era en donde los comerciantes de origen holandés se apostaban y llevaban a cabo sus transacciones comerciales.

Finalmente, el último mapa, el 11, es una detallada representación cartográfica de la costa miskita, panameña, guna y cartagenera de finales del siglo XVIII. Lo interesante de este mapa, y que es la razón por la que se incluyó para cerrar este anexo, es que muestra las rutas utilizadas por las flotas de galeones hispánicas durante siglos. Este mapa muestra no solo la importancia de estas rutas, sino también el detallado conocimiento que tenían los ingleses de por dónde se movían sus enemigos.

NORTE

M A R D E L N O R T E



De Costarica. Audiencia de Guatimala

DESCRIPCION DEL AVDIENCIA
DE PANAMA
8

M A R D E L S V R

C. de Corrientes De la Audiencia del Quetz

📍 Mapa 1

Audiencia de Panamá

Antonio de Herrera y Tordesillas

Año: 1601

Origen: España

Repositorio actual: Colección de Cartografía Histórica del Banco de la República, Colombia

A New Map of the
ISTHMUS OF DARIAN
 AMERICA & Bay of PANAMA
 The Gulph of St Michael with its
 ISLANDS, & COUNTRIES Adjacent



15 30 60
 Scottish Miles



¶ Mapa 2

**A New Map of the Isthmus of Darian in America & Bay
of Panama The Gulph of St. Michal with Its Islands, &
Countries Adjacent**

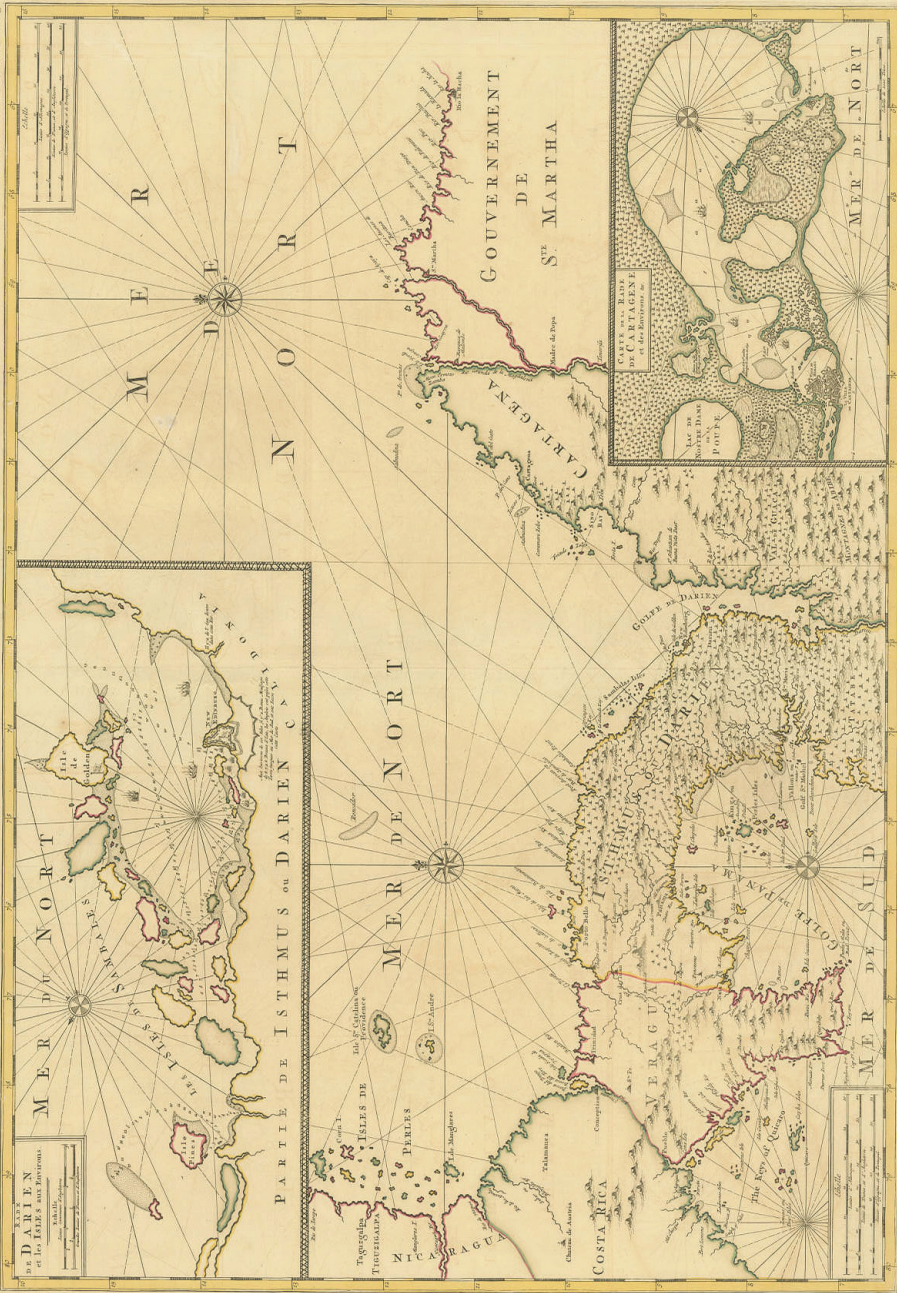
John Mackie y James Wardlaw

Año: 1699

Origen: Escocia

Repositorio actual: John Carter Brown Library

CARTE PARTICULIERE DE ISTHMUS, ou DARIEN, qui comprend le GOLFE de PANAMA &c. CARTAGENE, et les Isles AUX ENVIRONS. — AMSTERDAM chez: PIERRE MORTIER aux trois



📖 Mapa 3

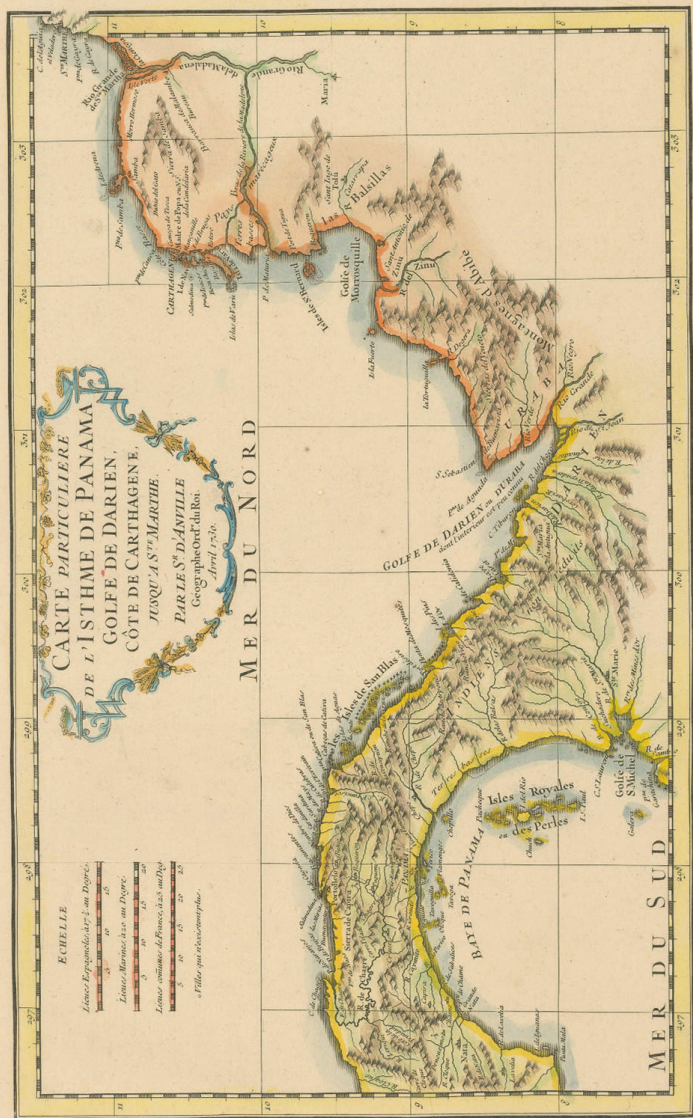
**Carte particuliere de Isthmus ou Darien qui comprend le
Golfe de Panama etc. Cartagena, et les isles aux environs**

Pierre Mortier

Año: 1700

Origen: Francia

Repositorio actual: Colección de Cartografía Histórica del Banco de la República, Colombia



📖 Mapa 4

Carte particulière de l'Isthme de Panama, Golfe de Darien, Côte de Carthagène, jusqu'à Ste Marthe

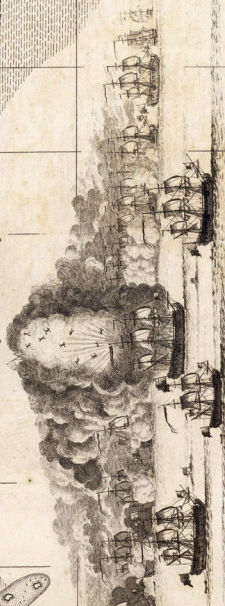
Jean Baptiste Bourguignon d'Anville

Año: 1730

Origen: Francia

Repositorio actual: Colección de Cartografía Histórica del Banco de la República, Colombia

S^t Charles Major's Engagement with the Fleet of Spanish Men of War and Gallies off Capeon Negro Bay, the 1st of May 1740. The Spanish Fleet was commanded by Admiral West, and the rest being 41 Sail made their Escape.



📌 Mapa 5

A Map of the British Empire in America. (Sheet 18)

Henry Popple

Año: 1733

Origen: Inglaterra

Repositorio actual: David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries



📍 Mapa 6.1

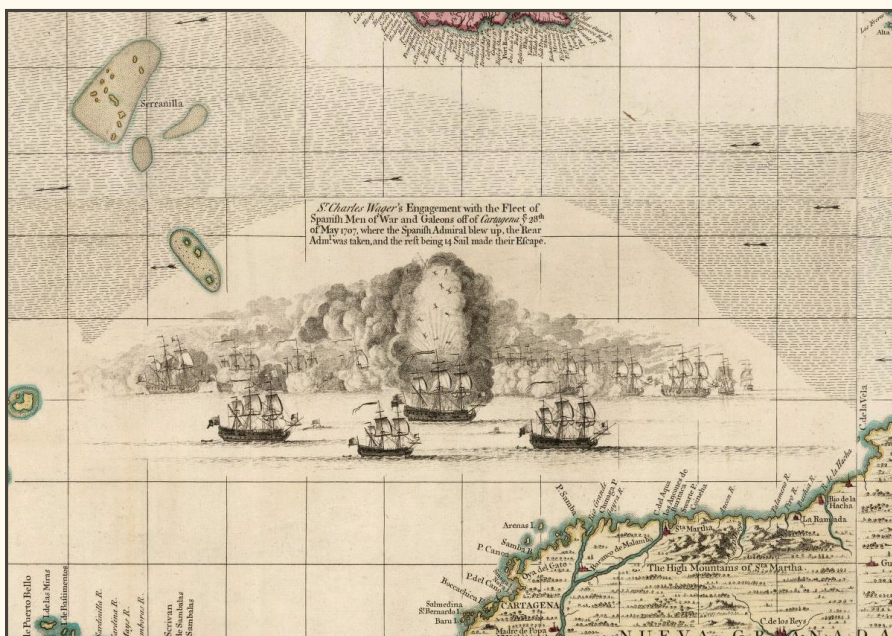
A map of the British empire in America with the french and spanish settlements adjacent thereto

Henry Popple

Año: 1733

Origen: Inglaterra

Repositorio actual: David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries



Mapa 6.2

Detalle ampliado de *A map of the British empire in America with the french and spanish settlements adjacent thereto*

Henry Popple

Año: 1733

Origen: Inglaterra

Repositorio actual: David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries

Mapa 7

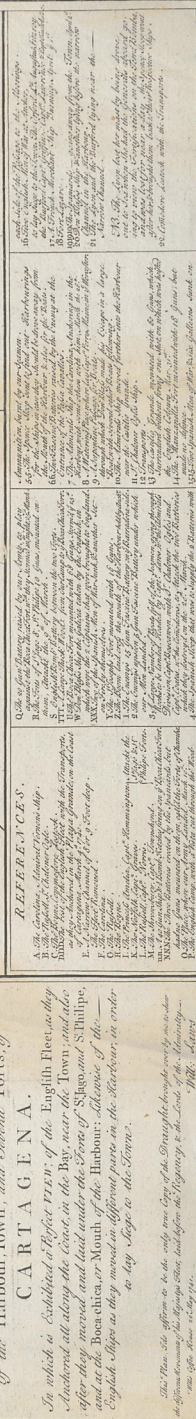
Plan of the harbour town and forts of Cartagena, is most humbly inscribed to the Rt. Honble Sir Charles Wager, first lord commissioner of the admiralty, taken from a curious and exact survey made in the year 1739

William Henry Toms Sculp y Samuel Harding

Año: 1740

País: Inglaterra

Repositorio actual: Biblioteca Nacional de Colombia, mapoteca digital



This Plan, etc. appear to be the only true copy of the Draught brought over by me to show the different divisions of the Niagara State, laid before the Legislature & the Admiralty—
Wm. Lewis
1782. Sept. 20. New York 1791.

Published May 29th 1911, and sold by the Proprietors, S. Harding on the Promenade in St. Martin's Lane, and W. McKinnon, Engineer in Union Street, near Station Garden, Edinburgh. Price One Shilling. Paper & Coloured two Shillings.

 Mapa 8

**Plan of the Harbour, Town, and Several Forts of
Cartagena**

William Henry Toms Sculp

Año: 1741

País: Inglaterra

Repositorio actual: Biblioteca Nacional de Colombia, mapoteca digital

Platte Grond
van de Stad en Haven
van
PORTO BELLO.

Rotsch. van
Sal. Medina

Schaal van eene Engelse Myl.



 Mapa 9

Platte Grond van de Stad en Haven van Porto Bello

John Campbell

Año: 1745

País: Holanda

Repositorio actual: John Carter Brown Library

KAART
van de
LANDENGTE
van
PANAMA.

Volgens de Spaansche opklevingen
opgemerkt.

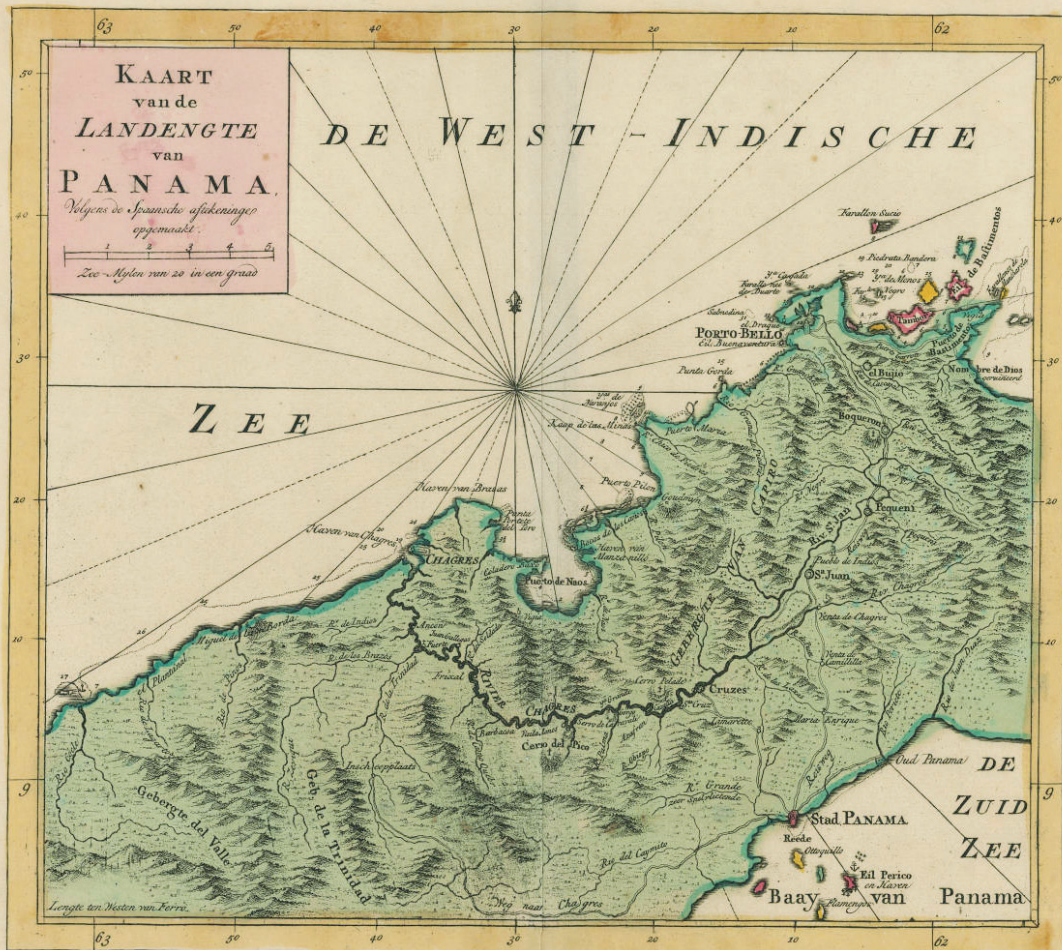
Zee-Mijlen van 20 in een graad

DE WEST-INDISCHE

ZEE

DE
ZUID
ZEE

van Panama



 Mapa 10

**Kaart van de landengte van de Panama: volgens de
spaansche aftekeningen opgemaakt**

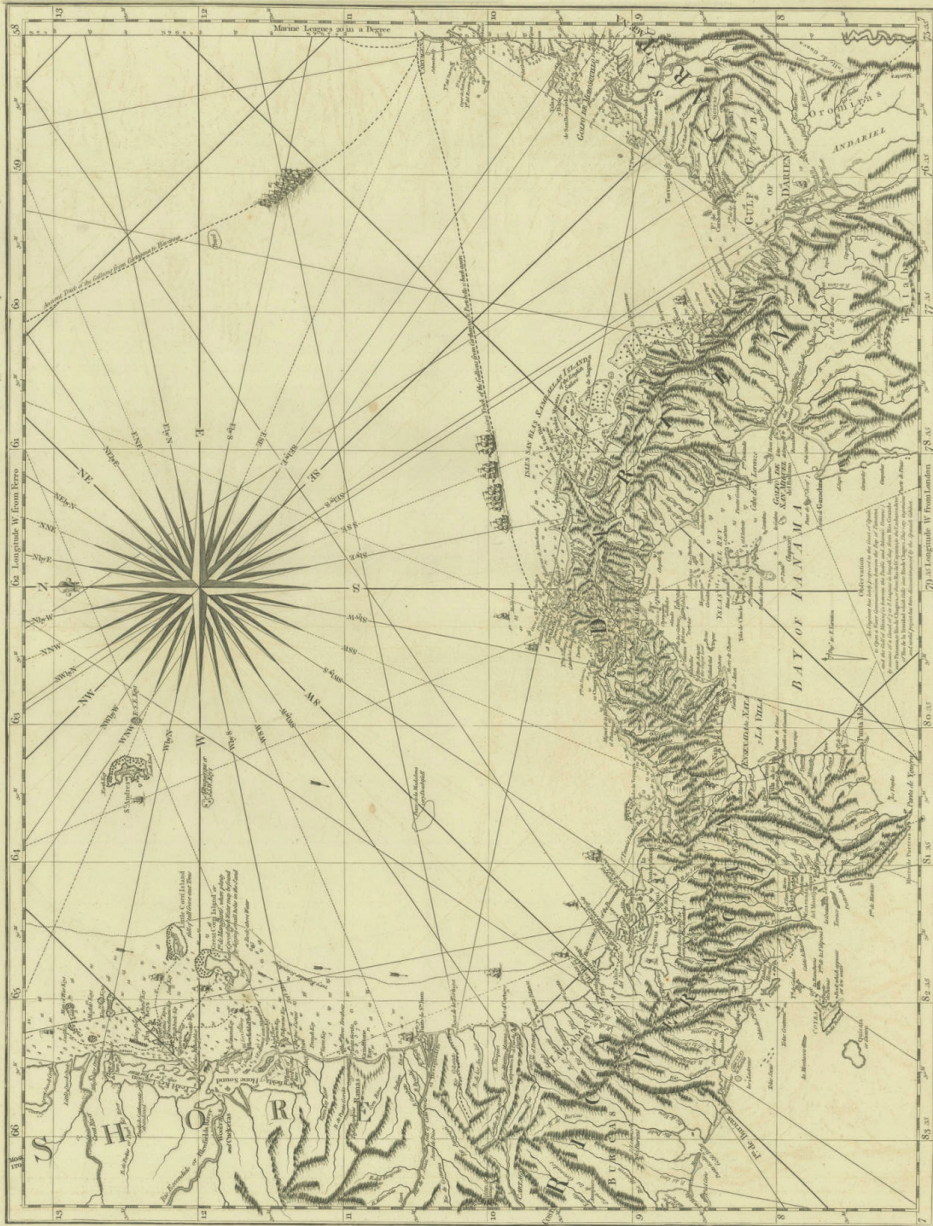
Isaak Tirion

Año: 1750

País: Holanda

Repositorio actual: Colección de Cartografía Histórica del Banco de la República, Colombia

The Isthmus of PANAMA with the COAST from GREAT RIVER on the MOSQUITO SHORE to CARTAGENA. By The *Asiatic Geographer to His Majesty*.



London: Printed by J. WILKINSON, at the Sign of the Ship, in St. Dunstons Church-yard, 1740.

📌 Mapa 11

**The Ithmus of Panama with the coast from great river on
the Moskito shore of Cartagena**

Thomas Jefferys

Año: 1794

País: Inglaterra

Repositorio actual: Colección de Cartografía Histórica del Banco de la República, Colombia



Referencias

FUENTES PRIMARIAS

Archivo

AGI (Archivo General de Indias). Sevilla, España.
Contratación
Indiferente
Santa Fe

NA (National Archives). Londres, Reino Unido.

NMM (National Maritime Museum). Londres, Reino Unido.

Cartografía

ANVILLE, JEAN BAPTISTE BOURGUIGNON D'. 1730. Carte particulière de l'Isthme de Panama, Golfe de Darien, Côte de Carthagène, jusqu'à Ste Marthe. Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/jkrsa>

CAMPBELL, JOHN. 1745. *Platte Grond van de Stad en Haven van Porto Bello*. Mapa disponible en línea. Consultado el 27 de agosto de 2024. <https://n9.cl/6ccv5a>

- FIDALGO, JOAQUÍN FRANCISCO. 1817. *Quarta hoja que comprende las costas de la Provincia de Cartagena Golfo del Darién y Provincia de Porto Velo con el Golfo de Panamá y Archipiélago de las Perlas*. Mapa disponible en línea. Consultado el 27 de agosto de 2024. <https://n9.cl/vtws6>
- HERRERA Y TORDESILLAS, ANTONIO DE. 1601. *Audiencia de Panamá*. Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/27sln>
- JEFFERYS, THOMAS. 1794. *The Ithmus of Panama with the coast from great river on the Moskito shore of Cartagena*. Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/uzbya>
- LÓPEZ, JUAN. 1785. *Carta marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro* [lámina 2]. Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/fht5nj>
- MACKIE, JOHN Y JAMES WARDLAW. 1699. *A New Map of the Isthmus of Darian in America & Bay of Panama The Gulph of St. Michal with Its Islands, & Countries Adjacent*. Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/mkegs9>
- MORTIER, PIERRE. 1700. *Carte particuliere de Isthmus ou Darien qui comprend le Golfe de Panama etc. Cartagena, et les isles aux environs*. Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/lzmk7h>
- POPPE, HENRY. 1733a. *A Map of the British Empire in America. (Sheet 18)*. Mapa disponible en línea. Consultado el 8 de septiembre de 2024. <https://n9.cl/juh10i>
- POPPE, HENRY. 1733b. *A map of the British empire in America with the french and spanish settlements adjacent thereto*. Mapa disponible en línea. <https://n9.cl/3d3hyc>
- TIRION, ISAAK. 1750. *Kaart van de landengte van de Panama: volgens de spaansche aftekeningen opgemaakt*. Mapa disponible en línea. Consultado el 19 de septiembre de 2024. <https://n9.cl/dpp3y>
- TOMS SCULP, WILLIAM HENRY. 1741. *Plan of the Harbour, Town, and Several Forts of Cartagena*. Mapa disponible en línea. <https://n9.cl/pfsbg>
- TOMS SCULP, WILLIAM HENRY Y SAMUEL HARDING. 1740. *Plan of the harbour town and forts of Cartagena is most humbly inscribed to the Rt. Honble Sir Charles Wager, first lord commissioner of the admiralty,*

- taken from a curious and exact survey made in the year 1739.* Mapa disponible en línea. Consultado el 19 de septiembre de 2024. <https://n9.cl/0j6hyb>
- VERNON, EDWARD. 1740. *Panama - Battle of Portobello and the War of Jenkins' Ear.* Mapa disponible en línea. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://n9.cl/cw5v2>

Impresos

- ALCEDO, ANTONIO DE. 1786. *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América.* Tomo I. Imprenta de Benito Cano. Madrid.
- ALCEDO, ANTONIO DE. 1787. *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América.* Tomo II. Imprenta de Manuel González. Madrid.
- ALSEDO Y HERRERA, DIONISIO. 1883. *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española.* Imprenta de Manuel G. Hernández. Madrid.
- DAMPIER, WILLIAM. (1697) 2007. *A New Voyage Round the World.* 1500 Books. Warwick.
- DOMÍNGUEZ VICENTE, JOSÉ MANUEL. 1790. *Ilustración y continuación a la curia filípica.* Tomo III. Imprenta de don Gerónimo Ortega e hijos de Ibarra. Madrid.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, MARTÍN. 1831. *Diccionario marítimo español.* Imprenta Real. Madrid.
- MORENO Y ZABALA, BLAS JOSÉ. 1731. *Práctica de la navegacion, uso, y conocimiento de los instrumentos mas precisos en ella.* Imprenta de Manuel Román. Madrid.
- WAFER, LIONEL. 1699. *A Map of the Isthmus of Darien, & Bay of Panama.* James Knapton. Londres.
- WAFER, LIONEL. (1699) 1888. *Viajes de Lionel Wafer al istmo del Darién (cuatro meses entre los indios) traducidos y anotados por Vicente Restrepo.* Imprenta de Silvestre y Compañía. Bogotá.

FUENTES SECUNDARIAS

- ANDÚJAR CASTILLO, FRANCISCO. 2017. Interpretar la corrupción: el marqués de Villarrocha, Capitán General de Panamá (1698-1717). *Revista Complutense de Historia de América* (43): 75-100.
- ARANGO PUERTA, MAURICIO Y JUAN DAVID MONTOYA GUZMÁN. 2024. *Fuentes para la historia de la guerra contra los pijaos, 1602-1604*. Academia Colombiana de Historia.
- ARENAS, LUIS CARLOS. 2023. Desplazamientos y poblamientos de los indígenas de Urabá en la región del Sinú (1680-1721). *HiSTORe-Lo. Revista de historia regional y local* 15 (32): 16-59.
- BARRIENTOS GRANDON, JAVIER. s. f. a. “Bernardo Tinajero de la Escalera”. *Real Academia de la Historia*. Consultado el 31 de agosto de 2024. <https://dbe.rah.es/biografias/32762/bernardo-tinajero-de-la-escalera>
- BARRIENTOS GRANDON, JAVIER. s. f. b. “José Antonio de la Rocha y Carranza”. *Real Academia de la Historia*. Consultado el 8 de agosto de 2024. <https://dbe.rah.es/biografias/78849/jose-antonio-de-la-rocha-y-carranza>
- BASSI, ERNESTO. (2017) 2021. *Un territorio acuoso. Geografías maríneas y el gran Caribe transimperial de la Nueva Granada*. Universidad del Norte; Banco de la República.
- BENDECK OLIVELLA, JORGE. 2016. *El almirante olvidado. Don Miguel Agustín de Villanueva y Calvo*. Publicado por Bendeck Olivella e impreso por Artes Unidas.
- BERNAL, GLADYS, ALEJANDRO VELÁSQUEZ, IVÁN VARGAS, ANA CRISTINA AGUDELO, CARLOS ALBERTO ANDRADE, JUAN GABRIEL DOMÍNGUEZ, CONSTANZA RICAURTE Y GISELA MAYO. 2006. Variabilidad de los aportes a los sedimentos superficiales durante un ciclo anual en los bancos de Salmedina. *Boletín de Investigaciones Marinas y Costeras - Invemar* 35 (1): 59-75.
- BONIALIAN, MARIANO A. 2012. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. El Colegio de México.
- BORCHART DE MORENO, CHRISTIANA. 1998. *La Audiencia de Quito. Aspectos económicos y sociales (Siglos XVI-XVIII)*. Banco Central del Ecuador y Abya Yala.

- 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.
- BURKHOLDER, MARK A. s. f. “Francisco de Medina”. *Real Academia de la Historia*. Consultado el 12 de agosto de 2024. <https://dbe.rah.es/biografias/63516/francisco-de-medina>
- BÜSCHGES, CHRISTIAN. 2008. De reinos, virreinos y colonias. Las relaciones centro-periferia en la monarquía hispánica y la independencia de Hispanoamérica. *Procesos. Revista Ecuatoriana de Historia* 27: 121-126.
- CARTWRIGHT, MARK. 2022. “Consejo de Indias”. *World History Encyclopedia*. Consultado el 27 de julio de 2024. <https://n9.cl/ws8sh>
- CASTILLEJO CALVO, ALFREDO. 2016. *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres: perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX*. Editora Novo Art, S. A.
- CASTRO ROLDÁN, ANDRÉS. 2007. Santiago de las Atalayas: una ciudad de la frontera en el Nuevo Reino de Granada (xvi-xviii). *Fronteras de la Historia* 12: 301-339.
- CRESPO SOLANA, ANA. 2016. Cádiz y el comercio de las Indias: un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos xvi-xviii). *e-Spania* 25: 1-25.
- DÍAZ, JUAN M., JUAN S. SÁNCHEZ Y GUILLERMO DÍAZ PULIDO. 1996. Morfología y formaciones coralinas recientes de Isla Fuerte y Bajo Bushnell, plataforma continental del Caribe colombiano. *Boletín de Investigaciones Marinas y Costeras* 25: 87-105.
- FELICIANO RAMOS, HECTOR R. 1990. *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778)*. Diputación Provincial de Sevilla.
- FRIEDE, JUAN. 1955-1960. *Documentos inéditos para la Historia de Colombia*. (x tomos). Academia Colombiana de Historia.
- GÁMEZ CASADO, MANUEL. 2022. *Ingeniería militar en el Nuevo Reino de Granada. Defensa, poder y sociedad en el Caribe sur (1739-1811)*. Sílex.
- GARAVAGLIA, JUAN CARLOS. 2005. La cuestión colonial. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Consultado el 10 de septiembre de 2024. <https://journals.openedition.org/nuevomundo/441>
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, NELSON FERNANDO. 2023. “Los Navíos de Aviso y la comunicación transcontinental: el transporte de correos

- marítimos en el mundo hispanoamericano (1561-1660)". En *Dominar los océanos: ciencia y navegación en los siglos XVI-XVIII*, editado por Lilyam Padrón Reyes y Vicente Pajuelo Moreno, 99-123. Sílex.
- GRADY, TIMOTHY PAUL. 2010. *Anglo-Spanish Rivalry in Colonial South-East America, 1650-1725*. Pickering & Chatto.
- KUETHE, ALLAN J. Y KENNETH J. ANDRIEN. 2014. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*. Cambridge University Press.
- LINEBAUGH, PETER Y MARCUS REDIKER. (2000) 2022. *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y comuneros en la historia oculta del Atlántico*. Traficantes de Sueños.
- 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.
- MARTÍNEZ BATISTA, JADID Y NAYS FLÓREZ BENAVIDEZ. 2010. "Nativos, tierra y sociedad. Barú 1895-1905". Trabajo de pregrado, Universidad de Cartagena.
- MARTÍNEZ MAURI, MÓNICA. 2011. *La autonomía indígena en Panamá. La experiencia del pueblo kuna (siglos XVI-XX)*. Ediciones Abya-Yala.
- MARTÍNEZ MAURI, MÓNICA. 2017. "Gunayala: tierra, mar e islas indígenas en un mundo global, Panamá". En *Mar adentro: tenencia marina y debates cosmopolíticos*, editado por Hélène Artaud y Alexandre Surrallés, 201-221. International Work Group for Indigenous Affairs (IWGIA).
- MENA GARCÍA, MARÍA DEL CARMEN. 1982. *Santa Marta durante la Guerra de Sucesión Española*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- MENDIOLA, DANIEL MATTHEW. 2018. Costa Rica, el Reino Mosquito y el "Mulato Intérprete" Francisco Corella (1711-1724). *Anuario de Estudios Centroamericanos* 44 (1): 231-246.
- MONTOYA, RAMIRO. 2018. *El galeón San José y sus cuatro dueños*. Visión Libros.

- MORALES MARTÍNEZ, ALFREDO JOSÉ. 2020. No solo fortificaciones. El patrimonio de Portobelo. Su puesta en valor como producto turístico y potenciador del desarrollo regional. *Trocadero. Revista de Historia moderna y contemporánea* (Extra 1): 315-335.
- MUÑOZ ATUESTA, FRANCISCO HERNANDO. 2023. *Galeón Señor San José. La emboscada, tomo II*. Publicado por Muñoz Atuesta e impreso por Panamericana Formas e Impresos. Bogotá.
- PAJUELO MORENO, VICENTE. 2022. Los inicios y la organización de la Flota de Tierra Firme, 1550-1647. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* 18 (48): 9-32.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, PABLO EMILIO. 1982. *Política naval española en el Atlántico. 1700 1715*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- PHILLIPS, CARLA RAHN. (2007) 2010. *El tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión española*. Marcial Pons Historia.
- 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.
- PREBBLE, JOHN. (1969) 2002. *The Darien Disaster*. Primlico.
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA. *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed. s. v. “brazo”. Consultado el 14 de agosto de 2024. <https://dle.rae.es/brazo>
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA. *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed. s. v. “legua”. Consultado el 30 de julio de 2024. <https://www.rae.es/drae2001/legua>
- REAL ACADEMIA DE LA LENGUA. *Diccionario de la lengua española*. 23.^a ed. s. v. “mosquete”. Consultado el 3 de septiembre de 2024. <https://www.rae.es/dhle/mosquete>
- REDIKER, MARCUS. (1987) 2019. *Entre el deber y el motín. Lucha de clases en mar abierto*. Antipersona.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, MARGARITA EVA. 2005. *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)*. Estudios de Historia Económica N.º 46. Banco de España.
- ROJAS, ULISES. 1963. *Corregidores y justicias mayores de Tunja y sus provincias desde la fundación de la ciudad hasta 1817*. Imprenta Departamental.

- ROMERO, JUAN FELIPE Y LUISA MARINA NIÑO. 2014. *Atlas ambiental de los archipiélagos de Nuestra Señora del Rosario y de San Bernardo*. Incoder; Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- RUIZ IBÁÑEZ, JOSÉ JAVIER. 2022. *Hispanofilia. Los tiempos de la hegemonía española*. Fondo de Cultura Económica; Red Columnaria.
- SEGOVIA, RODOLFO. 2019. *Del galeón San José y otras historias*. El Áncora Libros.
- SERRANO ÁLVAREZ, JOSÉ MANUEL. s. f. “Nicolás de la Rosa Suárez y Tobar”. *Real Academia de la Historia*. Consultado el 10 de agosto de 2024. <https://dbe.rah.es/biografias/72818/nicolas-de-la-rosa-suarez-y-tobar>
- SOLANO D., SERGIO PAOLO. 2024. *Trabajo y sociedad. Trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1811*. Universidad del Rosario.
- SOLÍS MARTÍNEZ-CAMPOS, JAVIER. s. f. “José Fernández de Santillán y Quesada”. *Real Academia de la Historia*. Consultado el 27 de julio de 2024. <https://dbe.rah.es/biografias/73152/jose-fernandez-de-santillan-y-quesada>
- VENEGAS PÉREZ, YSMAEL, PEDRO SERGIO URQUIJO TORRES, MARÍA DEL CARMEN VENTURA PATIÑO, Y M. ISABEL RAMÍREZ. 2020. Composición de tierras en el pueblo de indios de San Mateo, alcaldía mayor de Maravatío-Zitácuaro, siglos XVII y XVIII. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad* 41 (162): 132-162.
- VILA VILAR, ENRIQUETA. 1982. Las Ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias. *Anuario de Estudios Americanos* 39: 275-340.
- VILA VILAR, ENRIQUETA. 1997. “Los maestros de plata: un resorte de poder en el comercio con Indias”. En *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla. Estudios Americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, editado por Justina Sarabia Viejo, Javier Ortíz de la Tabla Ducasse, Pablo E. Pérez-Mallaina y José J. Hernández Palomo, 119-131. Escuela de Estudios Hispano-Americanos; Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).
- VILA VILAR, ENRIQUETA. 1999. “El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio del siglo XVII: una aproximación”. En *Relaciones de poder y comercio colonial*, editado por Enriqueta Vila Vilar

REFERENCIAS

- y Allan Kuethe, 3-34. Escuela de Estudios Hispanoamericanos; Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).
- ZABALZA SEGUÍN, ANA Y JESÚS PÉREZ SÁNCHEZ-RODILLA. 2024. Recuperación de apellidos y movilidad social: los López de Discastillo y García de Asarta (1650-1720). *Investigaciones Históricas Época Moderna y Contemporánea* (44): 341-375.



Agradecimientos

Los autores de este libro agradecemos el apoyo de personas e instituciones que aportaron de manera significativa al proceso de investigación y edición. El arqueólogo Carlos del Cairo fue fundamental en las discusiones académicas que tuvimos sobre la importancia histórica del documento y, posteriormente, en poder adelantar todo lo necesario para que la publicación viera la luz. Este libro no hubiera sido posible sin la generosidad y gestiones de Carlos.

El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, en cabeza de Juan David Correa hasta febrero de 2025 y a partir de esta fecha dirigido por Yannai Kadamani Fonrodona, ha apoyado firmemente el proyecto *Hacia el corazón del galeón San José*, abanderando la generación de un espacio digno para la investigación académica pública y abierta. La Dirección de Patrimonio y Memoria, con su directora, Ilona Murcia, y la asesora de despacho, Mónica Orduña, han hecho posible el desarrollo del proyecto y la generación de un diálogo entre dos sectores disímiles, pero que deben trabajar unidos por el patrimonio cultural sumergido: Cultura y Defensa.

Dentro del ICANH ha sido fundamental el apoyo de su directora general, Alhena Caicedo, de Fernando Montejo, subdirector de Gestión del Patrimonio, y del líder del Área de Tecnologías Aplicadas al Patrimonio y Patrimonio Cultural Sumergido, Carlos Reina. El excelente trabajo de Luz Mary Olivares y Jenny Giraldo en la biblioteca del Instituto hizo posible que el equipo de investigación tuviera acceso a los documentos históricos microfilmados de los cuales se extrajo el documento analizado en esta publicación.

También debemos agradecer a la Armada Nacional de Colombia, la Dirección General Marítima (Dimar) y la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla (ENAP). El contralmirante Hermann Aicardo León Rincón ha sido una pieza fundamental en este proyecto desde la planeación inicial hasta su puesta en marcha y ejecución; la oficial de la Armada capitán de fragata Alexandra Chadid ha apoyado el proyecto y el desarrollo de la publicación desde la Decanatura de Oceanografía Física de la ENAP. Desde Dimar, el capitán de fragata Julio Monroy es quien ha tenido a su cargo las gestiones administrativas de la gerencia del proyecto.

El diálogo y la discusión constante con los colegas Ricardo Borrero, Víctor Pérez, Ernesto Montenegro, Daniela Vargas, Victoria Báez, Juliana Quintero, Carla Riera y Gabriela Caro han sido invaluable y han enriquecido la investigación histórica con sus puntos de vista y sus aportes. Tener la oportunidad de conformar un equipo con profesionales de tan alta calidad es un verdadero orgullo. También quisiéramos agradecer a Sebastián Díaz Ángel y Santiago González Hernández de la Biblioteca Nacional de Colombia, quienes nos proporcionaron parte de la información necesaria para la investigación cartográfica que incluimos como anexo. En la transcripción paleográfica fueron de gran ayuda los aportes de María Paula Corredor, Mauricio Arango y Jorge Soto von Arnim; gracias a su paciencia, pudimos resolver muchas de las dudas que surgieron de la lectura del documento.

La investigación académica no puede darse sin un apoyo institucional y personal como el que hemos mencionado, pero también carecería de relevancia social sin un público dialogante, crítico e interesado por su propia historia. Por este motivo, quisiéramos terminar agradeciendo a todas las personas que dentro y fuera de la academia han seguido el proceso de investigación de este proyecto y a quienes va dirigida esta publicación.



El libro que usted tiene en sus manos,
El hundimiento del galéon San José. Carta y diario de a bordo
de Pedro García de Asarta, se terminó de editar en la ciudad de Bogotá en el mes
de diciembre de dos mil veinticinco, 317 años después de que el galeón San José
naufregó y mientras varios expertos se siguen asomando a la profundidad del océano
para comprender la importancia de esta zona como patrimonio arqueológico.
El libro se compuso en caracteres Calson Pro y Adobe Jenson Pro, y se imprimió
en papel Bulky Alternative Cream de 59.2 gr y c2s gloss de 90 gr en la Imprenta
Nacional de Colombia, utilizando tintas a base de soya, las cuales minimizan el
impacto negativo en el medio ambiente. Además, se emplearon planchas ECO3 que
reducen el consumo de agua y productos químicos durante el proceso.

Bogotá, diciembre de 2025.

www.imprenta.gov.co
PBX: (061) 457 80 00
Carrera 66 No. 24-09
Bogotá D.C., Colombia



BIBLIOTECA
DEL **NUEVO REINO**
DE **GRANADA**



El 8 de junio de 1708, en aguas cercanas a la isla de Barú, la Flota de Tierra Firme se enfrentó a cuatro buques de guerra ingleses. Los rumores eran ciertos: el Caribe estaba plagado de embarcaciones enemigas de la monarquía hispánica. Las mercancías e impuestos recolectados durante la Feria de Portobelo corrían el riesgo de ser saqueados. Durante la batalla, varios marineros vieron un incendio. Días después se enterarían de que provenía del galeón San José, la nave capitana de la Flota de Tierra Firme, que había naufragado en medio del combate.

Este libro presenta la transcripción de la carta y el diario de a bordo redactados por Pedro García de Asarta, un experimentado marinero que envió estos documentos al Consejo de Indias como informe de lo ocurrido en las aguas del Caribe. La carta y el diario constituyen una fuente histórica excepcional que nos ofrece, desde la mirada de un testigo presencial, un relato vívido de la batalla de Barú. Pero también son un testimonio esencial para comprender los cambios en el panorama geopolítico europeo del siglo XVIII, las dinámicas del Caribe transimperial y las relaciones de las fuerzas marítimas en un mundo cada vez más globalizado. Más que un documento del pasado, este volumen invita a redescubrir las voces que narraron el destino del San José y a explorar, desde sus propias palabras, la tensión entre imperios, océanos y memorias sumergidas.