



EL NAUFRAGIO DEL GALEÓN SAN JOSÉ (PANAMÁ, 1631). PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Carlos León Amores¹

Instituto Nauta; Real Academia de la Mar, España

Recibido: 08/12/2019

Aceptado: 31/12/2019

RESUMEN

El galeón San José naufragó en el golfo de Panamá en 1631 cuando navegaba, junto al galeón Nuestra Señora de Loreto, desde el puerto del Callao, en Lima (Perú), al puerto de Perico, en Panamá. En este trabajo se detallan las circunstancias del naufragio y los diferentes expolios sufridos desde su localización en el año 2003.

PALABRAS CLAVE: Historia marítima; Arqueología subacuática; naufragios.

THE WRECK OF THE GALLEON SAN JOSÉ (PANAMÁ, 1631). PAST, PRESENT AND FUTURE

ABSTRACT

The San José galleon was shipwrecked in the Gulf of Panama in 1631 while sailing, next to the Nuestra Señora de Loreto galleon, from the port of Callao, in Lima (Perú), to the port of Perico, in Panama. This work details the circumstances of the wreck and different plunder suffered since its location in 2003.

KEY WORDS: Maritime History; Underwater Archaeology; shipwrecks.

CARLOS LEÓN AMORES es arqueólogo subacuático y buceador profesional. Formado en la Universidad Autónoma de Madrid y en el Museo Nacional de Arqueología Marítima y Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Subacuáticas del Ministerio de Cultura de España entre 1986 y 1993. Es co-director del “Proyecto Galeones de Azo-

¹ Con la colaboración de la historiadora naval Genoveva Enríquez y la arqueóloga subacuática Beatriz Domingo.

gue” para el estudio del naufragio de la flota de azogues de 1724 hundida en aguas dominicanas y dirige el “Inventario de Naufragios Españoles en América (siglos XV-XIX)”, para la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura.

Correo electrónico: cleonamores@gmail.com

iD ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8255-1567>

Cita sugerida:

LEÓN AMORES, C., (2019). “El naufragio del galeón San José (Panamá, 1631). Pasado, presente y futuro”. *Magallánica. Revista de Historia moderna*, 11 (6), pp. 126-151.

EL NAUFRAGIO DEL GALEÓN *SAN JOSÉ* (PANAMÁ, 1631). PASADO, PRESENTE Y FUTURO

El naufragio del galeón *San José*, ocurrido el 17 de junio de 1631, fue una pérdida crucial para los intereses de la Corona española y de los particulares que embarcaron sus pertenencias en él. En palabras del historiador panameño Alfredo Castellero, “la pérdida del *San José* constituye el más catastrófico de los naufragios que ocurrieron en aguas panameñas durante el período colonial”. Este naufragio obligó a mejorar la descripción de la costa que hasta entonces se tenía. De hecho, aquel mismo año, el piloto mayor de Panamá, Diego Ruiz de Campos, escribió por fin el derrotero más completo que se ha localizado de estas costas pacíficas de Panamá en el siglo XVII y situó por primera vez el bajo en el que colisionó la almiranta (CASTILLERO CALVO, 2006:675).

En esta investigación hemos reunido los relatos de diferentes testigos que vivieron el naufragio en primera persona, cuyos testimonios están conservados en el Archivo General de Indias de Sevilla.² En este expediente hay numerosos documentos relativos al naufragio, desde una carta del Virrey del Perú, el conde de Chinchón, al rey de España o una carta del presidente de la Audiencia de Panamá, Álvaro de Quiñones, al Virrey del Perú, hasta un informe del general Bernardino Hurtado de Mendoza, responsable de la flota, pasando por más de una veintena de testimonios de hombres embarcados, tanto en el *San José* como en la capitana, el galeón *Nuestra Señora de Loreto*. Gracias a estos documentos y a la minuciosa descripción de la costa realizada en el derrotero de Diego Ruiz, hemos podido reconstruir las circunstancias del naufragio.³

² A.G.I., Lima, 43 y A.G.I., Panamá 18 y 31 y A.G.I., Contaduría, 1485 A.

³ Una herramienta esencial para el desarrollo de este trabajo ha sido el documento “*Relación verdadera y cierta de todo lo que hay en esta Mar del Sur en el distrito del gobierno de este reino de Tierra Firme*” redactado por el capitán Diego Ruíz Campos, piloto examinado y muy práctico de toda esta Mar del Sur, en el año 1631. B.N.M., Manuscritos de América, 9573.

Puerto del Callao (Lima, Perú) 31 de mayo de 1631

Eran las once de la noche, poco más o menos, cuando el General Bernardino Hurtado de Mendoza daba la señal de zarpar mandando largar el trinquete a las embarcaciones que formaban la flota. La capitana, *Nuestra Señora de Loreto*, con novecientas toneladas, había sido construida en el astillero de Guayaquil, portaba 44 piezas de artillería, con otros tantos artilleros, 70 marineros, 10 grumetes y los oficiales. Según el virrey del Callao aquella era “(...) la más hermosa y mejor nao de vela y fortaleza que de muchos años a esta parte se ha fabricado en entrambos mares”. La almiranta, el galeón *San Joseph*, con cuatrocientas toneladas, fabricado en Guayaquil por orden del marqués de Montesclaros, Antonio de Viamonte, en 1612, iba provista de 28 cañones, con sus correspondientes artilleros, 50 marineros, 12 grumetes y la plana mayor. Era un galeón viejo al que recientemente se le había embonado el casco, aumentando y reforzando la madera a la altura de la línea de flotación, para darle mayor estabilidad y mejor capacidad de maniobra. Aunque, según un mercader embarcado en la capitana, llamado Juan de Aravio, de 26 años, que había viajado en otras ocasiones en la vieja almiranta, en su testimonio dice que había oído decir a su capitán y maestro de plata que era un navío muy viejo que solo se tenía en pie por el embono que se le había hecho, y que ya el conde de Chinchón había ordenado, a “su vuelta de este viaje al Callao, echarle al través para aprovechar la clavazón, pernería y la madera”.⁴ A ambos galeones les acompañaba una pequeña lancha de velas de gavia que navegaría por delante para avisar de la presencia de posibles peligros.

La travesía comenzaba en el puerto peruano del Callao y finalizaba en el de Perico, en Panamá, al que debían transportar un importante cargamento de plata esperado por la Corona española. El puerto del Callao quedaba entonces defendido únicamente por otros dos galeones, el *Jesús María* y el *San Felipe y Santiago*; dos pequeños pataches, el *San Bartolomé* y el *San Francisco*; y algunas lanchas de vigilancia y defensa. Este puerto, situado en una pequeña bahía protegida de los vientos por la isla de San Lorenzo, era la base de la Armada del Mar del sur, el puerto comercial de Lima y la salida natural de las regiones mineras del altiplano. Era un punto estratégico en las rutas del oro y la plata, sin embargo, sus defensas y su estructura

⁴ Cita Testimonio de Juan de Aravio. A.G.I., Lima, 43.

portuaria eran entonces casi insignificantes. Las naves que arribaban no tenían más opción que fondear a cierta distancia de la costa ya que ni siquiera existía un muelle en el que atracar (PÉREZ-MALLAINA y TORRES RAMÍREZ, 1987). Bernardino Hurtado de Mendoza, capitán general de la Armada del Mar del Sur y del Callao, caballero de la Orden de Santiago y antiguo corregidor de la ciudad de San Marcos de Arica, en Perú, era el responsable de aquella travesía que tenía un total de unas 1.340 millas náuticas comprendidas entre los doce y los nueve grados de latitud. La ruta de ida no era complicada pues la costa siempre estaba a la vista y los vientos del sur y la corriente de Humboldt ayudaban a navegar en dirección norte. El trayecto de ida duraba unos veinte días y solía hacerse sin escalas, salvo alguna parada técnica para obtener noticias de la costa. El punto más complicado para la navegación era la entrada al golfo de Guayaquil, en el que había que extremar las precauciones para no colisionar con los bajos de Chanduy. Las verdaderas dificultades comenzaban siempre en el viaje de vuelta. Los vientos contrarios multiplicaban el tiempo de navegación, llegando a tardar más de cuatro meses desde Panamá al Callao.

Como se esperaba, con los márgenes otorgados a las inclemencias del tiempo meteorológico, el día 10 de junio la flota de Hurtado de Mendoza dejó atrás Guayaquil. Al doblar el cabo de San Lorenzo, el general identificó enseguida la ciudad de Manta. Un chinchorro llegado de Panamá, por orden misma del Virrey de Perú, había dejado en esta población la noticia de que no había enemigo alguno entre este puerto y Panamá. Bernardino envió un mensaje de respuesta al gobernador de Panamá informándole de su salida inmediata hacia las tierras del Istmo y ordenó partir sin más demora *a toda fuerza de vela*.

Entre la isla de La Galera y la punta Garachiné

A la altura de punta Tortuga, pusieron rumbo en línea recta hasta el cabo Corrientes. Tal y como declaró Bernardino, las dos naves navegaban “tan compañeras ambas naos que cada mañana hablaba la Almiranta con la Capitana y cada tarde pedía el nombre sin necesidad de arriar velas”.⁵

⁵ Cita Testimonio de Bernardino Hurtado de Mendoza. A.G.I., Lima, 43.

Según su relato y el de varios testimonios de pasajeros y marinos embarcados, el 17 de junio, los dos barcos y la pequeña lancha, mandada por el capitán Romero, que navegaba por delante, avistaron a babor la isla de La Galera, a unas dos leguas, y a estribor la punta Garachiné, extremo sur del Golfo de San Miguel. Estas enfilaciones eran la señal inequívoca de que entraban en el Golfo de Panamá por el lugar correcto, dejando la zona de bajos peligrosos a la parte contraria de la isla de La Galera, hacia el oeste. Desde aquella enfilación ya solo quedaban 35 leguas para llegar a su puerto de destino.

Antes de sobrepasar la línea que une La Galera con la punta Garechiné, cuando comenzaba ya a atardecer, el piloto mayor del *Nuestra Señora de Loreto* ordenó al capitán de la lancha, que navegase por delante de la capitana para ir tomando la profundidad con la sonda. Al cabo de unas horas, las fuertes corrientes hicieron que la lancha se perdiera. Ante el temor de colisionar con algún bajo y a pesar de tener la seguridad de que la cartografía no marcaba ningún peligro en aquel paso, quiso Hurtado de Mendoza que ambas embarcaciones redujeran la marcha en espera de noticias del capitán Romero. Su intención era buscar una zona con una profundidad adecuada para fondear las naves y esperar hasta el día siguiente para entrar con buena visibilidad en el canal de acceso a la ciudad de Panamá. Los faroles de la capitana se encendieron al anochecer para dar señal a la almiranta, que venía a menos de media legua por popa hacia tierra firme. El viento estaba en calma, el mar se oscurecía por momentos y la corriente era algo más fuerte que durante la tarde. Procedió entonces el piloto mayor, Pedro de Torres, por orden del general, a sondar el fondo desde el mismo galeón para avanzar con seguridad. Al principio, la profundidad era tanta que no hallaban fondo y, según el testimonio del doctor Agustín de Medina, auditor general de la Real Armada, de 28 años, el piloto mandó a un ayudante, llamado Juan Fernández, que se mantuviera sondando todo el tiempo. Al cabo de un rato hallaron dieciocho brazas, una profundidad perfecta para fondear las naves. Un testigo interesante por su condición de autoridad, el general Francisco de Avendaño, procurador general del reino de Chile, de 42 años, embarcado en el galeón *Nuestra Señora de Loreto*, detalla que

“a las 9.30 o 10 de la noche, poco más o menos, viniendo sondando el dicho piloto mayor y una persona con su orden con un escandallo en la mano que le venía refiriendo las

brazas en que se iban hallando, y llegando a decir estaban en 18, oyó este testigo decir al piloto mayor “dale fondo”.⁶

Efectivamente, a las nueve y media de la noche, la capitana disparó la *pieza de dar fondo*, avisando así de su maniobra a la almiranta. Ésta respondió de inmediato con su achote mientras su piloto tomaba con la sonda 25 brazas de profundidad. En seguida, el contra maestre mandó aferrar las velas de gavia navegando unos minutos más con el trinquete, a estribor de la otra nave. Entonces, todo quedó en calma y la capitana largó el ancla para fondear en el lugar elegido. El capitán Antonio de León y Carvajal, relata en su testimonio que, desde el *Nuestra Señora de Loreto*, estaban viendo lo que hacía la almiranta que “parecía venirse llegando”. De repente, se oyó un disparo de cañón que provenía del San José. Aquel sonido sobrecogió a toda la tripulación del *Nuestra Señora de Loreto* pues no era habitual responder a la capitana con disparo en lugar de hacer señal con el achote. Mandó entonces el Hurtado de Mendoza echar el batel al agua sin perder un instante. Entonces, se escuchó un segundo disparo procedente de la almiranta. La tarea de echar el bote al agua no fue fácil ya que éstos eran tremendamente pesados y rompían con facilidad los aparejos de fuerza que se usaban para moverlos. Después de varios intentos, el batel tocó el mar por estribor.

A pesar de que los oficiales, temiendo mayores peligros a causa de las posibles corrientes, pidieron a Hurtado de Mendoza que no se embarcase, quiso el capitán general ser el primero en subir al bote. Le acompañaban dos buzos, el calafate, el carpintero, varios marineros con hachas y otras herramientas, un grupo de buenos remeros, el alférez y el capitán del *Nuestra Señora de Loreto*, Sebastián Duarte, que transportaba en la Almiranta parte de sus bienes personales. El padre Franciscano Alonso Cueto, que había hecho este viaje seis veces y el piloto mayor, que también embarcaron en el bote, insistieron a Bernardino para que embarcase un rezón de fondeo por si fuera necesario. Con todos en el bote, los remeros comenzaron a bogar en dirección hacia la almiranta que, según el capitán Antonio de León, estaba “aprodada hacia la misma parte que ella”.

⁶ Testimonio de Francisco de Avendaño. A.G.I., Lima, 43.

El San José encallado en un bajo desconocido

El capitán Francisco Benítez, residente en Panamá, de 38 años, que venía embarcado en el *San José*, narra con detalle lo que sucedió mientras tanto en la almiranta. Según este testigo, el *San José* iba detrás de la capitana sondando el fondo, maniobra encargada al capitán Juan de Medina, hasta que el *Nuestra Señora de Loreto* disparó pieza de artillería. Todos los testimonios coinciden en que esto sucedió en torno a las nueve y media o diez de la noche. La almiranta respondió con el achote y amainó las velas para fondear. Según las palabras de otro testigo llamado, Antonio Ruiz de Ocharcoaga, de 37 años, que también venía embarcado en el *San José*, el piloto echó la sonda y “halló 25 brazas y apartado de la Capitana media legua poco más o menos”.⁷ Pero fue justo en ese momento, cuando estaban recogiendo la sonda y tratando de aferrar el trinquete en la proa, cuando el galeón tocó el fondo en cinco brazas y quedó encallado. Entonces se disparó pieza artillera desde la almiranta para avisar a la capitana. Antonio Ruiz precisa que escuchó entonces al piloto ordenarle al contraestre que se echase un ancla al agua, tarea que cumplió, aunque, según el testigo, se demoró bastante tiempo. Y cuando estaba largando el cable del ancla la almiranta volvió a tocar el fondo por segunda vez con bastante más fuerza.

Según el testimonio de Francisco Benítez, el agua comenzó a entrar, el casco se abrió y el agua llegó en poco tiempo hasta las escotillas inundando las bodegas. El galeón estaba anegado. Antonio Ruiz describe que “la gente, por estar el agua sobre los castillos de popa y proa, se fue acomodando en el costado del dicho galeón y bauprés de él”.⁸ Volvieron a disparar piezas de artillería y también descargas de mosquete para pedir socorro a la capitana. Entonces, decidieron cortar los mástiles y se dispusieron a echar un batel al agua. Esta tarea, como había ocurrido en la capitana, fue muy compleja, los cables alquitranados se resbalaban con las manos mojadas por los aguaceros que habían sufrido los últimos días de navegación. Al final lo consiguieron y el almirante ordenó al sargento que se embarcase en él y lo amarrase por popa. Mientras tanto, siguieron pidiendo ayuda. Según Antonio Ruiz “estuvieron haciendo señas a la dicha Capitana con achotes hasta cosa de las cinco de la mañana”.⁹

⁷ Cita Testimonio de Antonio Ruiz. A.G.I., Lima, 43.

⁸ Cita Testimonio de Antonio Ruiz.. *Op. Cit.*

⁹ Testimonio de Antonio Ruiz...*Op. Cit.*

Fue entonces cuando llegó Hurtado de Mendoza. A las siete de la mañana del día 18. Los mástiles del *San José* estaban cortados para que no tirasen de la nave y flotando en el agua. La jarcia aún no había sido cortada totalmente. El general pidió al almirante que toda la gente del galeón se situase en el costado de estribor hasta que se hiciera de día ya que, en palabras de Antonio Ruiz, la almiranta estaba “caída hacia la banda de babor”. Sin embargo, en una carta del propio Hurtado de Mendoza dice que cuando llegó por fin a la almiranta, toda la “gente estaba ya tendida por el costado de estribor, desnuda y esperando este socorro”.¹⁰ Según el testimonio del franciscano Alonso Cueto, dice que

“oyó a los que allí estaban, clamando al cielo y pidiendo socorro al dicho general, a quien oyó en voz alta decir que les daría su fe y palabra en nombre de su S.M. y suya de arriesgar muchas vidas que tuviera hasta sacarlos y ponerles en salvo en la Capitana, animándolos y consolándolos lo mejor que pudo, ordenando embarcasen primero los enfermos, los sacerdotes y religiosos, como en efecto se hizo (...)”.¹¹

Al amanecer, entre el batel de la almiranta y el batel y la góndola del *Nuestra Señora de Loreto*, comenzaron a llevar a toda la gente hasta la capitana dejando el general en el *San José* a los hombres que venían con él, incluyendo al franciscano Alonso Cueto, quién quiso quedarse allí hasta que el último hombre del *San José* fuera rescatado. Los últimos en abandonar el galeón fueron el capitán, el almirante y el piloto. Tan solo se constató la muerte de un hombre, un sillero llamado Alonso de Palma que, según Hurtado de Mendoza, se arrojó al agua con un talego de reales sin que se pudieran hacer nada para rescatarle. En diversas declaraciones que hace el general subraya que la colisión del *San José* se produjo en “la parte sin ninguna sospecha de bajos, porque los que las cartas y derroteros avisan de La Galera caen de parte contraria”.¹² También el general Avendaño relata en su testimonio que oyó decir al piloto, y a otras personas que habían navegado la Mar del Sur, que “habían traído siempre el rumbo y derrota presente, y barloventado sobre el mismo paraje donde tocó la Almiranta, sin haber reconocido bajo alguno, ni reconocido por vista ni demarcación derrotero ni carta de marear (...)”. Según este testimonio,

¹⁰ Cita Testimonio de Bernardino Hurtado... *Op. Cit.*

¹¹ Testimonio de Alonso Cueto: A.G.I., Lima, 43.

¹² Cita Testimonio de Bernardino Hurtado... *Op. Cit.*

“el dicho piloto mayor se embarcó en un batel y fue y sondó en redondo el paraje donde la dicha Almiranta estaba perdida, y de vuelta de dicha diligencia dijo que fuera de la parte en que dicha Almiranta estaba encallada, todo lo demás era fondable, que navío de su porte y otro mayor podía navegar”.¹³

Para Diego Ruiz de Campos, piloto mayor de Panamá, quien describe y sitúa el bajo por primera vez después del naufragio, éste tenía cinco brazas en marea baja (9,1 metros) y siete en marea alta (12,7 metros). En la *Carta de la bahía de Panamá* levantada por los marinos ingleses Henry Kellet y James Wood, en 1846 y publicada en Madrid en 1868, el bajo tiene entre 27 y 9 metros, con una roca en la parte Sur-Este que marca 6,3 metros de profundidad, señalado como peligroso. En las cartas náuticas actuales, como la denominada *Gulf of Panama*, de 1928, con últimas correcciones en 2007, el bajo San José es un banco alargado, con orientación Noroeste-Sureste, con una profundidad que pasa de los 28 a los 12 metros en cuya parte Sur-Este presenta una roca denominada *Trollope* en la que apenas hay 2,7 metros de profundidad. Con esta batimetría es perfectamente posible que un galeón del siglo XVII de 400 toneladas en carga colisionase con la roca y rompiera el forro a su paso. Esta roca es relativamente pequeña y en la parte que da hacia el Este cae abruptamente hacia los 18 metros de profundidad, y de ahí, baja a los 34 metros que tiene el fondo en esta zona.¹⁴

En cualquier caso, es evidente que cuando el *San José* encalló, el bajo no estaba cartografiado, y que el general Hurtado de Mendoza, sus capitanes y sus pilotos no hicieron sino seguir las instrucciones que se daban en aquel momento para entrar en la bahía de Panamá acercándose al golfo de San Miguel entre la isla Galera y la Punta Garachiné. De hecho, el mismo Hurtado de Mendoza pide en una de sus declaraciones castigo para el piloto mayor por conocer el bajo desde hacía dos años y no ponerlo en los derroteros y cartas:

“Es fuerza no negar que se perdió en el dicho no conocido bajo ni los dos años que el piloto mayor de esta costa Diego Ruiz de Campos publica ha que le conoce, el cual, si es

¹³ Cita Testimonio del Francisco de Avendaño...*Op. Cit.*

¹⁴ Aportamos también planos y mapas posteriores de la zona: *Mapa que representa el curso de los ríos que fertilizan la provincia de Sta. María del Darién año de 1774*; *Plano Ydrográfico y Geografico del Reyno de Tierra Firme*, del teniente general Martínez de la Vega (1778); *Carta esférica del Golfo de Panamá que elaboran las corbetas Atrevida y Descubierta* de la expedición Malaspina, en 1790.

así, merece castigo en no haberlo avisado para ponerlo en los derroteros y cartas, como ahora se pondrá con la diligencia que yo he hecho”.¹⁵

El casco del San José se despedaza

Con todos ya a salvo en la capitana el general dictó un bando para que nadie hurtase ninguna pertenencia bajo pena de muerte y acordó la Bula de la Cena en el sermón que predicó el jesuita, Alonso Mexía en el que, según testimonio del doctor Agustín de Medina, el padre hizo “una plática amonestando a todos la calidad del delito de hurto”.¹⁶ De hecho, se llegó a detener a dos marineros que habían robado “un pedazo de cadena de oro que dijo don Antonio Enríquez ser suya”.¹⁷ Al día siguiente, jueves 19, el general mandó a la capitana que siguiera el viaje hasta el puerto de Perico y él se embarcó con el piloto, el almirante y el capitán Antonio Pacheco para ir a señalar con una boya la nao perdida. El batel de la capitana les siguió con anclote, calabrote y boyas. Pero el jueves 19, el plan del galeón “con la primera andana de barraganetes” se desgajó y quedó bajo el agua mientras que el resto del navío, con las cubiertas, la artillería, el castillo y el alcázar, era empujado por las corrientes en dirección noroeste.

La capitana ya había comenzado a navegar en dirección a Perico. Francisco de Avendaño, embarcado en el *Nuestra Señora de Loreto*, dice que el día 19 vieron algo insólito: “las cubiertas de la nao perdida venían como siguiéndonos”.¹⁸ Lo mismo atestigua el capitán Antonio de León, quien dice que las cubiertas de la almiranta se movían “como siguiendo a nuestra Capitana”.

Cuando se encontraban al norte de la Isla del Rey, desde la capitana enviaron la lancha para inspeccionar los restos flotantes del *San José*. Mientras tanto, el general había llegado al bajo en el que colisionó la almiranta, balizó con boyas el plan que estaba bajo el agua y sacó algunas barras de plata, concretamente 19, que recogieron un marinero y un grumete. Entonces planeó ir en el batel en busca de la capitana para traer cabos y después navegar hacia las cubiertas del *San José* para llevarlas a una zona limpia donde poder encallarlas y amarrarlas. En el bajo quedaron solo cinco hombres, un guardián y cuatro marineros con la gondolilla y una boya que señalaba las barras

¹⁵ Testimonio de Bernardino Hurtado... *Op. Cit.*

¹⁶ Cita Testimonio de Agustín de Medina. AGI. Lima, 43.

¹⁷ Cita Testimonio de Agustín de Medina... *Op. Cit.*

¹⁸ Cita Testimonio de Francisco de Avendaño... *Op. Cit.*

recogidas. Llevaban un anclote con un buen calabrote, un rezón, armas y bastimentos para aguantar allí ocho o diez días. El viernes día 20 por la mañana el batel llegó a la capitana y reconoció los restos flotantes del *San José*. Con el batel se trató de remolcar al galeón a otro paraje con mejor fondo. La capitana siguió entonces su navegación hasta el puerto de Perico para descargar su plata. Por delante navegó el chinchorro para avisar personalmente en Panamá de lo sucedido. El alférez Diego Fernández de Madrid, de 24 años, vecino de Panamá, que había venido embarcado en el *San José* y que ahora remaba en el chinchorro, fue quien habló directamente con el presidente de la Audiencia, Álvaro de Quiñones Ossorio, solicitándole la ayuda que el general le había pedido: “bergantines de remo, buzos, carpinteros y herramientas”.

En una hora, el presidente de la Audiencia de Panamá dispuso lo necesario para ir desde Panamá hasta el puerto de Perico, donde estaba fondeada la capitana y, desde allí fue, en un bergantín en dirección al bajo en el que colisionó la almiranta. El alférez y el escribano mayor de minas y registros de Tierra Firme, Manuel Maldonado, acompañaron al presidente hasta el bajo y, posteriormente, fueron hasta la isla de Contadora en la que estaban las cubiertas custodiadas por el general Bernardino Hurtado de Mendoza.

El día 21 al anochecer, según informa el general en una carta redactada el día 22 de junio, el “casco del galeón perdido, que arrancó del plan con las cubiertas”, remolcado por la lancha y el batel, llegó a la isla Saboga, junto a la Pacheca. En palabras del general

“venimos confiados en la intercesión del bendito San Joseph que trae el navío en el tabernáculo de la popa, que no se ha de perder nada, para lo cual han ofrecido los interesados a uno por ciento para hacerle una fiesta y colocarle en su convento de San Agustín de esa ciudad.”¹⁹

El general insiste en que lo importante

“es acudir con buenos buzos y bergantines de remos a la parte de las barras, que es donde desde luego se puede trabajar, y sacar los cajones de azogue y cuanto pueda quedar en el bajo, y donde tomó tierra el navío enviar cuantos carpinteros sea propósito y buzos de que acá tendremos hasta 6 u 8 buenos.”²⁰

¹⁹ Cita Carta de Bernardino Hurtado al Presidente de la Audiencia de Panamá. A.G.I. Lima, 43.

²⁰ Testimonio de Bernardino Hurtado de Mendoza. *Op. Cit.*

El presidente se quedó en Contadora con el alférez mientras el general fue de nuevo al bajo con el batel, la lancha y el navío que iba a dar aviso al Perú, que el mismo general obligó a ir con él para tratar de buscar más plata con ayuda de buzos de perlas de la zona. Entre Contadora y Saboga, o entre Contadora y Chaperá, según otros testigos, donde se encontraban los restos del galeón, ya sin el castillo de proa ni el bauprés, estaban los cajones y talegas de reales del rey y de particulares; mientras que en el bajo quedaban, fundamentalmente, las barras de plata, piñas sueltas y plata labrada. En ambos puntos se irán extrayendo materiales y objetos desde el día 21 de junio al día 7 de julio.

El 25 de junio vuelve a Contadora el presidente con tres bergantines, una fragata y dos chinchorros acompañado por el auditor Juan Flores, el tesorero Diego Sánchez de Quiroga y el capitán y piloto mayor Diego Ruiz de Campos, a quien Hurtado culpó de la catástrofe, quien tomó sonda del lugar en el que estaban los restos: cinco brazas en bajamar y siete en pleamar. Al día siguiente partieron hacia el bajo en el que colisionó la almiranta llegando a la isla Galera el día 28, cuando eran las cuatro de la tarde. Desde allí buscaron el bajo y

“habiendo hecho muchas diligencias para hallarle, se vio reventar un bajo, a donde llegaron su señoría con todas las personas referidas y bateles, y se halló una boya pequeña puesta en un pedazo de calabrote, que parecía jarcia de Chile.”²¹

El 2 de Julio, el presidente de la Audiencia de Panamá decide quemar los restos del *San José* que están varados junto a las peñas de Contadora tras una inspección del almirante Martín de Salcedo y el sargento mayor Martín de Vergara “quienes habiéndola visto y entrado dentro, hallaron no tener cosa más que la artillería de entrecubiertas del árbol mayor a popa.”²² Esta medida se toma “para que se pueda sacar la parte que más se pudiere de la clavazón y quede libre para poder sacar la dicha artillería.”²³ Martín de Salcedo certifica, el día 7 de Julio, que hizo

“quemar el dicho galeón Almiranta sin que corriesen riesgo alguno las 7 piezas de artillería que a la sazón tenía entre cubierta, las cuales cayeron al agua y se han sacado

²¹ Cita Testimonio de Bernardino Hurtado...*Op. Cit.*

²² Cita Carta de Martín de Salcedo al Presidente de la Audiencia de Panamá. A.G.I., Lima 43.

²³ Cita Carta de Martín de Salcedo...*Op. Cit.*

todas 7, y se va recogiendo alguna parte de la clavazón y herraje que el dicho galeón fue despidiendo con la quema.”²⁴

Después de estar desde el día 23 de junio al 10 de Julio al frente de las tareas de rescate, entre el bajo en el que chocó el San José y la isla en la que finalmente quedó embarrancado, Álvaro de Quiñones, comenzó a dictar a su secretario una carta dirigida al Virrey de Perú. Era una carta bien elaborada, perfectamente tramada en la que se subrayan las diligencias realizadas para rescatar el tesoro del Rey quitándole, en parte, los méritos al general Bernardino Hurtado de Mendoza:

“Partí dentro de una hora con bergantines y buzos, y fui con harto riesgo y descomodidad a estos parajes. Hiciéronse las diligencias que V.E. mandará ver por los autos que serán con esta. Volví a esta ciudad a diez de este, con un millón poco más o menos en barras y reales. Sacáronse 22 piezas de artillería y algunos cables y jarcia, y lo que venía en reales no tiene tan buen estado. Volví a despachar lo necesario para su cumplido efecto, hoy y no antes, porque eran aguas avivas y rompe con ellas aquel bajo mucho.”²⁵

Carta al rey de España

Dos días después de recibir la carta del presidente de la Audiencia de Panamá, el Virrey de Perú, conde de Chinchón, escribió al Rey de España, Felipe IV para darle cuenta de lo sucedido a la almiranta destacando en esta misiva la singularidad del naufragio y subrayando que jamás había habido durante su mandato en Perú un accidente de tal envergadura.

Apesadumbrado por lo acontecido, el Virrey trata de explicarle al Rey de España que había recopilado todos los testimonios del naufragio para efectuar el correspondiente juicio ante la Audiencia. En la misma carta, el Virrey habla de la pérdida material y de la compensación entre la carga registrada y la que iba sin registrar:

“Espero que de lo que iba con registro la pérdida ha de ser poca o ninguna, según los que los buzos sacaban y habían descubierto, y algunos se alargan a presumir que aunque la haya podrá sanearse con lo que se llevaba sin él... que debe de ser considerable lo que se oculta.”²⁶

²⁴ Cita Carta de Martín de Salcedo... *Op. Cit.*

²⁵ Carta del Presidente de la Audiencia de Panamá al Virrey del Perú del 14 de julio de 1631. A.G.I., Lima, 43.

²⁶ Carta del Virrey del Perú al Rey de España del 23 de agosto de 1631. A.G.I., Lima, 43.

El cargamento declarado del *San José* estaba formado por 1.417 barras de plata, 416 cajones con pesos de a ocho, 73.436 reales de a ocho en talegas, 27 piñas de plata y 1.500 marcos de plata, además de las 28 piezas de artillería. En opinión de Juan Antonio Suardo, que describe la partida desde Lima, comenta que la almiranta llevaba uno de los cargamentos más ricos enviados a España y mucho oro y plata sin registrar.²⁷

Sobre el galeón, el propio Virrey dice lo siguiente:

“el buque, aunque estaba fuerte y bien reparado, había veinte años que servía y no le ayudó nada a resistir los embonos que se le hicieron, porque en efecto vienen a ser dos géneros de fábricas. Si ahora se tasara fuera en mucho menos de los que a V.M. le costara cualquier otro que se haga, pero durará más tiempo. Y de veintiocho piezas de artillería que llevaba, quedaban ya aboyadas o fuera del agua las veinticuatro, y muchas de sus balas y mosquetes, jarcía y pernería, que excusará buena parte de gasto si se hubiera de comprar, y juzgo que después se toparán otras cosas.”²⁸

El Virrey agradece a los buzos locales el rescate:

“el daño de los vasallos de V.M. creería que será de consideración, porque por buena diligencia y fortuna que haya, la mar no dejará de quedarse con alguna parte, y en cualquiera otra de la del Sur, o de la navegación de la del Norte, tuviera dificultosísimo reparo, pues los negros buzos que hay, con ocasión de la pesquería de las perlas, han sido el verdadero. De forma que aunque Nuestro Señor ha querido castigarnos fue con la piedad de su liberal misericordia.”²⁹

Por fin, el 14 de agosto de 1631, un grupo de testigos declara ante un escribano que recoge los testimonios para el oidor de Panamá, Miguel de Mena. Gracias a estos relatos hemos podido hacer esta reconstrucción de los hechos, si bien es cierto que hay cierta confusión entre los diversos viajes que, tanto el general como el presidente de la Audiencia, hicieron a Contadora y al bajo. También nos quedan ciertas dudas sobre si ambos se encontraron en la isla Contadora y de qué forma compartieron la información y las tareas de rescate. Da la impresión de que los dos necesitaban ser protagonistas ante el rey de las acciones de recuperación de la valiosa carga.

A.G.I. Lima 43.

²⁷ J. Antonio Suardo, *Diario de Lima (1626-1639)*. Mayo 1631. Publicado en Lima en 1936 con prólogo de Rubén Vargas Ugarte.

²⁸ Cita Carta del Virrey del Perú... *Op. Cit.*

²⁹ Carta del Virrey del Perú... *Op. Cit.*

Si hoy tuviéramos que juzgar este accidente marítimo parece evidente que Hurtado de Mendoza actuó correctamente en todo momento y que la falta de cartografía de la zona fue la causa de la colisión. Desconocemos si, como dice el general, el piloto mayor de Panamá conocía la existencia de este peligroso bajo y no dio aviso para incluirlo en las cartas y derroteros. Lo que sí está claro es que este accidente obligó a Diego Ruiz de Campos a escribir un magnífico derrotero de las costas pacíficas de Panamá, publicado el mismo año del naufragio y conservado actualmente en la Biblioteca Nacional de Madrid, que estamos transcribiendo y estudiando actualmente para comprender mejor el paisaje marítimo panameño en el siglo XVII.

Si las indicaciones que aporta Diego Campos en su derrotero hubieran sido transmitidas antes a los galeones de la Armada del Mar del Sur, el *San José* habría llegado al Puerto de Perico sin ningún percance. La detallada descripción de la costa hecha por Campos y los mapas y croquis que acompañan su derrotero dejan claro el lugar por el que hay que pasar para llegar a Panamá y hace especial hincapié en que hay que navegar pegados a tierra firme y no a la isla Galera, exagerando incluso la cantidad de bajos que hay junto a esta isla:

“La primera Ysla que está mas fuera de todas para la parte del sur es la que se llama La Galera y desde ella con la punta de Garachine que está en la tierra firme se empieza a formar la canal grande por donde como está dicho entran y pasan los navíos para venir a surgir en el Puerto de Perico de Panamá y tiene ancho la dicha entrada y canal desde la punta de Garachine que es la tierra firme mas cercana a la dicha Ysla de La Galera cinco leguas largas y viene corriendo la dicha canal la vuelta del noroeste veinte y una leguas hasta la Ysla que se llama La Pacheca que es la postrera en la salida de la otra canal de la parte noroeste y desde esta otra y la de La Pacheca a la Ysla de Chepillo que esta pegada a la tierra firme que es la boca de la (...) salida ay siete leguas y esta una ysla en otra en derrota de norte sur derechamente.

Y para entrar por esta otra canal viniendo al (...) puerto de Perico se an de arrimar muy cerca de la Punta de Garachine que es muy fondable y desviarse de la Ysla de La Galera todo lo que pudieran porque por todas partes tiene baxos muy peligrosos que salen dos leguas a la mar y aunque por entre ellos y la otra isla ay canales fondables lo mas seguro y cierto es desviarse de ella y arrimarse como se esta dicho a la tierra Firme.”³⁰

En el dibujo que acompaña el texto, el piloto mayor de Panamá dibuja, a modo de croquis, la Isla del Rey y las demás islas que forman el Archipiélago de las Perlas nombrando algunas de ellas (*Pacheca, Saboga, Contadora, La Mina, Viberos, Gaspar*

³⁰ Relación verdadera... *Op. Cit.* pp. 36-37.

Ramos, P^o González, Chuche, San Telmo y Galera) y la tierra firme con la punta Garchiné, punta Patiño, punta de San Lorenzo y todos los ríos que desembocan en el golfo. Campos traza una línea en la que comienza el canal de entrada a Panamá, con el texto “derrota del nornoroeste para entrar por esta canal”, también dibuja con puntos el bajo en el que colisionó el *San José* con la leyenda: “En este baxo se perdió la almiranta de su Majestad este año de 1631”;³¹ y marca el punto en el que hay que cambiar el rumbo de nornoroeste a noroeste, pasada la isla Pacheca, frente a la desembocadura del río de la Maestra, para dirigirse al destino final del viaje, el puerto de Perico.

En definitiva, el naufragio del *San José* es el mejor testimonio arqueológico de los galeones de la Armada del Mar del Sur. Un accidente perfectamente evitable si el bajo con el que colisionó hubiera estado cartografiado y avisado antes de que el *Nuestra Señora de Loreto* y el *San José* surcasen aquellas aguas.

El galeón *San José*. Pasado, presente y futuro

Trescientos setenta años después de aquel fatídico naufragio un equipo español financiado por la Fundación Icasur y de acuerdo con el Instituto Nacional de Cultura de Panamá e informando en todo momento al Ministerio de Cultura español, buscó información de archivo sobre el *San José* y otros barcos históricos hundidos en las aguas de Panamá. Se localizaron en el Archivo General de Indias de Sevilla más de 84 naufragios españoles, ingleses y escoceses. El objetivo era inventariar este patrimonio y aportar al gobierno panameño la información necesaria para poder delimitar zonas de respeto al patrimonio cultural subacuático ante las amenazas de grupos de buscadores de tesoros que buceaban libremente por estos naufragios. La información recopilada permitió delimitar varias zonas con máxima concentración de barcos hundidos y fue la base para que, desde el INAC, se apostara por la ratificación de la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático. Los resultados de este proyecto se dieron a conocer en 2002 a través de la prensa española, que exageró y desvirtuó en parte el trabajo realizado, ya que, en ningún caso se realizaron intervenciones bajo el agua sino, únicamente, trabajo de archivo.³²

³¹ Relación verdadera... *Op. Cit.* pg. 50.

³² https://www.abc.es/cultura/abci-descubren-naves-espanolas-hundidas-bajo-aguas-panama-desde-siglo-200212010300-147016_noticia.html

En el camino correcto y como era de esperar, el 26 de marzo de 2003, Panamá ratificó la Convención de la UNESCO. Sin embargo, aquel mismo año, entre los meses de junio y julio, la compañía de buscadores de tesoros Investigaciones Marinas del Istmo S.A. (IMDI), a la que había molestado especialmente la presencia de la fundación española y su vocación anti-buscadores de tesoros, firmó de forma apresurada un contrato con el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), para explorar, excavar y explotar naufragios históricos en todo el litoral panameño, entre ellos, el *San José*.

IMDI trabajó sin la supervisión efectiva del Instituto Nacional de Cultura y esto permitió que operasen sin metodología arqueológica alguna. Entre los socios y colaboradores de la compañía estaban Gassan Salama (presidente), ex-gobernador de la provincia de Colón, Gustavo Leal Cuervo, antropólogo panameño que no arqueólogo subacuático, Mike McDowel, aventurero australiano, Alberto Vázquez, ingeniero mexicano, Janio Lescure, abogado, Pat Croce, ex-propietario de un equipo de fútbol norteamericano y James Sinclair, conocido buscador de tesoros. Un equipo carente, a todas luces, de los profesionales adecuados para llevar a cabo un proyecto arqueológico bajo el mar.

En el año 2004 el contrato con IMDI se suspendió cautelarmente por violar la ley 58 del 7 de agosto de 2002 que regula el Patrimonio Histórico Nacional, pero en 2007, la compañía solicitó una prórroga a su contrato. La clave estaba en el debate acerca de si en un naufragio histórico hay bienes de con valor patrimonial y otros con valor, únicamente, comercial, algo que, no solo atenta gravemente contra el Patrimonio Arqueológico Subacuático, sino que es una excusa ya muy manida por los buscadores de tesoros para justificar los repartos de materiales procedentes de los naufragios, como se ha visto recientemente en el caso del navío del mismo nombre hundido en aguas de Colombia. En 2010, Dulcidio De La Guardia, entonces viceministro de finanzas, extendió el contrato de IMDI, que caducaba en 2008, hasta el año 2013. Entre 2012 y 2013 IMDI tuvo una gran actividad en el mar. Durante estos años, IMDI llegó a poner en marcha una página web en la que se comercializaban las monedas de plata y otros objetos procedentes del *San José*, seguramente mezcladas con objetos de otros naufragios panameños como los de la playa de las damas en Nombre de Dios, donde también habían estado prospeccionando. Al finalizar el año 2013 solicitan una nueva extensión del tiempo de contrato, pero esta vez se les deniega por la resolución n°807-

04-830-2015 de la Dirección de Bienes Patrimoniales del Estado. Ese mismo año la Contraloría General de la República solicita que el INAC revoque los permisos concedidos por la directora de la DNPH, Sandra Lineth a IMDI en 2013, recordándole que los bienes de carácter histórico no pueden ser objeto de concesión por parte del Estado. El 28 de marzo de 2015, en el transcurso de una conferencia sobre Patrimonio Arqueológico Sumergido, organizada por la Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo e impartida por el autor de este artículo, la periodista Mónica Guardia, del periódico *La Estrella de Panamá*, se interesó por el naufragio del *San José* y publicó al día siguiente dos páginas que pusieron este caso de nuevo en primera línea.³³ Al día siguiente, el blog español *Espejo de Navegantes* publicó un extenso artículo haciéndose eco del caso³⁴ y el 2 de abril ese mismo blog escribió también sobre este naufragio.³⁵

Tal fue el alcance de este caso, que la UNESCO decidió enviar una misión a Panamá para evaluar la situación, noticia que dio a conocer a la prensa española el 28 de abril de 2015.³⁶ Entre los días 1 a 14 de julio y 21 a 29 de octubre de 2015, un equipo especializado de la UNESCO inspeccionó algunos puntos de la isla Contadora en los que había trabajado IMDI, donde parte de los restos del *San José* habían sido quemados para rescatar la artillería y la clavazón en 1631. La inspección concluyó que los proyectos llevados a cabo por IMDI no se habían adecuados a las normas del anexo de la Convención de UNESCO, “no habían aportado información suficiente sobre su actividad bajo el agua, haciendo una simple recogida de objetos históricos sin metodología arqueológica alguna”, y además, que podrían haber afectado a otros naufragios y sus contextos arqueológicos además del *San José*. El equipo de UNESCO determinó “que las acciones de IMDI habían originado la destrucción de un yacimiento arqueológico y la pérdida de su valor como documento histórico”.³⁷

La prensa española y la panameña reflejaron de inmediato en sus artículos publicados en 2015 la preocupación por la salvaguarda de este naufragio³⁸ y expusieron

³³ <http://laestrella.com.pa/internacional/mundo/vende-tesoro-galeon-jose/23854288>

³⁴ <https://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/otros-temas/panama-permite-el-expolio-del-galeon-san-jose.html>

³⁵ <https://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/otros-temas/panama-riesgo-expolio-galeon-san-jose.html>

³⁶ <https://www.abc.es/cultura/20150428/abci-unesco-panama-jose-201504281941.html>

³⁷ <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/STAB-Panama-ESP-publico.pdf>

³⁸ https://www.prensa.com/cultura/UNESCO-degradacion-San-Jose-Panama_0_4366813410.html

la postura española sobre este hundimiento histórico: “El galeón San José forma parte de la historia compartida entre España y Panamá. España desea que los objetos encontrados en el pecio se queden en Panamá para disfrute de los panameños y de todo el mundo.”³⁹ El domingo 3 de enero de 2016, la Estrella de Panamá amanecía con una nueva noticia sobre el caso. Según este periódico, Alberto Vázquez, socio de la compañía IMDI, había pasado por el Banco Nacional de Panamá y había retirado 3.000 monedas de plata extraídas del *San José* para intentar salir del país, pero cuando estaba depositando las monedas en el maletero de su vehículo fue identificado y arrestado. Una suerte parecida corría otro de los socios, Dan Porter, cuando con su barco, Sea Reaper III, utilizado por IMDI en alguna de sus campañas, retornaba a su puerto base en Florida con más de un centenar de monedas de plata.⁴⁰

Hoy el caso no está cerrado, ni mucho menos. La esperanza de que estos delitos sean condenados y parte de los daños ocasionados al naufragio reparados es clave en el futuro del patrimonio cultural subacuático de Panamá. En nuestra opinión, un naufragio tan importante y trascendente para la historia marítima de Panamá y para el conocimiento de la Armada del Mar del Sur, como es el *San José*, debe servir de acicate para crear en el país las infraestructuras necesarias para el desarrollo continuado de la arqueología subacuática, la formación de personal especializado y la creación de espacios de conservación, restauración y exposición.

Hay que destacar que los restos del casco del galeón, tanto los que puedan quedar del plan en el bajo *San José*, con el que colisionó, como los que puedan estar en la isla Contadora, donde fue quemado definitivamente, no han sido localizados y si IMDI los encontró en el transcurso de sus exploraciones, no dio parte de su existencia. Además, la gran cantidad de naufragios históricos que aun yacen bajo el mar en las costas panameñas del Atlántico y el Pacífico aportarán sin duda nuevos datos para configurar el paisaje marítimo panameño a lo largo de los siglos.⁴¹

<https://www.eluniversal.com.mx/articulo/cultura/patrimonio/2015/12/11/unesco-denuncia-saqueo-de-galeon-san-jose-hundido-en-panama>.<https://www.abc.es/cultura/20150429/abci-naufragio-jose-panama1631-201504282046.html>.

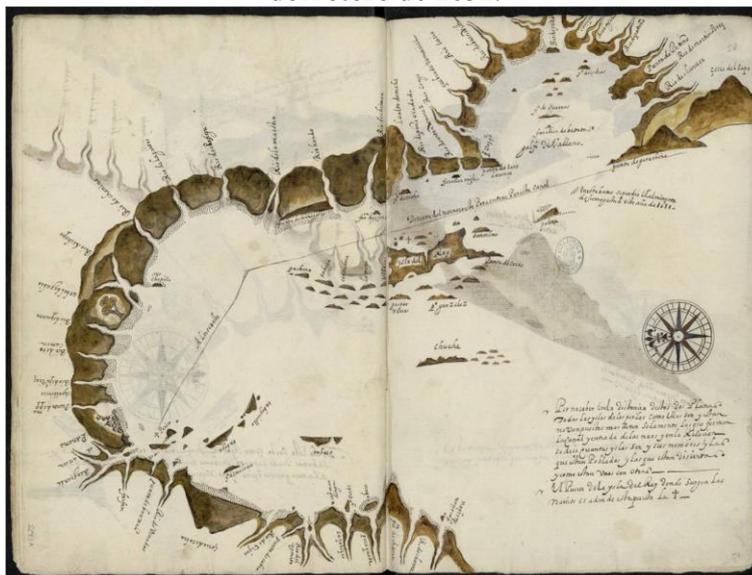
³⁹ Cita https://www.prensa.com/cultura/UNESCO-degradacion-San-Jose-Panama_0_4366813410.html.

⁴⁰ <http://laestrella.com.pa/estilo/cultura/saqueo-galeon-jose/23913582>

⁴¹ El Ministerio de Cultura español ha elaborado en 2018 un Inventario de Naufragios Españoles en América entre los siglos XV y XIX con más de 60 hundimientos y pérdidas correspondientes a las aguas de Panamá: https://elpais.com/cultura/2019/02/21/actualidad/1550773962_736429.html. <https://canalhistoria.es/blog/mapa-del-tesoro-espana-600-barcos-hundidos->

Lista de imágenes

Imagen N°1: Mapa de Diego Ruiz de Campos, piloto mayor de Panamá. Incluido en su derrotero de 1631.



Fuente: Biblioteca Nacional de España.

Imagen N° 2: Detalle del bajo según Diego Ruíz de Campos en el que colisionó la almiranta San José.



Fuente: Biblioteca Nacional de España.

caribe/?cli_action=1567100612.062. <http://mirada21.es/ocio-cultura/se-localizan-681-barcos-hundidos-en-el-caribe/>.

También se está realizando un estudio para reconstruir los pasos del hundimiento con una modelización del momento en el que el *San José* colisiona con el bajo: https://elpais.com/cultura/2018/10/30/actualidad/1540898407_186545.html

Imagen N° 3: Detalle del Mapa que representa el curso de los Ríos que fertilizan la Provincia de Sta. María La Antigua en el Darién año de 1774.



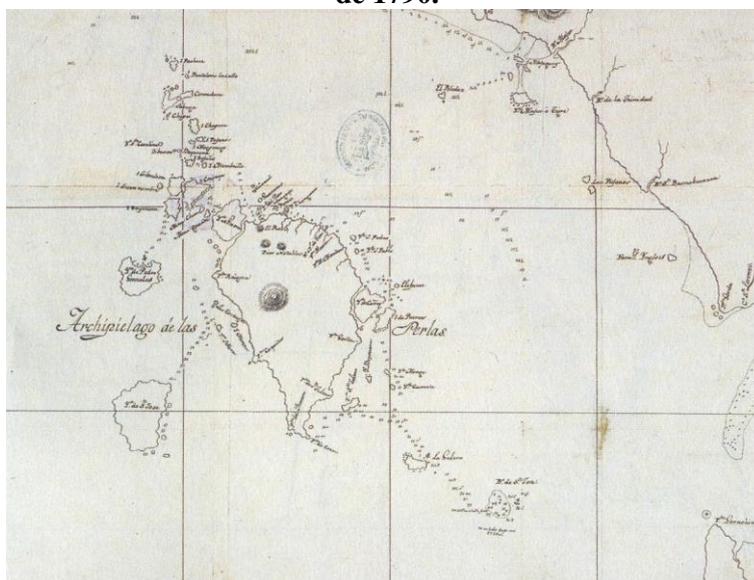
Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen N° 4: Detalle del Plano Ydrográfico y Geográfico del Reyno de Tierra Firme y sus provincias de Veragua y Darién. Panamá y febrero de 1778.



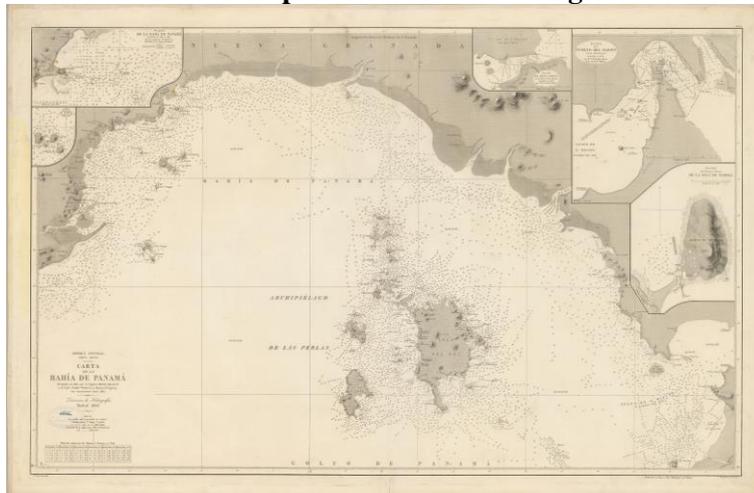
Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen N° 5: Detalle de la Carta Esférica del Golfo de Panamá comprendido desde la Punta de Garchiné hasta la de Chame con todas las Yslas del Archipiélago de las Perlas, nuevamente reconocido y levantado por las Corbetas de S.M. descubierta y Atrevida año de 1790.



Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen N° 6: Carta de la Bahía de Panamá, levantada en 1847 por el capitán Henry Kellett y el Comr. James Wood de la Marina Real Inglesa, con correcciones hasta 1684. Publicada en Madrid por la Dirección Hidrográfica en 1868.



Fuente: Museo Naval de Madrid.

Imagen N°7: Vista aérea de la Isla del Rey



Fuente: Instituto Nacional de Cultura de Panamá.

Imagen N° 8: Banner publicitario perteneciente a la página web de Investigaciones Marinas del Istmo en el que se muestran monedas de plata y otros objetos rescatados del galeón San José para su comercialización.



Fuente: Investigaciones Marinas del Istmo (IMDI).

Imagen N° 9: Embarcación *Sea Reaper* utilizada por IMDI, provista de propulsores o buzones para las hélices.



Fuente: Juan Méndez.

Imagen N° 10: Cañón de bronce de 1628 recuperado en aguas de Panamá, sin conocerse la procedencia exacta, que podría pertenecer al galeón San José. Actualmente en las dependencias del Patronato de Panamá la Vieja.



Fuente: Carlos León.

Bibliografía

- ANDERSON, C. L. G., (1914). *Old Panamá and Castilla del Oro*, Boston: Boston Page Co.
- CASTILLERO CALVO, A., (2004). *Las rutas de la Plata. La primera globalización*, Madrid: Ediciones San Marcos.
- CASTILLERO CALVO, A., (2006). *Sociedad, economía y cultura material. Historia urbana de Panamá la Vieja*, Panamá: Patronato Panamá Viejo.
- DELGADO, J.; MENDIZÁBAL, T.; HANSELMANN, F. y RISSOLO, D., (2016). *The maritime landscape of the isthmus of Panamá*, Gainesville: University Press of Florida.
- HERRERA DE LA CRUZ, J., (1926). *Panamá La Vieja. Resumen histórico y guía de sus ruinas*, Panamá: Ed. De la Academia.
- LOHMANN VILLENA, G., (1946). *Historia Marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*, Lima: Ansonia.
- PÉREZ-MALLAINA, P. E. y TORRES RAMÍREZ, B., (1987). *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- RUIZ DE CAMPOS, D., (1631/1892). “Relación verdadera y cierta de todo los que hay en esta mar del Sur en el distrito del gobierno de este reino de Tierra Firme, este año de 1631”. En A. B. CUERVO (Comp.), *Colección de Documentos Inéditos Sobre la Geografía y la Historia de Colombia* (T. III, p. 15). Bogotá: Vapor de Zalamea.
- SOSA, J. B., (1919). *Panamá la Vieja*, Panamá: Imprenta Nacional.