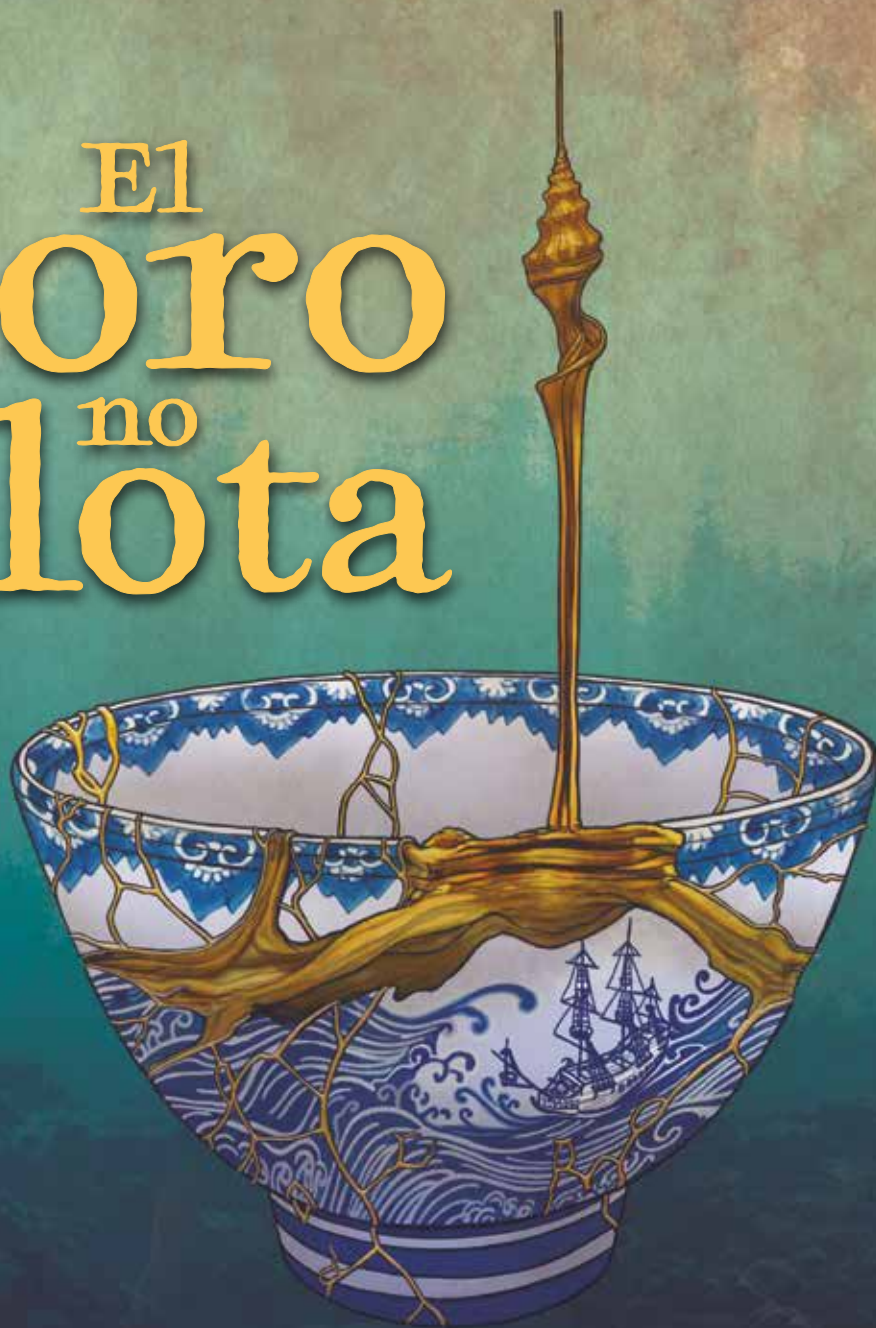
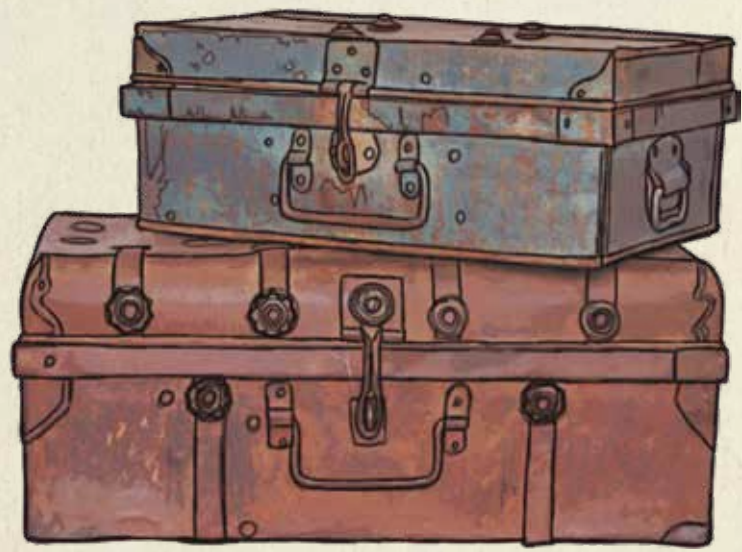


El oro ^{no} flota



HISTORIAS SUMERGIDAS DEL GALEÓN SAN JOSÉ

Textos ANDRÉS OSPINA ✦ Ilustraciones DIEGO BOHÓRQUEZ



MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES

* * *

MINISTRA DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES

Yannai Kadamani Fonrodona

VICEMINISTRA DE LOS PATRIMONIOS, LAS MEMORIAS Y LA GOBERNANZA CULTURAL

Saia Vergara Jaime

VICEMINISTRO DE LAS ARTES Y LA ECONOMÍA CULTURAL Y CREATIVA (E)

Fabián Sánchez Molina

SECRETARIA GENERAL

Luisa Fernanda Trujillo Bernal

DIRECTORA DE PATRIMONIO Y MEMORIA

Mónica Orduña Monsalve

* * *

INSTITUTO COLOMBIANO DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA

DIRECCIÓN GENERAL

Alhena Caicedo Fernández

SUBDIRECCIÓN DE APROPIACIÓN SOCIAL Y

RELACIONAMIENTO CON EL CIUDADANO

Angélica María Medina Mendoza

TEXTOS

Andrés Ospina

ILUSTRACIONES

Diego Bohórquez

EDICIÓN Y COORDINACIÓN EDITORIAL

Ximena Bernal Castillo

DISEÑO EDITORIAL

Yéssica Acosta Molina

CORRECCIÓN DE ESTILO

Pablo Castro Henao

AGRADECIMIENTOS ESPECIALES:

Antonio Jaramillo Arango

ISBN obra impresa: 978-628-7774-42-1

ISBN obra digital: 978-628-7774-43-8

© Instituto Colombiano de Antropología e Historia-ICANH

© Autor: Andrés Ospina

© Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. Sin la autorización escrita del editor, se prohíbe la reproducción total o parcial del diseño y del texto de esta obra por cualquier medio o procedimiento. También está prohibida la venta de esta obra.

IMPRESIÓN

Imprenta Nacional de Colombia

INSTITUTO COLOMBIANO

DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA-ICANH

PRIMERA EDICIÓN, 2025

INSTITUTO COLOMBIANO

DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA-ICANH

CALLE 12 No. 2-41, BOGOTÁ, D. C.

TELÉFONO: (601) 444 0544, EXT. 111

WWW.ICANH.GOV.CO

Ospina, Andrés, autor

El oro no flota: historias sumergidas del galeón San José / textos Andrés Ospina; ilustraciones Diego Bohórquez; Primera edición – Bogotá, Colombia: Instituto Colombiano de Antropología e Historia. ICANH, 2025.

132 páginas: ilustraciones, fotografías a color; 22 cm.

ISBN: 978628774421

ISBN:(digital) 978-628-7774-43-8

Incluye bibliografía.

1. Novela histórica colombiana – Siglo XXI 2.

Galeón San José – Historia – Siglo XVII - XVIII –

Novela 3. Naufragios – Historia – Colombia – Siglo

XVII - XVIII – Novela 5. Historia naval – Colombia

– Novela 6. – Memoria colectiva en la literatura 7. 4.

Tesoros ocultos – Caribe (Colombia) – Novela

I. Bohórquez, Diego, ilustrador

CDD: Co 863.7

SCDD 22

CEP - ICANH. Biblioteca Especializada Alicia

Dussán de Reichel

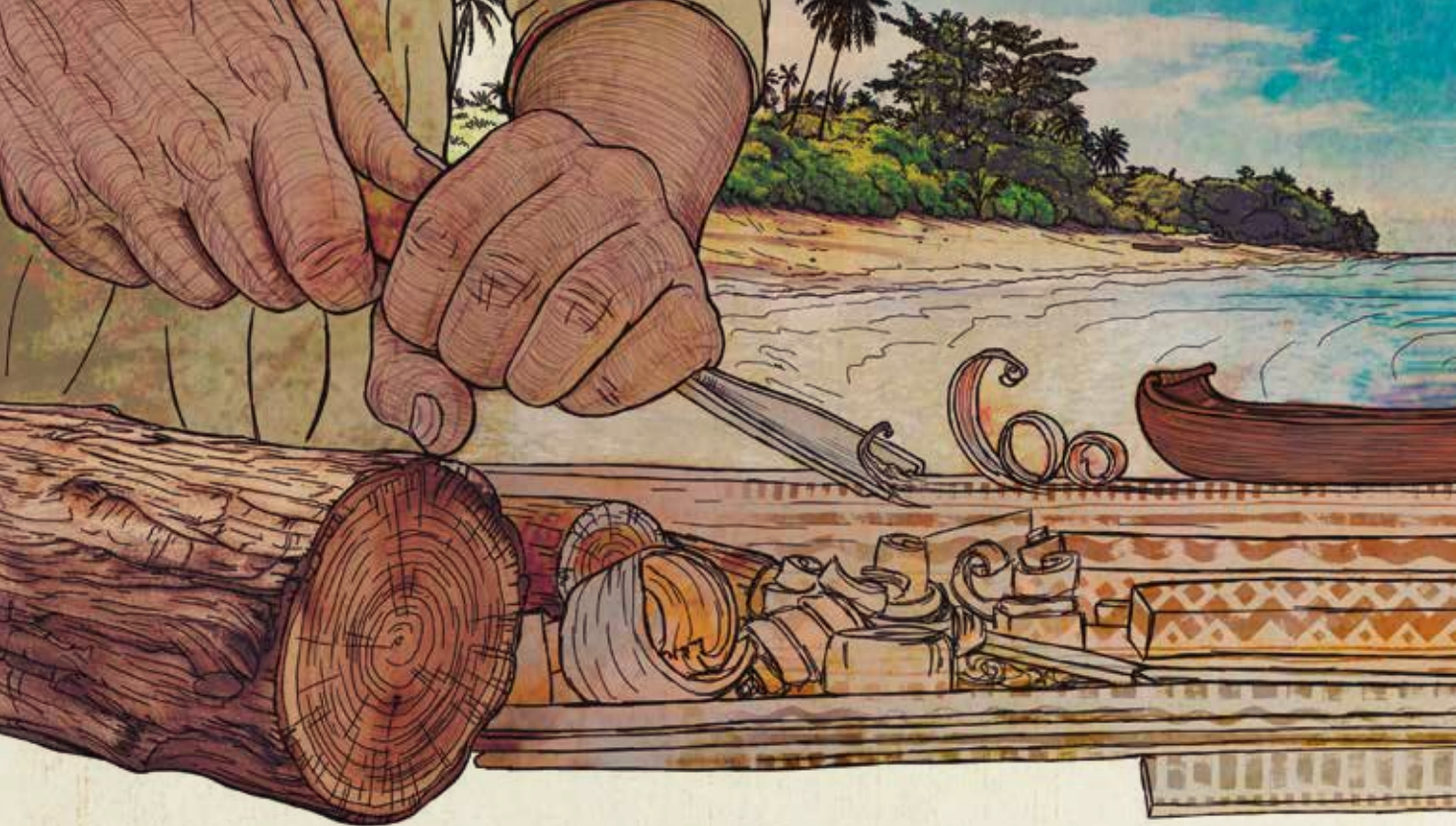




El
oro
no
flota

HISTORIAS SUMERGIDAS DEL GALEÓN SAN JOSÉ

Textos ANDRÉS OSPINA ✦ Ilustraciones DIEGO BOHÓRQUEZ



CONTENIDO

[P. 06] Nota a la edición
[P. 08] Las voces hundidas

[P. 10] I
Sueños de astillero

[P. 20] II
El perfume de la capitana

[P. 28] III
Veritas vos liberabit

[P. 34] IV
Confesión al espejo

[P. 42] V
Sombras en cubierta

[P. 48] VI
El hombre de las tres lenguas

[P. 54] VII
Teredo navalis



[P. 62] VIII

El tambor que no sonó

[P. 74] IX

Lo que mis ojos vieron

[P. 82] X

Hijo del remo y de la marea

[P. 90] XI

El fuego que nunca ardió

[P. 100] XII

La ocasión perdida

[P. 108] XIII

Lo que el mar no sepulta

[P. 114] Epílogo

[P. 118] Tripulación para este viaje

[P. 122] Bitácora del naufragio

[P. 124] Diccionario de palabras hundidas

[P. 129] Obras consultadas

NOTA A LA EDICIÓN

LA PRESENTE PUBLICACIÓN PROPONE una mirada al galeón San José y a sus vestigios subacuáticos, más allá de la representación que a lo largo del tiempo lo ha reducido a un simple *tesoro sumergido*.

Las imágenes y el texto que conforman esta obra han sido concebidos como un ejercicio literario e ilustrativo de ficción, construido a partir de ciertos referentes históricos y arqueológicos provenientes de diversas fuentes: unas verificadas y oficiales, otras no.

Conviene subrayar que se trata de una propuesta creativa que, desde lo narrativo, se permite libertades para dar vida a personajes, situaciones y escenas ambientadas en un contexto histórico del siglo XVIII, pero elaboradas en gran medida desde la invención literaria. Su propósito es narrar una riqueza distinta a la asociada durante siglos al oro, ese material que se presume que constituía buena parte del cargamento del navío.

En ese sentido, *El oro no flota: historias sumergidas del galeón San José* busca hacer del naufragio ocurrido hace más de trescientos años un detonante para explorar otra clase de valor: el interés genuino por las dinámicas

humanas del pasado. Confiamos en que la curiosidad y la capacidad creativa pueden impulsar una comprensión más profunda del significado cultural, simbólico y afectivo del galeón, sin pretender forzar una versión literaria de esta historia a acontecimientos aún por esclarecer y descubrir.

Partimos de la idea de que la historia nunca es única ni lineal; siempre admite múltiples ángulos y perspectivas. La construcción de verdades históricas se va transformando con la aparición de voces, hallazgos y enfoques nuevos. Este experimento, en consecuencia, apuesta por un recurso creativo para evocar posibles relaciones sociales, comerciales, jerárquicas y políticas, así como diversos actores y puntos de vista —a veces incluso opuestos— que trascienden a los navegantes españoles e ingleses usualmente destacados en los relatos del naufragio.

Es importante recordar que el galeón San José es objeto de una investigación en curso. El proyecto *Hacia el corazón del galeón San José*, en el que participan el ICANH, el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, la Armada Nacional de Colombia (ARC)

y la Dirección General Marítima (Dimar), ofrece los resultados oficiales que deben considerarse como referentes documentales autorizados. Entre estos se incluye, por ejemplo, la explicación de las causas del naufragio. Hasta el momento, los argumentos históricos y arqueológicos del proyecto permiten sostener que, contrario a lo que aseguraron versiones anteriores, el galeón no explotó.

Este y otros elementos se recogen en este libro a través de relatos presentados como escenarios posibles. La invitación al lector es, entonces, a situarse en aquel tiempo remoto mediante la

ficción, imaginar y no dar por cierto todo lo aquí sugerido, y dejarse guiar por la emoción de las historias aquí narradas, para acercarse también a los resultados de la investigación que se adelanta con rigor por parte de las distintas entidades y especialistas. Esto, con el fin de reconocer y apropiarse el galeón San José como patrimonio, noción que engrandece su valor cultural, y que supera la visión reduccionista de percibirlo como un simple tesoro.

Ximena Bernal Castillo
Editora

LAS VOCES HUNDIDAS

A ESO DE LAS 7:30 DE LA NOCHE DEL 7 junio de 1708, a unos kilómetros de las islas del Rosario, en cercanías de Barú, el galeón San José acabó hundiéndose, por causas todavía sin precisar. Ese instante, comprimido en unos pocos minutos de fuego y caos, suele ser recordado como el hecho central de la mayoría de las aproximaciones a este acontecimiento. Sin embargo, el foco principal de las presentes cuartillas no es solo el legendario naufragio, que sirve como pretexto para aventurar este relato, sino todo cuanto lo circunda: un mundo complejo de jerarquías, ambiciones, silencios y poder. Un rompecabezas magnífico y un gran interrogante por resolver, conforme a diversas variables.

Más que una embarcación aislada, el San José fue la pieza visible de un engranaje mucho mayor: el sistema de flotas de Indias en plena guerra de sucesión. La carrera entre los imperios de entonces por construir embarcaciones más rápidas, imbatibles y eficientes. También el galeón mismo como testigo de la decadencia de un imperio cuyos cimientos políticos y económicos comenzaban a tambalear. En esas maderas y bodegas se condensaban las

tensiones de la época: la pugna entre coronas europeas, el pulso entre lo legal y lo ilegal, la avidez de comerciantes y contrabandistas, las aspiraciones de nobles, hidalgos y clérigos, el trabajo anónimo de marineros, calafates, buzos y canoeros. Las piezas hoy hundidas cuya sola existencia da cuenta de un mundo extinto. No menos importante: la resistencia de pueblos indígenas y afrodescendientes que a su manera supieron encontrar resquicios de dignidad en medio de las pugnas coloniales.

Cada capítulo de *El oro no flota* explora esas capas superpuestas. En las páginas siguientes la ficción se mezcla con lo precisado a través de documentos de fuentes diversas e indagaciones arqueológicas para dar voz a quienes pocas veces figuran en documentos o en crónicas: los aprendices de astilleros, los tamboreros de a bordo, los buzos, apneístas de otros tiempos que sellaban grietas bajo el agua, traficantes, nativos que guiaban a enemigos del imperio, canoeros que alimentaban el tráfico entre naves y puertos. Voces que, en conjunto, revelan un mosaico social, político y espiritual en cuyo contexto la frontera entre obediencia y rebeldía, entre comercio oficial y contrabando,

entre verdad y mentira, es siempre borrosa.

Estos documentos permiten reconstruir el episodio del hundimiento. Pero, además, el vasto contexto en que se produjo: los círculos de poder, los sistemas de jerarquización, las formas de comercio —legales e ilegales—, las mercancías movidas entre uno y otro continente, y el entramado de intereses de todo tipo que se tejían en el mundo de entonces.

No se trata, por lo tanto, de una novela ni de un tratado académico. *El oro no flota* constituye un ejercicio literario con referencias históricas.

Porque el hundimiento del San José no nos deja únicamente los rumores y fantasmas de una batalla en todo caso perdida o de un patrimonio sumergido. También nos cuenta acerca de un imperio sostenido sobre estructuras corroidas por la codicia y la negligencia. Habla de la tensión entre autoelogios, exculpaciones y realidad. Entre lo que convenía contar y lo que se ocultaba. Habla, en suma, de la fragilidad de todo organismo vivo cuyo destino es cargar demasiado sobre sí mismo. Habla, en resumen, de la condición humana.

Estamos, entonces, próximos a emprender una aventura. Una expedición de papel y memoria hacia las entrañas de un galeón y del mar, y hacia el corazón de una época. Quienes es-

tén dispuestos a leer hallarán registros múltiples, perspectivas contradictorias, hechos acomodados en función de un relato, fragmentos de realidad y destellos de fantasía. Unidas, estas letras permiten asomarse al mundo del San José mediante una polifonía. Y en esa polifonía se revela que la riqueza del San José no debería, bajo ninguna circunstancia, medirse en cofres de monedas, en pleitos transnacionales ni en mercancías perdidas, sino en aquello que aún yace bajo las aguas: vestigios que conservan memoria, custodios silenciosos de una verdad trascendental.

Lo que descendió con el San José no fue un navío cargado de bienes, sino un universo de relatos y de testimonios: plegarias ahogadas, lamentos callados, herramientas navales, mercancías y utensilios de época que hoy asombran, órdenes gritadas en cubierta, silencios impuestos por el miedo o por la jerarquía. Cada fragmento es una clave, no para reavivar antiguas codicias, sino para acercarse a la verdadera fortuna del galeón: el conocimiento que este coloso caído en combate aguarda dentro de sus restos, la memoria que habita en cada pieza y la promesa de escuchar, en lo profundo, posibles voces que la historia oficial extinguió.

**SUEÑOS DE
ASTILLERO**



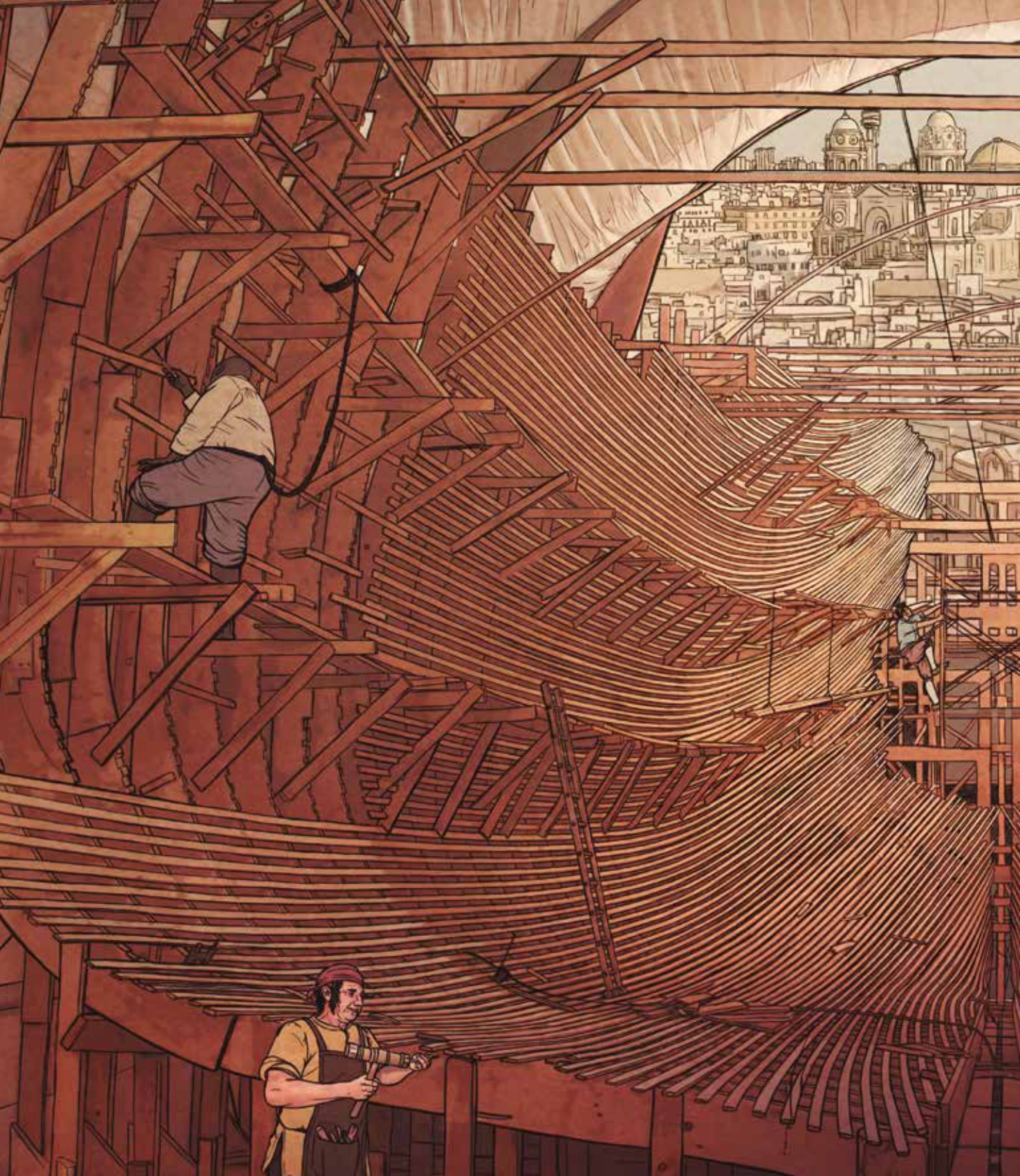
HOY CUENTO CUARENTA Y NUEVE AÑOS, AUNQUE EL SALITRE, QUE NO perdona, me haya sumado otros tantos. No tengo padre ni madre —ni falta que me hacen ya—, pero sí astillas bajo la piel, dureza en los talones y ese rumor del mar conocido zumbándome en los sesos.

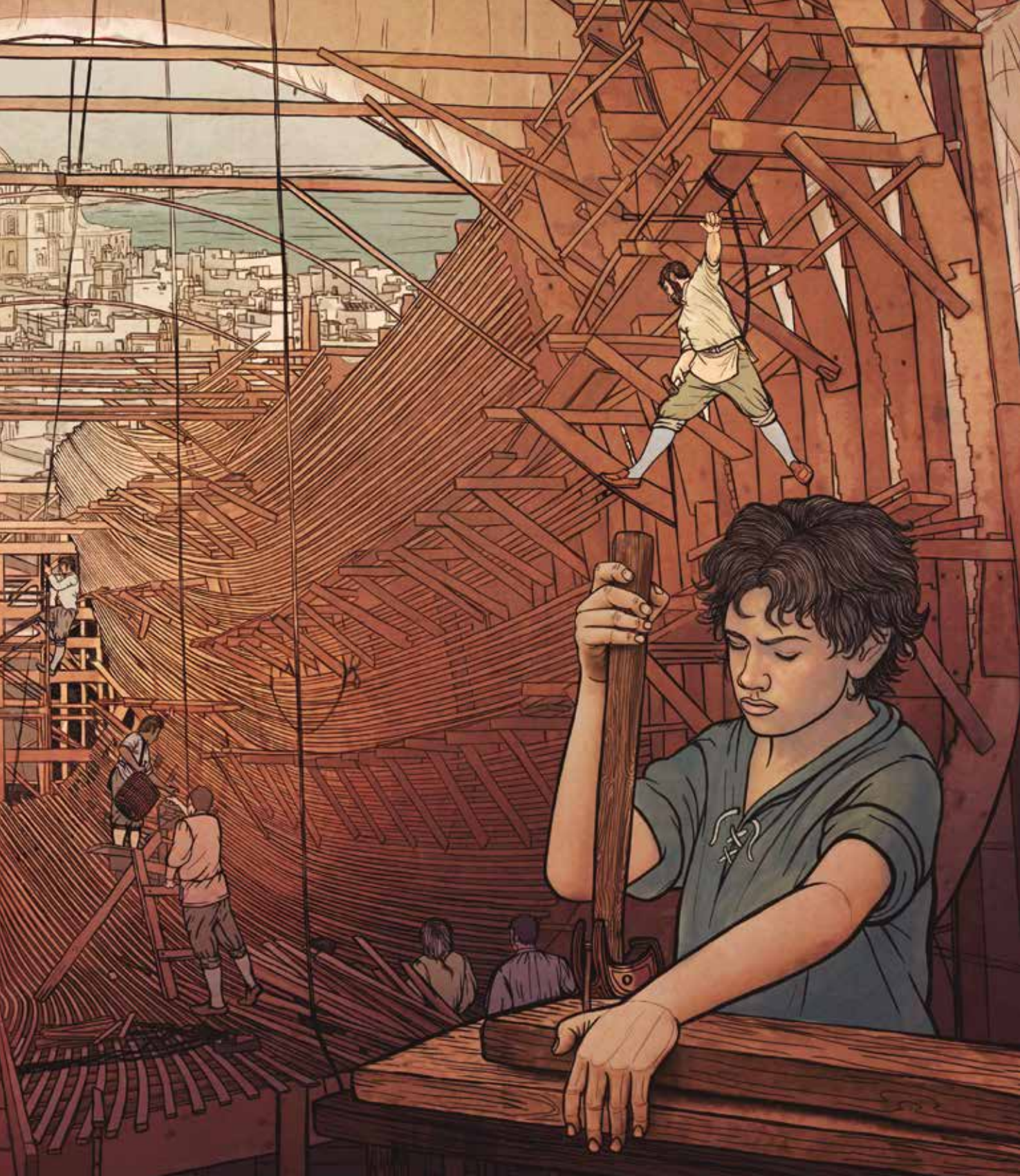
Me crie entre maderas y remiendos, sin cuna ni apellido. A cambio la suerte me dio ojos para ver más de lo que debo, oídos finos, pies y manos ágiles y lengua picuda, como navaja de pescador. Me hice hombre en los muelles abrasados de Cádiz y los toldos rotos de las lonjas, donde los varones sudábamos sal y las mujeres rezaban para no aburrirse. Me curtí sospechando, robándole mañas al adulto y aprendiendo a medir silencios y a observar antes que a hablar.

A los nueve podía asegurar cuál marinero mentía con descaro y cuál carpintero trabajaba con la fe de quien entiende que a los barcos, como a los hombres, no hay que asfixiarlos. A los once no me equivocaba al jurar si una madera había sido cortada o no con luna buena. A los doce caminé desde Aginaga, disfrazado de mozo de cordel. Me escurrí hasta ir a dar sin que me invitaran al astillero de Mapil. Allí, en medio del canto de los martillos, el humo de la brea y las fragancias de aceites agrios, hallé el que fue mi sitio hasta ese día en que me embarqué.

Convencí a don Pedro de Aróztegui de hacerme su ayudante. Bastó con que nombrara cada herramienta, con que aprendiera a medir cortes, recitar las proporciones entre cáñamo y sebo y tiempos estimados de secado sin pifiarme un día. Aprendí a distinguir qué palos venían de Galicia, cuáles de los Pirineos y si unos u otros pinos eran o no de los montes de Valsain. Así me inicié en el calafateo, en las proporciones de artillería y en el arte de aprender con paciencia.

Lo vi nacer y crecer. Clavo por clavo. Resabiado e indómito, como yo mismo. Le medí las costillas. Mis manos ayudaron a armarlo. Vi cómo entre todos fuimos haciéndolo gigante. Una bestia marina más fuerte que el mayor de los ejércitos, solo dispuesta a dejarse cabalgar por quienes supiéramos respetarle el genio. Tenía la quilla curvada, como la espalda de un monstruo antiguo. El espinazo le rugía furioso cada tarde mientras íbamos amarrándolo. A medida que





ajustábamos la cuaderna, algunos clavos entraban torcidos, como si los palos mismos se resistieran a unirse. El maestro los enderezaba con paciencia, pero yo ya sabía que los huesos del gigante guardaban grietas antes de nacer. Los oficiales pedían más bodegas, más espacio, más barriga para el coloso, y los carpinteros murmuraban que ningún casco aguanta eternamente los antojos de la Corona.

Había, en aquella labor, algo de ceremonia y algo de condena. Porque ese no era un navío cualquiera. Era barco de guerra y tesoro, almacigo para metales preciosos y carne humana, sueño de virreyes y botín de corsarios. Tenía nombre de santo y alma de centauro. Y cada día que pasaba, el rumor del viaje se volvía más espeso y denso que el alquitrán.

¿Que cómo acabé embarcándome? Justo antes de la fecha destinada al inicio de la misión el ayudante personal del arzobispo don FRANCISCO DE OTERO Y COSSÍO¹ había muerto de *cólico miserere*.

—Se retorció como anguila —me contó el maestro carpintero ahogando la risa—. Ahora el arzobispo busca un mozo nuevo. De confianza.

Supe entonces que el sacerdote necesitaba quién le sirviera de camino a las Indias. Santa Fe. Cartagena. El Nuevo Mundo. Palabras con gusto a oro, a peligro y a gloria. Esa gloria de la que desde muy niño oí hablar a Gaspar Almonte, marinero viejo y pobre cuyas historias superaban por mucho las miserias que entonces protagonizaba, viejo, solo y, lo peor, despreciado. Palabras que, por dentro, tenían filo y que, según él predicaba “eran a la vez benditas y de condena”.

La primera vez que vi al arzobispo fue un viernes sin viento, cuando se presentó envuelto en el retumbar de un carruaje de terciopelo rojo. El polvo del camino no se atrevía a tocarlo. Cuatro corceles lo arrastraban con resignación franciscana, y el cochero —una figura cadavérica cuyas pocas fuerzas se le consumían todas latigando a las bestias— se persignaba cada vez que los ejes comenzaban a chirriar. Un escudo adornaba las puertas: cruz, báculo, mitra y una frase en latín que no comprendí, aunque fingí conocer de memoria.

El coche se detuvo frente al astillero, allí donde el muelle se entrega a la tierra seca. Los martillos cesaron como por hechizo, y el

aire se encogió, cual si también aguardara. Dos criados abrieron las puertas. Del interior descendió una figura que más que andar, flotaba. Vestía sotana de paño fino, con ribetes de hilo dorado. El sombrero, alto y rígido, semejaba un altar ambulante. No tenía años sino siglos.

—Don Francisco de Otero y Cossío —murmuró Foción, carpintero, limpiándose con la manga y relamiéndose las gotas de sudor que le hacían brillar la barba entrecana—. Arzobispo de Santa Fe y viajero ilustre de este galeón aún sin bautizar.

Fernán, estibador que descansaba, se santiguó al revés, por si acaso, y susurró, mirando hacia atrás.

—Dicen que su Santidad fue inquisidor. Que no necesita fuego para hacer arder a nadie. Le basta con una mirada y con una firma.

Me escurrí entre sacos de azúcar y barricas de aceite, hasta quedar tan cerca del vicario como para verle el brillo amarillento en las uñas y la leve cojera que disimulaba con cierta dignidad, como si en lugar de doblarlo lo hiciera más poderoso. Tenía el rostro de los que mandan sin levantar la voz. También los ojos de quien jamás pide, porque todo lo da por suyo. Manos de encaje, cuello largo, como de cisne envejecido. “Si ese hombre sube al San José —pensé—, alguien va a morir, o a salvarse. O ambas cosas”.

Sabía que no habría segunda ocasión. Me acicalé los mechones húmedos con la mano, apreté los labios y me acerqué, ofreciéndole una reverencia ensayada un montón de veces frente a toneles vacíos y bultos fragantes a sebo. Miró mis zapatos, cuya puntera rota exhibía sin vergüenza una porción razonable de uñas sin cortar.

—Excelencia —dije, con la voz que uno reserva para la misa mayor—. Me llamo PEDRO CORDERO^u. Sé leer. Conozco los secretos del mar, de la madera, de las mareas y los vientos.

El arzobispo alzó la ceja derecha, como quien abre una compuerta solo para ver si se desborda.

—¿Leer? —Y al oírsele decir me pareció como si la palabra le supiera a hierro oxidado—. ¿Dónde aprendiste, niño, si a la distancia se nota que vienes de las lonjas y no del seminario?

Tragué saliva.



—Un fraile ciego, señor. Me hacía repetir los salmos en voz alta. Me enseñó por oído.

—¿Y escribir?

—Con carbón, sobre sacos viejos. Las letras las aprendí mirando las marcas de los toneles. Leer es como mirar el agua.

El arzobispo ladeó la cabeza, con un gesto que no supe si era burla o cálculo. Ninguno de los que ya me conocían me creyó.

—¿Y qué buscas?

—Trabajo, señor. Y servirles, a usted y al rey.

Calló un instante. Lo suficiente para que los criados cesaran de respirar, aguardando. Luego se inclinó hacia uno de ellos, un mozalbete pálido y flaco con algo de estatua, y le susurró algo. El ayudante asintió y tosió, sin convicción.

—Vendrás conmigo, entonces —dijo al fin el arzobispo mirándome—. Y si mientes, Pedro Cordero, será el mar el que te trague.

No vaya a ser que termines como el infeliz de Jonás.







Durante el tránsito de los siglos XVII al XVIII los astilleros del País Vasco eran el corazón de la construcción naval de la monarquía hispánica. Allí, en lugares como Pasajes, Aginaga o Fuenterrabía, se levantaban las grandes naves que unían los puertos de la península con los virreinos de América. El trabajo era una mezcla de técnica, fuerza bruta y tradición transmitida de padres a hijos: maestros carpinteros, calafates, aserradores y herreros se repartían las faenas, mientras aprendices pasaban jornadas enteras entrenándose en los oficios de oler la madera, escuchar su resistencia y sellar las junturas con brea.

Los calafates, en particular, cumplían un rol vital: eran quienes impermeabilizaban el casco con estopa y pez, garantizando que la embarcación no se deshiciera en su primer cruce atlántico. Era un oficio humilde, pero respetado por la pericia que exigía. Desde allí se abría la posibilidad de embarcarse en el propio navío, ya como marineros o como asistentes de algún pasajero distinguido. Para muchos jóvenes con talento precoz para las maderas, el astillero era, antes que un taller, la antesala de una vida en el mar.

El galeón San José, construido en el astillero de Mapil, en Ursúbil, y botado en 1699, encarnaba la ambición imperial. Su destino era unirse a la Flota de Tierra Firme y transportar hacia las Indias mercancías europeas, soldados, funcionarios y, sobre todo, la esperanza de regresar cargado de mercancías, de gloria y de metales preciosos. El viaje, más que un tránsito oceánico, constituía el engranaje de un sistema económico y político.

Embarcarse en una nave de semejante calado equivalía a atravesar un umbral: significaba dejar atrás la seguridad relativa del taller para entrar en un mundo jerárquico, duro y plagado de riesgos, pero también colmado de promesas. Era la oportunidad de convertirse en testigo directo de una empresa colosal: el traslado de mercancías de la plata de América hacia Europa, en un barco que pronto sería leyenda.



**EL PERFUME
DE LA
CAPITANA**



UN GALEÓN ES UNA CIUDAD MALDITA QUE FLOTA POR AZAR. Y EL San José, aunque capitana, no dejaba de serlo: madera pegajosa, sombra de vela y peste envuelta en oro.

Desde que pusimos rumbo a las Indias, cada rincón del navío se hizo una cárcel de humores cruzados, hierros calientes, mandatos recitados y fe fingida. El espacio no alcanzaba ni para los cuerpos ni para los pecados. Dormíamos amontonados como fardos, sin más privacidad que la costura de una manta o la esquina donde uno aprendía a ignorar el hedor ajeno. A veces, entre la pestilencia y los rezos fingidos, el tambor sonaba hueco, como si las cuerdas anunciaran que el casco se estaba vaciando por dentro.

Decían que el San José lucía imponente, y quizá podría haberlo parecido para el ojo que lo miraba desde tierra. Pero por dentro, no tenía más que unas cuatrocientas cincuenta varas castellanas de pasillos angostos y cubiertas resbalosas: lo justo para que se hacinaran cientos de almas, entre marineros, soldados, pasajeros, animales y fantasmas.

Las jerarquías se marcaban por el grosor de la manta, la calidad del pan, el derecho a vino o la cercanía con las letrinas. Porque sí: solo los más poderosos oficiales tenían bacines. Nosotros debíamos hacer lo nuestro en una tabla colgante sobre el mar, hueca en el centro, con el frío mordiéndonos las posaderas y el pudor ahogado en asco.

Las cubiertas inferiores eran un pantano de olores: vinagre rancio, tocino curtido, agua estancada, vómito, brea e inmundicias humanas y animales. Las gallinas cacareaban como si pudieran volar lejos y las ratas —primeras en embarcar— eran las únicas capaces de no marearse. Cada pisada en cubierta arrancaba un crujido del suelo, como si el barco gimiera bajo el peso de tantos cuerpos, de los baúles, de los víveres y hasta de las jaulas con gallinas. El sollado rezumaba como esponja: entre los bacines rebosados y el sudor que goteaba de los hombres, el piso parecía beber más de lo que podía tragar, y acababa envenenándose.

Se cocinaba solo una vez al día, si la tormenta lo permitía. Garbanzos, arroz, pescado seco y alguna carne en salazón que sabía más





a sogas que a bestia. El queso era manjar de reyes y duraba poco. El vino abundaba, pero el agua parecía un lujo amargo, corrompido por el calor y los toneles mal sellados.

A bordo se rezaba más por costumbre que por fe. Se jugaban dados a escondidas, se despiojaban los unos a los otros como monos de convento, y se leían romances viejos entre arcabuces y ronquidos. Había noches de peleas a cuchillo por un saco seco o una mala mirada. Había días en que el sol nos quemaba la esperanza.

Yo dormía junto a los otros aprendices, debajo de un juego de poleas que chirriaban como si sufrieran. A cada turno, debíamos voltear el reloj de arena y repetir en coro los versos del grumete de guardia. Si alguien no respondía, le daban con el cabo de un remo hasta que aprendiera el precio de la vigilia.

El capitán era don JOSÉ FERNÁNDEZ DE SANTILLÁN^{III}, CONDE DE CASA ALEGRE, hombre seco de voz afilada. Pocas veces se dejaba ver, encerrado en su cámara con cartas náuticas, crucifijos y las órdenes del rey metidas en una caja de nogal. Su mando no era heroico, sino resignado: parecía más un prisionero del deber que un señor del mar.

El MARQUÉS DE CASTELLDOSRÍUS^{IV}, en cambio, era todo lo que el capitán no: altivo, engalanado, florido como un pavón en celo. Viajaba con su séquito como quien desfila por el escarnio, rodeado de telas finas y modales empolvados. Se quejaba del calor, de las fragancias, de los hombres de piel oscura y hasta de la dirección del viento, como si lo suyo fuera hacerle berrinches a la naturaleza. Su linaje era antiguo, pero su fortuna era joven y temblorosa. Se creía salvado por derecho, aunque a bordo todos sabíamos que ni Dios mismo salvaba a los tontos.

Había a bordo tres tamboreros. El que más destacaba era

BARTOLOMÉ ROLDÁN^V, gañán de bigote espeso y manos anchas como remos. Tocaba con ritmo de misa negra y una expresión de quien ya ha visto todo. Su salario, me enteré luego, era igual al de un alférez, y no por gusto: durante los combates, los tamboreros debían tocar expuestos, sin escudo ni protección, con los cañones rugiendo a los lados, con la muerte a menos de un golpe de viento.

Su redoble era lo único que nos recordaba que seguíamos siendo hombres y no bultos.

Todo eso cabía en el San José. Cofres sin inventariar. Fardos de añil. Cajas llenas de papel sellado. Botijas. Kilos de cecina. Guitarras rotas. Santos empaquetados. Monos ladrones. Un turpial cantor que chillaba como alma en pena cuando llovía. Gritos. Secretos. Maldiciones. Oraciones. Y una dama que me desconcertaba más que todo lo anterior junto.



A doña CATALINA^{VI} la vi por primera vez la segunda tarde, cuando el mar se sacudía apenas como un animal que dormita. Caminaba por la cubierta alta, escoltada por una niña pálida y una mujer muda que la seguía como si le debiera la vida. Tenían un manto, no del todo negro, ni del todo azul. Era como el mar en sombra. Daba pasos cortos, firmes y medidos. No parecía flotar, como el arzobispo. Tampoco pavonearse, como el marqués. Sabía dónde iba, con compostura, sin apuro y sin miedo.

Había algo en su presencia que me incomodaba, aunque no supiera por qué. No era la belleza —que la tenía— ni el misterio —que también lo tenía—. Era otra cosa. Algo debajo. Una certeza muda que me susurraba: “esa mujer no está aquí por lo que dice”. Desde entonces no pude dejar de observarla.



En los grandes galeones la travesía atlántica no se vivía con la solemnidad de los retratos oficiales ni con la abundancia que prometían las crónicas. Eran, más bien, ciudades flotantes donde el lujo y la miseria convivían pared por pared, divididos por maderas que soportaban resignadas cada ola. A bordo podían viajar virreyes, prelados o nobles con su séquito, rodeados de telas finas, vajillas y caprichos de la corte; pero, a pocos metros, soldados, marineros y aprendices dormían hacinados, compartiendo letrinas improvisadas y raciones que apenas alcanzaban para engañar al hambre.

El San José, como capitana de la Flota de Tierra Firme, condensaba todos esos contrastes. Llevaba cañones suficientes para imponer respeto, pero también animales, mercancías y sueños. Transportaba mercancías valiosas y objetos de contrabando, a la vez que escondía enfermedades, pestilencias y tensiones entre oficiales y tripulación. Las jerarquías eran tan estrictas como frágiles: se medían en el grosor de la manta, en el derecho a vino o en el acceso a los retretes de uso privado. Todo, al cabo, era negociable y los códigos sociales se disolvían en medio de un mar que al cabo obedecía a leyes propias.

En medio de esa vida marcada por el rigor, destacaba una figura indispensable en todo combate: el tambor. Su redoble marcaba las órdenes cuando la pólvora y el caos impedían escuchar la voz del mando, y por eso los tamboreros recibían paga semejante a la de los oficiales. Era un oficio peligroso, pues tocaban expuestos en primera línea, sin escudo ni resguardo, acompañando con ritmo el estruendo de los cañones.

El viaje constituía, en resumen, un retrato en movimiento del imperio: oro, hambre, oraciones y blasfemias mezclados en un espacio reducido. El San José no era sólo una nave de guerra y comercio, sino también una sociedad flotante donde se multiplicaban las pasiones humanas, desde la ambición más desbordada hasta la fe más fingida.



*VERITAS
VOS
LIBERABIT*



NADIE ENGAÑA PARA SIEMPRE A UN HOMBRE QUE HA INTERROGADO herejes. Fue a la segunda semana de travesía. El calor sofocaba, la madera gemía como si llorara en voz baja. Estábamos reunidos en cubierta para oírle al arzobispo dictar sus bendiciones. Fue durante una lectura pública de un bando real, con media tripulación reunida: soldados, marineros, el marqués de Castelladosríos con su aire de superioridad que apestaba, Catalina de Cabrera sosteniendo un rosario mientras fingía rezar, y hasta los pajes del Seminario de San Telmo intentando imitar gravedad. El arzobispo abrió el salterio y me lo entregó.

—Lee, Pedro.

Tomé el papel con cuidado. Las letras bailaban como serpientes. Transpiré aún más que siempre. Alcancé a murmurar un salmo.

—En voz alta —ordenó.

Tomé el misario, temblando. Tartamudeé sílabas que no estaban allí. Escupí palabras sueltas. El murmullo se extendió como peste.

Doña Catalina se tapó la boca con un pañuelo para burlarse sin ser vista.

Uno de los criados del marqués carraspeó, disimulando la risa.

El arzobispo se deleitó viéndome hacer el tarado por un rato largo. Luego cerró el libro con un golpe.

—*Stultus mendax* —me dijo. Su voz era mansa, pero no sus ojos.

Me agarró del hombro como un padre piadoso.

—Ven, hijo. Hablemos.

Me arrastró al camarote privado. Olía a cera, a mohó, a cuero húmedo. Cerró la puerta. El silencio allí pesaba más que el casco entero del San José.

—¡Necio mentiroso! —me gritó con ese tono de quienes destilan desprecio—. Has querido burlarte de mí. Has querido burlarte de Dios.

Intenté balbucear una disculpa.

—¡Silencio! —rugió. Su mano era huesuda, pero fuerte como sogas de ancla.

Me azotó las manos. No con un látigo, no con un bastón, no con una fusta. Con su mano desnuda, pero con furia de inquisidor.





—*Veritas vos liberabit*—escupió en latín—. Si eliges las cadenas de la mentira anticiparás tu casi segura condena.

Volvió a golpearme.

—¿Sabes lo que haré si otra vez te atreves a intentar engañarme?—bajó la voz—. Pediré al conde de Casa Alegre, nuestro buen capitán, que te arroje por la borda como lastre inútil. Te maldeciré frente al mar para que te trague sin juicio y maldeciré tu nombre para la eternidad. Reza, Pedro. Reza para que el Señor me conceda migajas de paciencia. Porque ya no tengo misericordia. Y cuidado con llorar frente a los demás. Agradece que no voy a hacer que te arrojen por la borda, siempre que en adelante y por lo que te quede de vida estés dispuesto a servirme.

Me ordenó callar, y en ese mandato descubrí un secreto mayor que la mentira: a veces, en el San José, sobrevivía quien sabía guardar silencio antes que hablar.

Abrió la puerta. El sol me azotó las pupilas. Salí digno, sin soltar una lágrima. Me recibieron los pajes del Colegio con bata raída y ojos tan grandes como el pánico. También María Josepha, hija de doña Catalina, apenas una niña disfrazada de dama. Todos me miraron como polizón sin bautizo. Éramos los más jóvenes del San José, todos, con excepción de María Josepha, rescatados por la vida para hacernos marinos.

Esa noche, con las manos ardiéndome, lo decidí. Nunca más sería un niño. Si había algo parecido a un infierno yo ya estaba dentro. Y si allí podía robarle algo al diablo, lo haría.



La sensación que el cine nos ha dejado con respecto a los galeones es la de un escenario de epopeya: cubiertas impecables, capitanes altivos, combates ordenados envueltos en humo coreográfico. La realidad, sin embargo, era más áspera y compleja. Un barco en travesía oceánica era una comunidad forzada, hacinada en un espacio reducido, donde los olores rancios, el hambre, la enfermedad y el roce constante multiplicaban las tensiones.

La jerarquía era evidente: capitanes, oficiales y representantes de la Iglesia gozaban de privilegios y ejercían la autoridad con castigos y humillaciones. Pero esa autoridad nunca era absoluta. El mar ponía a todos por igual frente al mismo peligro, y un motín, una desobediencia colectiva o simplemente la falta de colaboración de la tripulación podían poner en riesgo la vida del propio capitán. Parte de la sabiduría del mando consistía, entonces, en negociar: en conceder pequeños favores, tolerar ciertas conductas o cerrar los ojos ante lo que en tierra habría sido delito. Gobernar un navío era como transar.

Esa tensión entre el orden rígido y la necesidad de pactar recorría toda la vida a bordo. Los rezos convivían con blasfemias. Los castigos con sobornos, las normas con arreglos silenciosos que mantenían a flote la disciplina. La violencia seguía siendo el instrumento más visible de control, pero el equilibrio real se alcanzaba mediante alianzas frágiles, acuerdos tácitos y compromisos constantes entre quienes compartían un espacio que podía convertirse en cárcel o en tumba.

De allí que los galeones fueran menos la postal solemne que hoy imaginamos y más un microcosmos de poder, miedo y negociación: un lugar donde la autoridad debía hacerse obedecer, pero también pactar, y donde la supervivencia dependía tanto de la fuerza de los cañones como de la inteligencia para mantener unidos a quienes remaban, rezaban y respiraban bajo el mismo casco.



**CONFESIÓN
AL ESPEJO**



ESTA MAÑANA, EN CUBIERTA, REZABA CON MARÍA JOSEPHA A MI lado. Mi hija tenía los dedos entrelazados y endurecía el ceño, como si de verdad creyera cada palabra.

—Madre —susurró ella—, ¿qué es lo que estamos pidiendo hoy?

—Que lleguemos con bien a Cartagena. Que Dios nos cobije con su generosidad.

—¿Que nos haga ricos?

No le contesté lo obvio. Lo que pedía en cada cuenta del rosario.

Por la tarde, en la toldilla, me topé con el marqués de Castell-dosríos. Siempre con ese aire de estatua y sonrisa de quien calcula intereses.

—Doña Catalina —me dijo, inclinándose levemente—. Qué devota se ve hoy.

—Más vale rezar que lamentar —contesté con tono grave.

—Sin duda. Aunque dicen que la fe sola no paga las deudas de la reina —respondió lanzándome esa mirada afilada tan suya.

—Ni los virreinos en las Indias, mi señor —anoté sin bajarle los ojos.

—Pero qué ocurrencias, doña Catalina.

—Ya nos veremos algún día en Santa Fe.

—Si consigue usted llegar primero a Lima. —Me permití la insolencia.

Él rio sin alegría.

—Llegaremos, no se preocupe. Siempre llegamos. Los nobles siempre encontramos puerto, aunque el mundo entero se hunda.

Más tarde fui al boticario, Juan Bautista de Castro.

—Señora, no conviene abusar de estos remedios.

—Te pago para que te calles. No para que me cures la conciencia.

—Son hierbas fuertes.

—¿Te preocupa mi salud? Qué generoso.

—No, señora. Me preocupa que alguien note su compra.

—Entonces sé discreto. Dámelas.

Arrojé las monedas sobre su mesa.

Él las tomó con dedos nerviosos.

—Aquí tiene. Que la Virgen la acompañe.

Ahora, bebo, encerrada en mi camarote. María Josepha duerme. Digo que soy piadosa. Que ninguna mujer ha de temer a nadie más que a Dios. Así me ven en cubierta: rosario en mano, mirada dócil. Ante el espejo, mis pechos marcados de correas. Mi rostro enrojecido.

—Mírate —me susurro—. Doña Catalina de Cabrera. Hija de don Gil Cabrera de Dávalos. Sangre limpia, linaje ilustre.

Tomo otro trago.

—Piadosa en cubierta. Codiciosa en el camarote. Y a mucha honra. ¿Quién no trafica aquí? ¿El veedor? ¿El alguacil? ¿El capellán real? Hipócritas.

Me miro al espejo.

—Bendito seas, Señor, que me has concedido paciencia. Que me das fuerzas para soportar este galeón repleto de hombres que transpiran ron y herejía, soldados de uñas negras, marineros de lengua suelta, y un aire viciado que ni los salmos limpian.

Me acerco al cofre. Lo abro con cuidado. Tomo el pendiente y el encaje.

—A esto rezas, ¿verdad? —le digo a mi reflejo—. Por esto le pides a Dios.

Mi hija de siete años sigue en la litera, dormida, ajena.

—No es prudente para una dama viajar en buque de guerra —me advirtió el marqués de Castellodosríos hace unos días.

Lo miré con desprecio disfrazado de sonrisa. Él viaja con sus pasteleros, su cirujano, su escribano. Con toda su corte para no mancharse las manos.

Yo en cambio viajo con María Josepha, a quien enseñé a rezar de cara al Atlántico, para que aprenda a negociar con Dios lo mismo que con hombres. Pienso en mi destino. Lima. Tierra de rezos y ruanas. Donde solo hay tiempo para santiguarse y voltear la cara para no ver a esos orejones andrajosos. Por eso hago esto. Para ti, hija. Para que reines aquí, en esta tierra pobre donde solo hay tiempo de santiguarse y voltear la cara para no ver a esos orejones de ruana. Para que reines, no con hábito ni pobreza. Sino con alhajas y peinetas de oro.

Recuesto la frente contra la madera. Suspiro largo. Crucen las tablas.

Olor a cuero. A cera. A moho que sube del agua estancada bajo cubierta. Abro el baúl de nuevo para contemplar las telas. Paños finos, sedas prohibidas, pendientes de filigrana.

—¿Crees que iré a morirme de vieja en Lima? —le susurro al espejo. Martín Dulce y Arma, mi esposo, hace de juez y de santo. Pero yo soy quien traerá la fortuna.

Bebo. Rezo a media lengua mientras en mi mente enumero cada fardo que revenderé en Portobelo.

El mar golpea el casco.

La vela chilla con el viento.

Me sirvo más aguardiente con agua.

Un chasquido en la puerta. Giro bruscamente.

—¿Quién vive?

Silencio. Otro crujido.

—¡Que te muestres, digo!

La luz del candil cae sobre él: Pedro Cordero. Cordero con cara dura y ojos de rata.

—Buenas noches, señora.

—¡Entrometido! Voy a gritar. ¡Voy a llamar al alguacil!

—Hágalo. Pero recuerde de qué hablaba recién. —Sonríe.

—¿Qué quieres decir?

—Hablabas de su cargamento. De sus joyas. De las indias de Portobelo.

—¡Mientes!

—No. Me acuerdo de cada palabra y puedo repetirle al arzobispo cada cosa que dijo. ¿Quiere que la bendiga con el látigo?

Me acerco con furia. Él no se mueve.

—Largo de mi camarote.

—Lo haré. Pero piense bien, señora. Usted grita y me acusan de ladrón. Yo hablo y la acusan de traidora a la Corona.

—Asqueroso.

—¿Oportuno? —corrige.





—Sal. Sal antes que me arrepienta de no matarte.

—Como guste. —Se inclina burlón—. Rezaremos por usted mañana en cubierta.

Sale. Clausuro la puerta de un golpe. Mi respiración es una tempestad.

Vuelvo al cofre. Lo cierro con llave. Me desplomo sobre la silla.

—Hija de don Gil. Esposa de un hombre devoto. Ladrona en las sombras.

Tomo el rosario. Lo beso con rabia. Me tumbo a la cama. Despierto aturdida. ¿Fue cierto o fue pesadilla lo de Pedro? La cerradura está cediendo y consigo incorporarme, mareada. Aquí está de vuelta.

—Niño de Satanás —escupo con voz ronca—. Una palabra y te mando azotar.

—Inténtelo, si quiere. Pero tal vez quiera explicar al arzobispo por qué planea venderle al reino lo que no le pertenece.

—No sabes con quién hablas. Soy mujer tenida en mucha estima.

—Y yo un mozo pobre —dice Pedro— que sabe muchas cosas y que sabrá usarlas antes que morir de hambre.

—¿Qué quieres?

—Que usted sea paciente y sea capaz de enterarse a su tiempo.

Lo dejo ir. Miro al espejo de nuevo. No veo a una devota, sino a una mercadera. Si deo escapar ese cáliz, esa joya, ese fardo, no me perdonaré.



El contrabando fue tan inseparable de las flotas de Indias como las velas, los cañones o las piedras preciosas que transportaban. Aunque la Corona procuraba controlar con celo cada movimiento de sus barcos, la distancia, la corrupción y las urgencias económicas abrían fisuras constantes en el sistema. Los galeones oficiales partían cargados de mercancías europeas —paños, armas, aceite, vino— y debían regresar con metales preciosos de las colonias. Sin embargo, entre esos circuitos legales se colaban otros invisibles: cofres ocultos, bultos sin registrar, tripulantes o pasajeros que hacían de intermediarios clandestinos.

En Cartagena, Portobelo o Veracruz, los grandes mercados reales convivían con redes paralelas de comercio ilícito. Era frecuente que las bodegas de los galeones guardaran, aparte de los bienes autorizados por la Casa de Contratación, productos adquiridos en secreto: tejidos, porcelanas o cacao americano que se desviaban hacia Europa sin pagar impuestos. El contrabando no era un accidente menor: en muchos casos, se volvió la manera de equilibrar los gastos exorbitantes de armar un navío, financiar un viaje transatlántico o mantener la lealtad de oficiales y tripulantes.

La frontera entre lo legal y lo ilegal se difuminaba. Altos mandos, clérigos, comerciantes y marineros participaban en mayor o menor medida de estas transacciones ocultas. Un galeón sobrecargado no siempre lo estaba únicamente de caudales para el rey: además pesaban las cajas privadas, las mercancías no declaradas y los favores pagados en especie. Ese exceso escondido enriquecía a unos pocos y añadía riesgo a toda la empresa naval.

Así, en el San José y en su gemelo, el San Joaquín, al peso oficial de la plata y las mercancías debía sumarse la carga invisible de un comercio paralelo que recorría todos los estamentos. En el fondo, el contrabando revelaba tanto la fragilidad del imperio como la astucia de quienes, desde las bodegas más oscuras hasta las cámaras de mando, sabían que el poder de la monarquía se sostenía más que únicamente por reglas, por lo que lograba ocultarse a plena vista.



**SOMBRAS
EN
CUBIERTA**



LA CUBIERTA ESTÁ RARAMENTE DESOLADA. EL MAR SE HA CALMADO y, con él, el entusiasmo de los tripulantes. Queda solo un par de sombras arropadas en mantas. Alguno fuma en silencio, otro finge vigilia. El calor de la tarde ha cedido y una brisa salobre arrastra consigo el olor de la costa, ese perfume de tierra firme que, al parecer, nadie más que yo da por inminente.

Me acerco sin apuro. Lo encuentro donde siempre, junto al timón, apoyado contra la borda, los ojos clavados en el horizonte como si esperara señales que no habrán de llegar. Es listo, aunque hace lo posible por no parecerlo. Ha aprendido a escuchar más de lo que habla y eso, en un niño, siempre resulta sospechoso.

—Pedro —digo—. No temas. No te voy a delatar.

No responde, pero tampoco se aleja. Lo tomo como un permiso.

—No eres el primero que viaja de balde. Ni serás el último. Pero el arzobispo no tiene por qué saberlo, ¿verdad?

Silencio.

—Tú me has observado, lo sé. Yo también te he observado a ti. Sé lo que haces cuando no te miran: mides la estructura, cuentas los pasos, te fijas en la inclinación de los mástiles. No eres cualquier grumete. Eres otra cosa.

Vuelve el rostro. Su expresión ya no puede fingir desinterés.

—No vine a halagarte —aclaro—. Vine a ofrecerte una posibilidad.

Hace un gesto leve. Lo tomo como una invitación a continuar.

—Cuando desembarquemos, quiero que robes algo para mí. Un objeto pequeño, valioso, discreto. El cáliz del arzobispo.

La expresión se le tensa de inmediato. Da un paso atrás.

—No me mires así. No te estoy pidiendo que mates a nadie. Te invito a que te escabullas, como lo has hecho desde Cádiz hasta aquí, y tomes lo que no va a hacerle falta a ese hipócrita con anillos de oro y alma de piedra.

—No —dice al fin. Su voz no es firme, pero es clara—. Yo no robo.

—No aún —corrijo—. Pero robarás, si es eso o que te echen por la borda. ¿Crees que alguien te protegerá cuando el obispo se entere de tu presencia clandestina? ¿Crees que al capitán le temblará la mano para firmar tu sentencia?





Traga saliva. Mira hacia las luces lejanas, donde Cartagena comienza a insinuarse como una corona oscura.

—No tienes idea de lo que ese cáliz significa para él —digo—. Ni del daño que le haría perderlo. Por eso lo quiero. Porque lo haría sufrir.

—¿Y eso le da placer?

—No se trata de placer, niño. Se trata de equilibrio. Él ha hecho cosas peores. Todos lo han hecho. Yo ajusto cuentas.

—Yo no soy parte de sus cuentas.

—Ya lo eres —digo—. Desde el momento en que te subiste a este barco sin permiso, estás en deuda con todos nosotros. Yo te doy una oportunidad. Los demás te darán la espalda.

Se hace un silencio largo. El mar parece rugir más fuerte de lo normal.

—Piénsalo —digo, y comienzo a alejarme—. Si lo haces, puede que me debas una. Si no, puede que termines nadando con los tiburones. Y créeme, Pedro, aquí nadie va a llorar por un grumete que nunca existió.

Lo dejo allí. No por crueldad. Por estrategia. Sé que los silencios pesan más cuando uno los abandona a tiempo. No pido su lealtad. Apenas su silencio. Y aun así, ese mocososo se niega. Lo odio por eso. Porque parece condenarme a la prudencia.



Las travesías oceánicas del barroco español no se parecían tanto a la imagen novelada y hollywoodense que suele perdurar en la memoria: mares de aventura clara, héroes definidos, enemigos reconocibles y tesoros resplandecientes al alcance de los más osados. La realidad resultaba mucho más ambigua y enmarañada.

Un galeón en marcha generaba una comunidad forzada, encerrada dentro de un espacio en extremo limitado, donde convivían soldados, clérigos, nobles, marineros, comerciantes y hasta polizones inadvertidos. Esa mezcla generaba jerarquías estrictas, pero también tensiones soterradas. La autoridad se imponía con castigos, pero debía sostenerse también mediante pactos tácitos: un capitán demasiado rígido podía terminar derrocado por su propia tripulación, y un prelado excesivamente severo dependía de la complicidad de quienes cargaban, cocinaban o remaban para él.

En ese escenario, los objetos preciosos —un cáliz, una joya, un cofre sellado— no eran solo símbolos de fe o de riqueza: se convertían en armas de negociación, en oportunidades para el chantaje o en pruebas de poder. La vida a bordo no estaba regida únicamente por las órdenes del rey o de la Iglesia, sino por un tejido de silencios, amenazas y favores que mantenía el equilibrio inestable de la travesía.

El resultado era un mundo donde la obediencia y la traición caminaban juntas, y donde lo sagrado y lo profano podían intercambiarse de valor en cuestión de segundos. Un teatro de intrigas en alta mar, más cercano a la penumbra de las conspiraciones que a la claridad de las gestas heroicas.



**EL HOMBRE
DE LAS TRES
LENGUAS**



EL ÚLTIMO SOL CAE SOBRE DULEGAYA, MIENTRAS INSISTO EN TALLAR la canoa. Los cangrejos se baten. Veo venir al niño blanco. Flaco, nervioso. El muchacho arrastra las suelas como quien le debe al mundo. Me detengo. Dejo el cuchillo de concha al lado.

—Ven. Siéntate. Aquí nadie muerde sin preguntar.

Pedro hace caso. Suspira.

—¿Cómo llegaste?

Baja la mirada.

—SIMÓN LEMBA^{VII}, el negro canoero, dijo que me ayudarías.

Sonrío. Simón. Ese esclavo liberado que conoce las rutas como sus venas. Amigo mío, aunque nunca lo dirá. Silencio. Solo las olas rompen contra el cayuco.

—¿Qué traes contigo? —pregunto.

Él abre el saco. Saca un cáliz. De oro. Labrado. Con símbolos de misa. Robado, huele a culpa.

—Quiero venderlo.

Lo tomo. Lo peso. Lo huelo.

—Esto no es para beber agua de coco, muchacho. Esto quema. ¿A quién se lo robaste?

—Por favor cómpralo. Si no, voy a morir de hambre. Quiero llegar a Jamaica. Dicen que allí reclutan para WAGER^{VIII}.

—Ah, Wager. El inglés que quiere salvar su reino quemando el nuestro. ¿Qué te hace pensar que puedo presentártelo?

Pedro se inquieta.

—Todos saben que trabajas con él.

—Dicen muchas cosas. Los españoles me llaman Domingo. Los ingleses me dicen Sunday. Los míos me dicen Ibelele. Y solo IBELELE^{IX} sabe bien quién soy.

Pedro me mira, confundido. Me quedo explicándole.

—Son tres hombres, Pedro. Domingo reza como esclavo. Sunday obedece como perro. Pero Ibelele manda aquí. Porque habla mi lengua. Porque recuerda de dónde viene. ¿Entendiste? No estoy al servicio de ningún inglés.





Pedro baja la vista.

—Yo... no tengo nada.

Me acerca el cáliz de nuevo. Yo lo rechazo.

—¿No vas a comprarlo?

—¿Para qué? Ya tengo enemigos suficientes.

El joven se vuelve y comienza a caminar sin despedirse.

—Pero puedo decirte con quién hablar en Portobelo. Alguien a quien no le importa si lo robaste a un arzobispo o al mismísimo Papa, porque eso fue lo que hiciste, ¿no?

Pedro se sonroja y me agradece.

—No me des las gracias.

Pedro asiente. Mira el cáliz como si fuera una condena.

—A Ibelele no le interesa tu cáliz, pero tal vez a Domingo y a Sunday sí. Véndele la mitad a cada uno y yo me encargo de pagarte por adelantado lo que ellos dos ya me deben. Ibelele habla con voz de mangle, lenta y grave; Domingo musita, como esclavo asustado; Sunday es breve y áspero, como inglés de puerto. Pero el que manda era Ibelele, que no sabe venderse.

Pedro se encoje de hombros, sin entender del todo.

—¿Me va a presentar a Wager?

—Matarías por eso. ¿Verdad?

Silencio.

—Yo no mato —dice Pedro.

Yo río.

—Todos matamos. Aunque sea la esperanza de alguien. Y no seré yo quien extermine la tuya. Dame el cáliz. No tengo cómo pagarte, pero sí cómo llevarte a Wager.

Vuelvo a mi talla, cuando la luz ya muere. Pedro se queda mirando el cáliz. Su destino, como el de todos los que quieren hacerse amigos de Wager va a ser hundirse. Pero él fue quien insistió.



En el mapa de alianzas y traiciones del Caribe, los pueblos indígenas también tuvieron un papel decisivo. Entre ellos, los gunas —habitantes de la franja costera del Darién y de las islas que hoy forman Guna Yala— se convirtieron en actores estratégicos durante la Guerra de Sucesión Española.

La relación del pueblo guna con los españoles había estado marcada por la hostilidad. Las expediciones de conquista, las incursiones militares y los intentos de someterlos al régimen colonial los habían convertido en enemigos declarados de la Corona. Frente a ese panorama, las incursiones inglesas y holandesas en el Caribe ofrecieron al pueblo guna un margen de maniobra distinto: aliarse con quienes desafiaban a España significaba debilitar a un opresor común.

No fueron pocos los casos en que gunas sirvieron de guías, informantes o espías para los británicos. Su conocimiento de costas, esteros y pasos selváticos resultaba invaluable para cualquier armada que quisiera internarse en territorios mal conocidos por los europeos. Para los ingleses, tener aliados locales implicaba moverse con ventaja frente a una monarquía que, pese a su poderío, carecía de dominio efectivo sobre esos espacios.

De este modo, los gunas se insertaron en las redes de espionaje y contrabando que recorrían el istmo panameño. Su colaboración no respondía a una lealtad ciega hacia Inglaterra, sino a una estrategia de resistencia frente a la hegemonía española. Cada dato compartido, cada ruta revelada, se inscribía en una lucha más amplia por defender su autonomía y preservar su territorio.

En el telón de fondo del galeón, hundido entre las tensiones de la guerra imperial, la voz de esta etnia amerindia vinculada con la familia lingüística chibcha recuerda que la historia del Caribe fue un duelo entre coronas. Pero de la misma forma funcionó como un escenario en el que pueblos indígenas jugaron sus propias cartas, aliándose con unos para debilitar a otros, y asegurando así un margen de libertad en medio de un mundo convulso.



TEREDO
NAVALIS



HE VISTO CASCOS ROTOS POR TORMENTA. HE VISTO BARCOS ABIERTOS por el coral, otros roídos por la sal, y alguno que otro carcomido desde dentro, como fruta podrida. Pero ninguno como el San José. Lo digo con el peso de quien lo ha tocado, no de quien lo ha mirado desde cubierta con el catalejo del rango.

Yo no mando, ni hablo alto, ni firmo órdenes. Yo desciendo. Y bajo el agua no hay títulos: solo madera, presión y silencio.

El día que me mandaron revisar la panza del galeón, el cielo estaba manso, pero la mar tenía la cara hinchada. Nadie lo dijo en voz alta, pero todos sabíamos que algo no iba bien. Se respiraba apuro, como si el viento tuviera órdenes. Llevábamos dos años fondeados frente a Cartagena, esperando que los capitanes decidieran si nos quedábamos a morir como ratas o zarpábamos a morir como idiotas.

La reunión fue a puerta cerrada. Afuera, los pajes hacían apuestas: que si zarpábamos, que si no. Uno dijo que nos quedaríamos un mes más. Otro, que nos hundiríamos en dos días. Yo no aposté. Ya entonces sabía que la suerte no la dan los dados, sino los clavos mal puestos.

Cuando salieron, el capitán me llamó.

—JUNCAL^x —dijo, sin mirarme—, baja y revísame el vientre. Vamos a partir.

—¿Cuándo? —pregunté.

—Mañana al alba.

—Eso no da tiempo.

—Entonces no pierda el suyo. Al agua.

No protesté. Jamás lo hago. Me preparé. El capitán me bendijo con la certeza de los ignorantes. Yo le di la verdad. Él me devolvió una orden. Y así se hunden los barcos: con órdenes que pesan más que el agua. Las costuras abiertas mostraban que el coloso llevaba más peso del que las maderas podían sufrir. No era el gusano. Más bien era la codicia.

No tenemos traje. No tenemos oxígeno. Tenemos aire en los pulmones y cabeza fría. En las buenas, bajo dos minutos. En las malas, uno. Ese día fue una mala.





Me lancé al agua como siempre: sin ruido. Bajé, tanteando la superficie del casco como quien palpa un cadáver buscando señales de vida. El casco estaba caliente por el sol, pero blando en sitios que deberían estar duros. La madera crujía, y eso no es figura: bajo el agua, si se calla todo, uno puede oír el gemido de los tablones enfermos.

Encontré costuras mal selladas. Clavos oxidados que alguien había tapado con brea vieja. Y algo peor: agujeros vivos. Mordidas pequeñas. El *Teredo navalis*. Lo conozco desde que era aprendiz. Es un gusano marino con dientes de molusco que se mete por una grieta y convierte la madera en esponja. Le dicen *broma*, pero no tiene gracia. Es la muerte disfrazada de hilo.

Seguí bajando. A estribor vi una costura casi abierta. Más abajo, un conjunto de incrustaciones que ralentizarían la nave en combate. Las bermejuelas, como lapas asesinas. Y entre ellas, larvas del bicho. Muchas.

Asomé la cabeza. Tomé aire. Bajé de nuevo.

El último tramo, cerca de la quilla, tenía partes que chirriaban sin tocarlas. No era cuestión de parche: había que carenar entero. Y rápido. Pero para eso se necesita dinero. Y voluntad. Ninguno de los dos flotaba a bordo.

Salí y subí al castillo de popa, donde el capitán se hacía abanicar por un grumete. El marqués hablaba con fastidio sobre el vino, y el arzobispo leía salmos como si fueran cifras.

—Capitán —dije, aún chorreando—. La nave no está para navegar. Él no me miró.

—¿Qué halló, Juncal?

—Madera podrida en dos puntos. Gusanos de barco en el casco bajo. Costuras flojas. Clavos viejos. Las bermejuelas se están comiendo el rendimiento.

—¿Y puede usted repararlo esta noche?

—No, señor. Necesita carena completa. Sacar el barco. Cambiar maderas. Tapar hendiduras desde fuera.

—¿Y cuánto cuesta esa operación?

—Lo suficiente para que no se hunda.



El marqués rio.

—¿Y usted propone que esperemos dos semanas para cambiarle los zapatos al barco mientras los ingleses nos cercan?

—Propongo que no muramos por ahorrarnos un tonel de brea.

El capitán se puso de pie. Me miró al fin.

—Juncal. Usted sabe nadar. Yo sé comandar.

—Yo sé cuándo la madera no aguanta.

—Este navío es capitana de flota. Tiene sesenta y dos cañones más dos morteros, cientos de almas a bordo y la bendición de Su Majestad. Jamás se ha hundido.

—Siempre hay una primera vez.

—No será esta.

Se dio la vuelta. El arzobispo alzó los ojos del salmo y me dijo:

—La duda es obra del demonio.

Yo bajé la mirada y respondí:

—Y la terquedad, también.

Me fui sin despedirme. Esa noche, sellé como pude las partes más urgentes. Tapé lo que era tapable. Recé a mi modo, como siempre: con la cabeza hundida en un balde de agua de mar.

Los oficiales, los comerciantes, el arzobispo y su séquito embarcaron al amanecer con sus cofres y sus santos. El tamborero ensayaba redobles mientras las gallinas chillaban en sus canastos.

Pedro Cordero, el niño calafate, me ayudó a apretar unos clavos en cubierta. Me miró con ojos de quien ya entendía más de la cuenta.



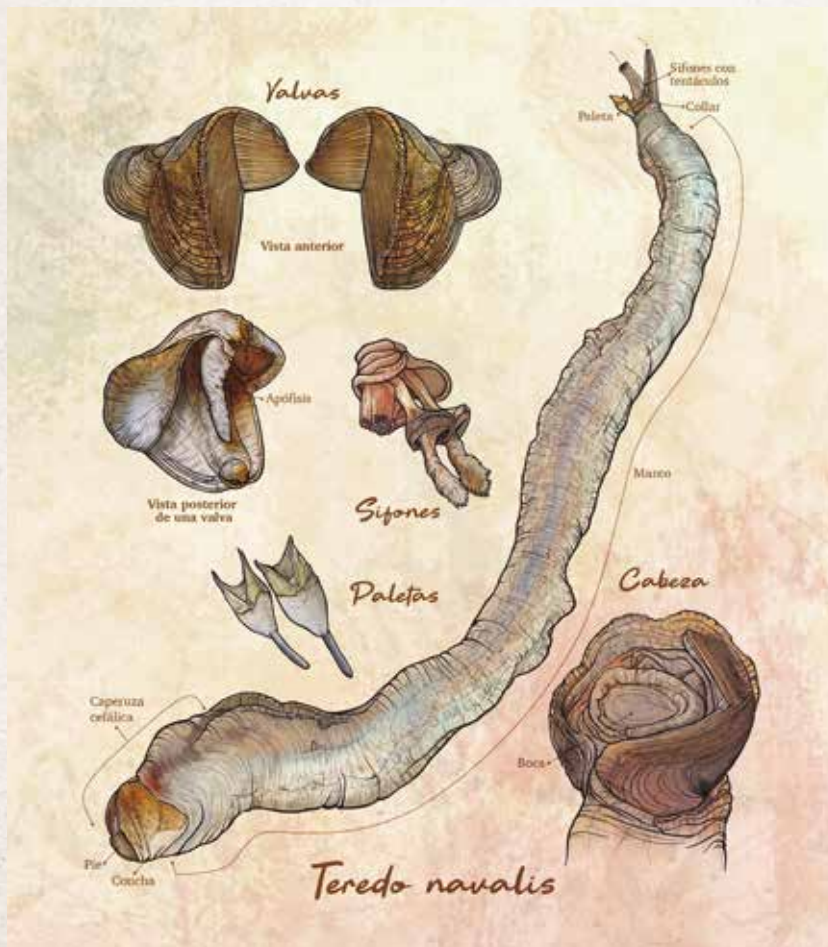
—¿Va a aguantar? —me preguntó.

—Lo justo para no volver —le dije.

La nave zarpó. El viento soplaba con la prisa de los necios. Nadie miró atrás. Yo sí.

Porque sabía que allá, debajo de todo, en la parte del barco que no se ve, el gusano seguía comiendo.

Y ahora, mientras no dejo de pensarlo, veo las embarcaciones enemigas a la distancia. Que Dios nos guarde. No sé qué será de nosotros.



Teredo navalis



En los grandes galeones que cruzaban el Atlántico, pocos oficios eran tan arriesgados como el de los buzos. Hombres de pulmón ancho y temple feroz, capaces de sumergirse a pura apnea, eran llamados a descender bajo el casco cuando el mar o la guerra abrían grietas en la madera. A tientas, en la penumbra de las aguas, debían calafatear con estopa y pez, ajustar tablones sueltos o improvisar reparaciones que dieran unas millas más de vida a la embarcación.

Entre las amenazas que hacía tambalear la solidez de las naves con tanto ahínco había una especialmente temida: el Teredo navalis, un molusco perforador. Invisible desde la superficie, este animal minúsculo se alimentaba de la madera sumergida, taladrando galerías y debilitando poco a poco las tablas del casco. Para los buzos, localizar las huellas del Teredo era descubrir que la nave, majestuosa por fuera, llevaba ya la ruina incubada en sus entrañas.

Un oficio para valientes: sin escafandras ni instrumentos, apenas con una cuerda atada a la cintura, descendían hasta donde el aire les alcanzaba. Sus salarios eran de los más altos de a bordo, comparables a los de tamboreros y artilleros, pero la paga pocas veces compensaba el riesgo. No faltaban quienes quedaban atrapados en corrientes traicioneras, quienes se desvanecían por falta de oxígeno o quienes emergían con las manos destrozadas por clavos y astillas.

Gracias a ellos, los galeones prolongaban su travesía. Cada inmersión podía significar la diferencia entre el puerto seguro y el naufragio, entre salvar la carga o perderla en el fondo. Y, sin embargo, en los registros del imperio sus nombres aparecen apenas como notas marginales. Los buzos eran héroes invisibles, hombres que peleaban contra el mar embravecido y contra las balas enemigas. Pero también contra el trabajo lento y meticuloso de un gusano casi imperceptible que, con paciencia implacable, se encargaba de recordar a todos que incluso los colosos de madera podían ser vencidos desde adentro.



EL TAMBOR
QUE NO
SONÓ



MI OFICIO NO ES BLANDIR ACERO NI EMPUÑAR ARCABUZ. MI OFICIO es marcar con dos palos la respiración del monstruo. Me pagan como a los buzos, y no por capricho. Lo hacen porque a veces una vida depende de un golpe a tiempo y otras veces de abstenerse de darlo. Con mis manos tenso la piel del tambor hasta que canta; con mis manos aflojo el cuero cuando la mar exige un latido más grave. El capitán me repite: “El redoble es la ley, Roldán”. Yo, que conozco el peso de la ley y el peso del agua, asiento y dejo que el tambor hable.

El tambor es piel de cabra curada con sal y sol, estirada sobre un aro que alguna vez fue rama. Por dentro lleva tripas que llamo bordones porque retumban como si el animal recordara, desde la muerte, que tuvo aliento. Cada mañana lo afinó con nudos cebados en sebo; cada tarde lo escucho, atento a cómo el aire y la humedad le cambian el humor. Algunos dicen que el tambor es instrumento de guerra. Yo digo que es un animal domesticado: si lo conoces, te obedece; si no, te muerde.

En el San José hay toques para todo: marcha de rancho para repartir pan y vino —o lo que pase por pan y por vino en esta flotante miseria—; alto para cortar el desorden; retirada cuando los cañones nos dejan en sordo temblor. Marco los ritmos y los hombres, como piezas de una gramática aprendida a los gritos, se acomodan: jarcias, obenques, palmejares; escobas, cubos, bacines; cañones que se arrastran con maldiciones y santiguos apresurados. Nadie discute con un tambor. Nadie se defiende del latido si el latido viene de arriba.

Al principio, cuando el sol aún nos hace creer en la salud del mundo, los golpes son claros: ta-ta-ta, firme el paso; tararará, nervio de orden en cubierta. Los grumetes aprenden a atarse el miedo con los nudos del arpón y con mis repiques. Los mayores juegan a no temblar. Las ratas pasan con atrevimiento de príncipe. Alguna gallina pone un huevo encima de una jarra de brea, como si todo esto fuera campo quieto, y no barco que respira por costuras.

Pero el peligro no llega de golpe: primero es cuchicheo, luego disciplina, después costumbre, al fin destino. Lo escucho antes que muchos, porque el tambor enseña a mis manos una ciencia sin letras. Un mediodía, mientras ensayo el zafarrancho, el redoble se me



va a los pies con un retumbo que no es mío. Ta-tum. Ta-tum. Creo que es aire jugando con el cuero. Me acerco a la regala y siento la vibración baja que sube desde las entrañas del casco cuando las tablas comienzan a hablar entre sí. Ta-tum, dice el vientre del galeón, como si no alcanzara a subir la sangre a su corazón.

Marco más grave, para que el barco no se sienta solo. El silencio que no toco es también miedo a batir sobre un barco que ya se tambalea bajo su propia sobreabundancia.

La disciplina pide fe en lo que no se ve. Con el tiempo, el redoble diario deja de apurar a los hombres y pasa a calmarlos. Basta oírme y la tripulación, cada cual con su miseria, se acomoda a un orden que no brota del sermón del obispo ni de la furia del contramaestre, sino del cuero golpeado. Miro sus rostros: barbas grises, piel curtida, costillas pronunciadas y ojos que le rezan a la carne asada de sus recuerdos. Golpe a golpe —ta-ta-ta— la cubierta compone un ejército. Y sin embargo, por debajo del compás, otro compás más hondo, más viejo, crece como lepra silenciosa: el de las cosas que pesan y rompen.

El San José anda como quien lleva encima una iglesia. Los clavos se acodan en madera saturada, la brea rezuma como si el casco sudara, y el tambor lo acusa sin saber decirlo en palabras. A veces, en lugar de la obediencia precisa de otras jornadas, se expande un pequeño desconcierto, un parpadeo colectivo, una duda. Ta-ra-tará... y algún marinero se queda un segundo en blanco, como quien pide permiso para cansarse. “¿Habéis oído?”, se preguntan. Nadie confiesa haber escuchado nada. Pero sé que oyen el otro tambor: el de adentro.

No es una sola tarde, sino una racha. El cielo se encapota sin lluvia, la mar se pone vidriosa, y la tripulación abunda en silencios de espina. Cuido mi animal: seco los aros, reajusto los nudos, cambio el sitio de los palos para buscar timbres nuevos, y aun así el tambor responde distinto. Cuando lo golpeo con furia, me devuelve un bramido con eco —ta... ta...— como si al otro lado, en lugar de aire seco, hubiera un cuarto lleno de agua. No es cosa menor que un tambor suene como aliento ahogado.

El contra maestre me pide que probemos el toque de alarma a modo de ensayo, sin avisar a los hombres, para medir reflejos. Acepto, porque el oficio no pregunta si conviene: cumple. Elegimos una hora de sol quebrado. Me planto en mi sitio, mis manos sobre los palos, y espero la señal. Cuando el brazo del contra maestre cae, doy el primer latigazo: ta-ta-ta-tá. Es un rugido. Los hombres corren como un cardumen que siente dientes. Un cubo rueda, un bacín se vuelca, el olor a orín y a grasa se alza como humareda invisible. Tarararará. Los cañones braman sin pólvora porque son fierros que sufren de memoria y se quejan igual. Tarararará-tá. El griterío se organiza y al minuto la cubierta es un teatro de actos exactos: gavieros en sus nidos, artilleros a mano, carpinteros con su caja, el capellán con salmos que uno no sabe si bendicen o asustan. Todo obedece al latido. Y aun así, cuando cierro el repique, advierto una nota falsa. La escucho como quien reconoce un hueso propio roto. No la sé callar ni nombrar. Me vuelve al pensamiento de noche, al oír el barco quejarse en sueños. Ta-tum. Ta-tum. No es mi tambor. Es el de la quilla.

Desde entonces, cada vez que bato para ordenar el rancho o apurar una maniobra, siento cómo el compás cambia los rostros de los marinos. Enlosa la voluntad sobre el miedo, pero también empuja a la gente hacia un punto al que nadie quiere llegar. Al entrar el anochecer, cuando a veces se practica el toque de silencio, pruebo, sin que nadie lo note, a dejar morir los repiques con más pausa, como si un padre acostara a un crío que sufre fiebre. El silencio de después me hace un favor: el barco respira más hondo. Escucho hasta el último chasquido de costura y me digo: no hay que apurar lo que ya llega apurado.

La mar tiene su música y cada guerra su tambor, aunque no lo nombre. Los ingleses, de cuando en cuando, asoman fantasmas de velas a distancia; no es combate: es amenaza. En esos días el capitán me tiene cerca, como si necesitara demostrarles a los aparejos que aún manda. “Cuando yo ordene, usted bate, Roldán; nada de filosofías”. Yo asiento. El tambor pesa menos que la lengua. Pero dentro de mí, los palos ya no son palos: se han vuelto dos agujas que tantean la salud del navío.

La tarde llega por fin. El cielo suelta un sol de cobre que da luz vieja; el calor aprieta las camisas; la grasa del rancho pega a los dientes; los ánimos vienen con filo. No sé quién grita primero, si vigía o gaviota: “¡Velas!”. A la distancia se alzan costillas de nube, percheros oscuros: navíos que no son nuestros. En cubierta se parte el aire. El capitán empieza a girar órdenes. El contramaestre me mira. Muchos hombres clavan los ojos en mí, no en el enemigo. Eso es lo que hace un tambor: vuelve visibles las miradas que no deberían verse.

Elevo los palos. Siento su peso como si alzara dos remos mojados. La señal desciende desde el alcázar como un pez que cae. Hago el primer silencio, ese que abre la puerta, y en ese respiro escucho el otro tambor, el profundo: tum. Vienen con él tres voces: la de la brea llorosa, la de los clavos torcidos, la del costado que se queja. Nunca olvido ese compás: lento, grave, enfermo. ¿Qué debo hacer? Si bato zafarrancho, los hombres correrán a su sitio con un coraje que a veces es obediencia y a veces ceguera. Si callo, les dejo un segundo más de sombra, nada más que un respiro, pero un respiro al fin.

Golpeo. Una vez. Ta. Y el barco responde con lo suyo. Tum. El capitán me acuchilla con los ojos. El contramaestre alza un dedo. Veo al grumete que lleva los cartuchos: tiene la cara de un hijo que no tuve. Veo al buzo; con esa gente me igualan el salario, porque ellos bajan adonde todo calla. Veo a los artilleros que besan el hierro como si fuera crucifijo; veo al capellán con el borde del libro húmedo; veo la cornisa donde duermen las gallinas y la riña de dos ratas junto a un saco de bizcocho. Todo eso veo en un latido.

Levanto los palos por segunda vez. El cuero espera. La cubierta empieza a inclinarse con un gemido, visible como el gesto de un viejo que endereza la espalda. Quiero batir *izafarrancho!* con la fuerza de cien bajeles, pero el golpe se me queda suspendido, como la gota que cae del borde de una vela. No lo doy. El tambor muerde el aire con la boca abierta. En lugar de rugido hay vacío. Pienso: si los empujo ahora, los empujo al borde exacto del abismo.

El capitán grita algo que no reproduzco. El contramaestre avanza hacia mí. Sostengo el tambor como se sostiene a un hombre herido. Un artillero, sin señal mía, arrastra su pieza un palmo con una

mueca que dice más que cien himnos. Entonces el mar, que detesta el teatro, se alza en soplo y cambia el orden de la escena: una racha se mete por debajo de una vela mal cazada, el aparejo cruje, un cabo golpea a un marinero que queda tendido, y el navío nos impone su propia voz.

Por un instante, sin tambor, sin ley, sin orden, cada cual se mueve a su lugar como si la costumbre lo guiara. Es un caos breve, pero honrado. Doy un golpe seco —ta, antes que para mandar, para juntar los ojos de los hombres. Ese ta nos organiza lo suficiente para no tropezarnos con los muertos que aún no existen. Tras él viene un segundo ta, que es como soplar una lámpara para que no se apague. Y después, otra vez, el otro latido: tum. Lo escucho tan claro que me duelen los dientes.

—¡Bate, Roldán! —dice el capitán, al fin sin insulto, como quien ruega.

Bajo el palo, esta vez decidido. El tambor ruge con su voz más pura: tarararará. Es la marcha que todos esperan, la que lava el miedo con otro miedo más digno. Corren, atan, abren, cierran, izan, amarran. Entonces, aun dentro de ese orden, sé que ya es tarde: más que tarde como reloj, tarde como madera comprometida. No bato retirada porque no me la ordenan y porque un tambor no se manda solo; tampoco bato silencio, porque ya nadie lo habría obedecido. Sigo el rito de siempre, fiel a la faena. Pero dentro de mí se ha instalado un hueco, una sala sin lámparas, donde el otro tambor hace su oficio de juez.

No sé cuánto dura la tarde. Un combate puede ser un instante si se mira con ojos de quien muere, o una eternidad si se escucha con oído de tamborero. Solo sé que cada vez que multiplico el redoble, el galeón responde con un lamento más grave. Mis golpes quieren animar, y su quejido quiere advertir. Si mi tambor ruge hacia adelante, el tambor del casco ruge hacia abajo. Dos bestias dentro de un solo cuerpo.

No hay gloria en esta escena que merezca pintura. Hay nervio, exactitud, golpes de suerte y golpes de torpeza. Hay hombres que encuentran su puesto y hombres que se buscan sin hallarse. Hay uno

que, sin señal mía, mete el hombro donde hace falta y nos salva de algo que no sé describir. Hay otro que deja caer una caja de mechas y llora sin ruido, como lloran los perros cuando los amarran a la barca.

Luego viene la calma de plomo, no porque el enemigo se retire, sino porque el atardecer se parte en dos: de un lado, lo que hacemos; del otro, lo que no sabemos o no podemos. El capitán, con voz de hombre gastado, me ordena alto. Doy los golpes sincopados —ta-ta— y la gente se queda en ese equilibrio tonto donde el cuerpo obedece, pero la cabeza aún corre con la sangre. El contraмаestre me mira con pregunta en los ojos: ¿por qué callaste cuando hice la seña? No respondo. A veces el silencio es una confesión. A veces es una mentira.

Camino el barco como un médico que visita a su enfermo. Voy de proa a popa, sin palos, sin tambor, con los oídos prendidos a los tablonés. En el sollado huele a grasa y a hombre; en la tolda, a mar crudo; junto a la santabárbara, a miedo viejo. El casco me habla con su lengua de madera fatigada. Tum... tum... Nunca me ha parecido tan humano. Cada *tum* es un recuerdo de peso; cada *pausa*, una súplica de alivio. Toco con la mano la brea tibia que sanas costuras. Pongo la oreja a la tabla como si buscara el corazón de un animal grande. Comprendo —sin frase de filósofo ni sermón de sacristía— que los barcos también rezan, pero su rezo es por aire.

Preguntarán por qué digo que el tambor no suena si lo hago sonar. No miento: suena en muchas partes y con la fuerza que exige la orden. Pero hay un momento en que debe rugir y no ruge. Ese retardo, esa gota suspendida, ese latido robado, me pertenece. Unos dirán que es cobardía: negarme a empujar a los hombres hacia el filo. Otros dirán que es prudencia: dar un segundo de sombra a quien lo pide con la mirada. Ninguno tendrá razón del todo. Un tamborero no se absuelve ni se condena por un golpe; la culpa o la salvación se teje con toda la música.

El barco intenta defenderse con la dignidad de un buey cargado más allá de lo justo. Mis manos siguen golpeando, fieles a la faena. Y, sin embargo, el cuero del tambor me devuelve, mezclado con el sonido, el rostro de los hombres. Oigo en cada repique sus hambres, sus engaños, sus cálculos, la codicia que se disfraza de necesidad, la





necesidad que aprende a parecer obediencia. También oigo mi propia astucia: la que bate y la que calla.

Pienso en el tamaño de las señales. Hay señales que salvan y señales que hunden: las de los cañones, las de bandera, las de trompeta. El tambor gobierna el cuerpo. Pero el cuerpo de un barco no se deja mandar por completo. Hay otro capitán en la quilla, y uno no sabe si se parece más a Dios o al tiempo. Yo sólo soy su traductor torpe. Si hoy dudo, es porque él me habla con voz ronca y antigua, y yo, que soy músico, aprendo a obedecer al sonido más viejo.

No digo cómo termina todo. Lo sentimos ahora, al hundirnos. El tambor, por última vez, intenta ser pulmón de un gigante rendido. Tararará, digo, y sé que ya no empujo hombres, sino paredes. Ta-ta-ta, repito, y se me deshace en los dedos el latido, mezclado con el latido enfermo del casco. Tum, contesta el mar bajo nuestras plantas, ese mar que siempre contesta lo mismo a toda pregunta.

Ya no queda aire. El agua entra y me cubre las rodillas, los hombros, la boca. El tambor flota un instante, como cuervo desbocado. Lo abrazo, porque es mi voz. Aprieto el cuero contra el pecho y todavía escucho el otro pulso, el que no mando: tum... tum... El mundo se vuelve agua y madera suelta. El capitán dice algo que ya no distingo. El contramaestre alarga una mano que no alcanzo. Los hombres, que hace unas horas obedecían el golpe, ahora obedecen el instinto. Yo cierro los ojos y acerco mi oído a la piel del tambor: busco un último compás que me confiese si hicimos lo debido o si todo esto era inútil desde antes de zarpar.

La respuesta llega con la calma del fondo. El tambor, por fin, calla. En su silencio oigo el gran latido del casco rendido, que sigue diciendo, con tozudez de animal noble, la única sílaba que le queda: tum. Entonces entiendo que no hay más música que esta y que mi destino es dejarme ir con ella, al ritmo hondo con que el agua aprende a pronunciar nuestro nombre.



Es posible que la música formara parte de la vida en los grandes navíos. No tanto como entretenimiento, sino como apoyo práctico. En varias flotas de la Carrera se documenta la presencia de ministriles y chirimías; por eso no resulta descabellado imaginar que también en el San José viajara algún tañedor dispuesto a marcar ritmos y solemnizar ceremonias. Quizá su función no fuera menor: ordenar los rezos, acompañar las maniobras, dar aliento en la monotonía.

Lo más probable es que al menos hubiera un tambor. Su redoble, más que adorno, habría servido de señal, de reloj y de guía. Tal vez acompañara el reparto de raciones, el cambio de guardias, la llamada al trabajo. Y en combate, cuando el humo espesaba el aire y las voces se perdían en el estrépito, ese latido de cuero pudo haber sido la única referencia capaz de mantener unidos a los hombres.

Si así fue, el tamborero debió de exponerse en cubierta, golpeando su instrumento a la vista de todos, convertido en blanco fácil mientras los cañones rugían. Quizá por eso se le pagaba con una paga cercana a la de un alférez, reconocimiento implícito de un oficio que unía riesgo y disciplina.

No hay pruebas concluyentes de ello, pero en un barco cargado de oro y tensiones, nada parece más verosímil que la presencia de aquel tambor: sonido que ordenaba, obligaba, animaba... y que, llegado el silencio, quizá calló para siempre.



LO QUE MIS
OJOS
VIERON



MUY ALTO Y PODEROSO SEÑOR:

Con temblor en la mano y obediencia en el ánimo me atrevo a dar cuenta a Vuestra Excelencia de los sucesos que llevaron a la pérdida del galeón San José, Capitana de la Flota de Tierra Firme. No lo hago por alabanza ni por excusa vana, sino porque mi deber de vasallo me obliga a hablar con la voz de la verdad, aun cuando esa voz se quiebre de dolor.

He servido, de manera interpolada, más de treinta años bajo las banderas de Su Majestad. Desde mis mocedades tomé plaza en la Armada del Mar Océano, donde permanecí cincuenta y un meses y nueve días, hasta ganar el ascenso de cabo principal. Después pasé a la plaza de Melilla, donde en defensa de la Monarquía se me concedió el grado de sargento. Volví luego al servicio de la Armada, y tras tres años y medio regresé a tierra como alférez en Cataluña. Duré poco en aquella guarnición, pues pronto me trasladaron a Gibraltar y a la defensa del puerto de Ceuta. Navegué en el San Juan Bautista como alférez de mar y guerra, sufrí cautiverio en Portugal cuando el Nuestra Señora del Carmen encalló, y volví a Cádiz marcado por la amargura de la prisión, pero firme en mi lealtad. Finalmente recibí nombramiento de capitán de mar y guerra en el San Joaquín, nave almiranta de la Flota de Tierra Firme.

Todo este largo servicio lo refiero, no por engreimiento, sino porque prueba que siempre procuré cumplir lo mandado. Así llegué al San José, navío ilustre, orgullo de España, y tumba de tantos.

El San José era majestuoso, de maderas fuertes y velas amplias, con artillería suficiente para imponer respeto en todo mar. Mas también lo acompañaba un peso desmedido de caudales, mercaderías y pasajeros. Yo mismo, al recorrer sus cubiertas y sollados, veía cómo la carga llenaba hasta los rincones. A cada quejido de los tablones parecía que el barco se quejaba bajo la opresión del contrabando y la plata. El viento lo llevaba, pero con lentitud de gigante fatigado.

En Portobelo recibimos aviso de que naves inglesas rondaban. Algunos aconsejamos prudencia y exploración antes de zarpar; pese a que se respondió que la urgencia era mayor que la cautela. Parti-





mos, pues, hacia Cartagena, con el corazón inquieto y la orden firme de llegar sin demora.

La mar nos puso pruebas. Hubo días de calma en que el navío parecía clavado sobre el agua, sin moverse un palmo. Otros días nos azotaron aguaceros que rompían velas y jarcias. El San José resistía, si bien cada jornada mostraba la pesadez de su carga. Se despacharon más toneladas de las que dicta la prudencia; pero se anotó con tinta ligera, como quien firma un secreto.

En medio de esa travesía, los presagios se hicieron sentir. Una vela se desgarró sin causa aparente; un marinero cayó desde lo alto y el mar lo tragó sin devolverlo. Algunos decían que eran simples azares; yo los miraba como señales del cielo.

Y así llegó el día en que divisamos a los enemigos. La escuadra inglesa apareció en el horizonte, con velas desplegadas como alas de aves rapaces. El murmullo corrió por la tripulación; unos apretaron rosarios, otros blasfemaron, y todos se prepararon para el combate.

Cuando los cañones hablaron, el mundo se transformó. El estruendo sacudía el casco, el humo espesaba el aire hasta volverlo irrespirable, y los gritos de los hombres se mezclaban con las explosiones. El olor de la pólvora y de la sangre era tan fuerte que parecía otra tormenta, invisible pero mortal.

Yo, en mi puesto de capitán de mar y guerra, corría de un extremo a otro, dando órdenes, animando a los soldados, levantando a los caídos para que no decayera la defensa. El San José respondió con valentía: nuestras baterías vomitaron fuego, y por un instante creímos tener la victoria en la mano.

Mas el enemigo no se retiró. Uno de sus navíos, bien apuntado, disparó contra nuestro costado. No fue un golpe cualquiera: abrió heridas que dejaron entrar al mar como ladrón nocturno. El agua subió lenta, pero segura, desde las entrañas del barco.

Muchos han dicho que el San José voló por los aires, que la santabárbara estalló y que el cielo se iluminó con su explosión. Yo niego tal versión. Lo que mis ojos vieron fue distinto. El San José no explotó: se hundió. Herido y sobrecargado, cedió al peso de su propia

riqueza. El agua entraba sin freno, y el tesoro que debía ser triunfo se convirtió en cadenas que lo arrastraban hacia abajo.

Supe de marineros que se arrojaron al agua, de soldados que besaron la bandera antes de hundirse, niños que buscaron a sus padres entre la confusión. Me contaron de plegarias mezcladas con alaridos, promesas de arrepentimiento y maldiciones contra la fortuna. El mar, dicen, se llenó de cuerpos: unos braceando, otros ya inmóviles, mientras el San José se inclinaba con rugido de maderas quebradas.

El instante final aún me atormenta. El navío entero gimió como un ser vivo; se alzó un bramido que estremeció hasta el aire, y con súbita violencia la Capitana se precipitó al fondo. Todo fue tan rápido que no hubo lugar para la esperanza. Donde había estado la nave orgullosa, solo quedó espuma y silencio. No diré quién es el responsable, porque no me conviene. Baste con decirles que el peso no lo soportaba ni el hierro más noble.

Así lo declaro, Señor: el San José no ardió como dicen, porque ya venía fracturado. Esa es toda la verdad. Mas en lo que toca a mi persona, afirmo que cumplí con mi deber.

Por eso presento este memorial con respeto y súplica. Si Vuestra Majestad halla mérito en mí, que lo reconozca; si halla defecto, que me perdone. Mi mayor deseo es que se sepa que la Capitana cayó con honor, y que sus hombres, aunque vencidos, murieron fieles a la Corona.

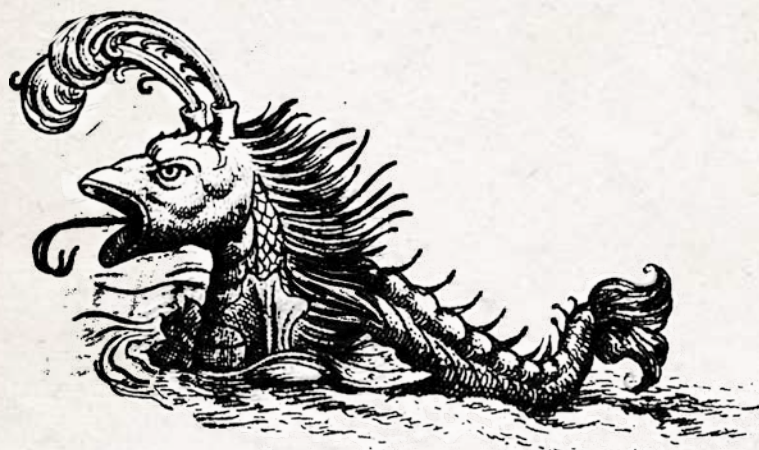
Dios guarde a vuestra merced en salud y victoria por muchos años.

De Vuestra Insigne Persona,

el más rendido servidor,

PEDRO GARCÍA DE ASARTA^x

Capitán de mar y guerra del galeón San Joaquín





En medio de las disputas sobre cómo se hundió el San José, la voz de García de Asarta ha sido una de las más referenciadas, dado el lugar de privilegio de quien, sin haber sido testigo ocular de la tragedia al encontrarse en el San Joaquín, consiguió entrevistar a algunos de los sobrevivientes del naufragio¹. Entre los documentos que han sobrevivido se cuentan memoriales escritos por oficiales de la Armada, dirigidos a sus superiores, que combinan el tono solemne de un descargo con la intención de dejar testimonio. Estos textos no son neutrales: son piezas de defensa personal, redactadas para resguardar el honor del autor frente a la Corona y para dejar constancia de su lealtad en medio del desastre.

Uno de esos relatos insiste en contradecir las versiones inglesas coincidentes con las de Charles Wager, según cuyas afirmaciones el galeón habría explotado por un incendio interno en la santabárbara. Allí se defiende la idea opuesta: el barco no voló por los aires: se hundió lentamente. Más que las balas enemigas, habría sido la avidez imperial la que selló su destino.

Este tipo de memoriales son valiosos por lo que cuentan. Pero lo son de la misma manera por lo que callan. Relatos contruidos bajo juramento de fidelidad, que omiten responsabilidades y matizan detalles incómodos, pero que, al mismo tiempo, ofrecen destellos detrás de una verdad compleja. En estos se cruzan la obediencia y el miedo, el deber y la culpa, la memoria personal y la versión oficial de un desastre que nunca ha dejado de ser materia de disputa.



¹ La crónica de Pedro García de Asarta que aquí se presenta fue modificada y adaptada con fines literarios. El documento original puede consultarse en la investigación al respecto referenciada dentro de la bibliografía final.

**HIJO DEL
REMO Y
DE LA MAREA**



UNO SE VA HACIENDO VIEJO ENTRE LAS COSAS QUE VE Y LAS QUE NO puede contar a nadie porque lo toman por loco. Pero ahora que ya casi no hay quien escuche, hablo solo pa no tragarme más historias.

El San José llegó a Cartagena en mayo, después de cuarenta y ocho días de mar. La gente en la ciudad decía que venían urgidos, que el rey Felipe V los había mandado reforzados porque ingleses y holandeses andaban al acecho. Los del puerto decían que, si no fuera por esos enemigos, ni el San José ni sus acompañantes habrían llegado tan armados. Pero ya se sabe que cuando la guerra aprieta, el miedo viste de acero.

Lo que no esperaban era quedarse anclados en esta bahía por dos años. Dos años de esperar que desde el Perú mandaran los comerciantes pa la feria de Portobelo. La feria era el corazón del trueque, donde los bienes del virreinato se trocaban por mercaderías europeas. Pero eso también era teatro: detrás del telón se movía otro mercado, más vivo y más rentable. El contrabando.

Mire que yo no tengo letras, pero sí vida. Y le puedo decir que aquí en Cartagena se vendía más por la sombra que por la luz. Las mercancías legales no rendían. Todo el mundo lo sabía. La tela fina y los espejos venían con doble fondo. El mismo clero, los mismos oficiales de la Corona, todos jugaban ese juego.

Catalina de Cabrera fue de las que mejor lo supo. Se disfrazaba de devota, y con ese velo cubría una cabeza más lista que la de cualquier comerciante. En uno de esos días que el San José aún estaba en puerto, me buscó por Barú. Me dijo que tenía mercancías que debía mover sin dejar rastro. Un cofrecito, cubierto de terciopelo raído. “Pa ti hay un buen pago si lo entregas donde te digo”, me dijo sin pestañear. No pregunté. Sabía lo que era.

Por eso cuando los vi marcharse a Portobelo, a comienzos de febrero del 1708, supe que la danza del oro ya estaba en pleno. El conde de Casa Alegre, ese tal José Fernández de Santillán, fue quien ordenó la partida. A nadie le pareció prudente. Se decía que los ingleses andaban cerca. Que las lluvias venían fuertes. Pero el conde tenía prisa, y presión desde la Corona. El rey quería su tesoro. España sangraba y necesitaba que esos metales llegaran a la península. Los mismos que

rezaban porque llegara a salvo eran los que lo condenaban con cada bulto añadido.

Allá en Portobelo, según contaban los marinos de regreso, la feria fue un caos. Se vendía y se robaba por igual. El fisco recogía sus partes, pero las rutas ilegales también llenaban sus bolsillos. El mismo metal que debía rescatar la economía de un imperio quebrado, salía por debajo del agua en cajas sin sello. Los comerciantes americanos se quejaban: con tanto contrabando, los precios justos no servían pa nada. Y con justa razón. El negocio bueno ya no era legal, sino astuto.

Pero había que zarpar. No se podía esperar más. El conde decidió salir de Portobelo el 28 de mayo. Los rumores en Cartagena eran muchos. Que el San José estaba muy cargado. Que el casco tenía fatigas. Que algunos buzos habían advertido sobre el estado del navío. Pero la ambición puede más que la prudencia. Y la palabra de un Conde puede más que la de un carpintero de ribera. Vi curas bendecir cofres que pesaban como pecados. Y nadie rezaba por el barco, solo por el botín.

Los tambores cesaron esa noche. Las mujeres se persignaban. Decían que los ingleses los habían atrapado. Que el San José, cargado con más de doscientas toneladas de plata, se había hundido. Que se había hundido con seis centenares de almas. Y que apenas una docena salió viva.

No lo vi. Pero lo sentí. El mar cambió de olor. El silencio lo cubrió todo como una mortaja. El dinero del rey se había ido al fondo. Y con él, la última ilusión de un imperio que creía seguir mandando cuando ya no podía ni proteger su propio oro.

Los libros dirán que fue la guerra. Que fue Wager. Que fue mala suerte. Yo sé que fue la codicia. La que hace que un conde ignore advertencias. La que hace que una dama oculte lingotes en rosarios falsos. La que convierte a oficiales en piratas de uniforme. Y a pueblos enteros en cómplices, por hambre o por costumbre.

Yo no estuve en el San José. Pero llevé parte de su carga. No me pesa haberlo hecho. Me pesa que todavía haya quien crea que esas riquezas le pertenecen. Como si no fuera prueba flotante del



hundimiento de todos. No hubo fuego en el cielo, pero yo supe. No me lo dijo nadie. Ni hizo falta. Porque hay silencios que tiemblan igual que los truenos, y esa noche, desde Barú, el mar no respiró como antes.

El aire vino quieto, como si algo lo retuviera. Y al otro día, bien temprano, pasaron dos canoas repletas de mulatos asustados, con los ojos abiertos de más, y uno de ellos —un viejo que antes remaba para los frailes— soltó lo que ya sabía yo desde antes de que abriera la boca:

—El San José se fue pa'l fondo.

—¿Entero? —preguntó alguien.

—Enterito, como bocado traga'o sin masticar.

No pregunté más. Amarré dos cuajares, corté tres lonas, metí agua, sal seca, un cacho de tasajo y salí al paso del desastre. No por llanto ni por lástima. Que pa llorar están las viudas. Fui porque allá abajo —donde ya no hay aire— quedó lo que en vida nos fue negado: oro, plata, cajas sin dueño. Cosas que uno sí puede tocar, si les llega primero que los otros.

Yo sabía la ruta. Eso creía. Y si no la sabía del todo, al menos conocía el gesto del mar cuando algo pesado le cae dentro. Porque eso no se borra fácil. El mar no es río: no se lo lleva todo como si nada. El mar guarda. El mar devuelve.

La corriente me llevó por el lado de Barú, más hacia el suroeste. Pensaba que desde allí, si el cielo estaba despejado, podría ver señales. Tal vez humo. Tal vez llamas. La canoa era liviana, de fondo liso, bien aceitada con manteca de caimán. Deslizaba callada, como hecha para esconder. Iba solo, porque los otros no se atreven a seguir donde ya se ahogaron los grandes. Pero yo no creo en grandes. He visto hombres caer sin hacer ruido, y he visto esclavos salvar a capitanes sin pedirle permiso a Dios.

La mar estaba plana. Sospechosamente.

El San José no era cualquier barca. Lo sé porque su gemelo —el San Joaquín— era más ruido que peligro, más fachada que garras. Yo mismo ayudé a cargar parte de lo que no debían llevar: barriles que no se pesaron, sacos que no se contaron, cofres que no se santiguaron. Todo eso lo bajamos en la madrugada, por el muelle sin nombre,

con cuidado de no hablar, con el miedo mordiéndonos el cuello. Y ahora todo eso debe estar allá abajo, en el fondo, rodeado de silencio.

Yo no voy a decir que no lo hice por avaricia. Porque sí: lo hice. Lo estoy haciendo. Pero también lo hago por los míos. Porque uno no escoge tener la piel que tiene ni el sitio donde nace. Y cuando todo te empuja pa abajo, hasta el oro parece flotar, aunque no flote.

No hay quien mande bien si no sabe remar. Y esa gente que grita órdenes desde los altos, con sus sotanas y sus charreteras, no sabría distinguir entre un remo y una caña. El imperio ya huele a moho, y eso que no han terminado de enterrarlo. Hacen cuentas con mapas viejos, se emborrachan con gloria pasada y se les olvida que el mar cambia de ruta cuando quiere. En Cartagena se pelean por migajas, pero nadie sabe quién manda de verdad. Unos rezan, otros roban, y todos se santiguan después de ensuciarse las manos.

Yo lo vi. No me lo contaron. Vi cómo se colaban las cosas por los conventos, cómo los de dentro sonreían con cara de santos mientras dejaban pasar las cajas.

—Esto va pa'l Señor —decían.

Y era verdad, pero el Señor que nombraban tenía apellido flamenco y vivía en Amberes.

Los curas bendicen la plata y se la llevan, los capitanes juran lealtad y venden la ruta, los virreyes mandan cartas que llegan cuando ya es tarde, y los que de verdad sudamos el viaje, esos ni nombre tenemos en los papeles. Yo tampoco tengo nombre en los papeles. Pero sí en la boca de los remeros. Y eso pesa más.

Mi padre murió sin haber visto oro en su vida, salvo el del sol cuando baja. Mi madre se la tragó la fiebre de los manglares. A mí me crio el agua, y el agua enseña a callar. Porque el río se va, pero el mar se queda. El mar guarda la memoria de los que fueron esclavos, y también de los que mandaban sin saber a dónde iban. Y ahora, allá abajo, están todos junticos. Lo que se hunde, se iguala.

No es que no confíe. Pero hay quienes uno prefiere no traicionar. Una de esas es la señora Catalina.

La vi muchas veces llegar al puerto de noche, envuelta en telas que olían a otro continente. La escoltaban su criada y su hija, que

parecía hecha de aire. Siempre hablaba bajito, pero con palabras que se quedaban dando vueltas en el oído.

No me pidió que creyera en ella. Solo que cumpliera. Y cumplí. Yo pasé para ella una vez una caja tan liviana como vacía. Otra vez, un bulto de sábanas que pesaba como la muerte. Nunca pregunté qué llevaban. Porque en el juego de los vivos, el que pregunta pierde.

Esa mujer sabía más de barcos que muchos pilotos. Y tenía, igual que yo, esa mirada de quien ha sido traicionada demasiadas veces para seguir creyendo en los juramentos. Ella lo hacía por su hija, eso se notaba. Yo lo hacía por mí. Por los míos. Por no tener que volver a remar para otros.

Y luego estaba el otro. El de la lengua doble. El que se escabullía por entre los británicos como un pez por manglar. A ese sí lo miré con desconfianza, al principio.

Ibelele le decían. Un guna fino, con voz de marea baja. Ese no hablaba de más. Y cuando lo hacía, era como si le escogiésemos las palabras uno por uno.

No le vi hambre de oro, ni sed de poder. Pero sí otro fuego, más raro: el de quien quiere que su tierra no termine convertida en mapa ajeno. Decía que si uno no cuida la isla, la isla se va. Y tenía razón.

No sé si él ayudó a los británicos o no. No es mi asunto. Cada quien se cuida como puede. Pero en sus ojos no vi codicia. Vi orgullo. Y eso no abunda.

La canoa sigue. El sol ya no quema, sino que empuja. Y el agua empieza a volverse densa, como si quisiera esconder lo que traga.

Busco señales. Círculos, burbujas, espuma distinta. El mar no dice nada. Pero yo insisto.

Tal vez no haya fuego. Tal vez no haya oro. Tal vez lo único que quede sea esta calma mentirosa y este silencio que se parece al hambre.

Pero si he de morir, que sea en el agua. Donde todo empieza y todo se olvida.

Porque el oro no flota. Pero la vergüenza tampoco.

Y yo, Simón Lemba, hijo del remo y de la marea, aún no he dicho mi última palabra.



En los puertos del Caribe, el ir y venir de canoas era tan decisivo como el rugido de los cañones. Mientras los capitanes y comerciantes negociaban en las bodegas y en los salones, eran los brazos de hombres libres o libertos quienes aseguraban que la mercancía llegara a tierra firme. Muchos de ellos habían nacido en comunidades afrodescendientes costeras, formadas por quienes escaparon de la esclavitud o por descendientes de generaciones enteras que encontraron en el remo y en la pesca un modo de vida. Sus canoas no figuraban en los registros oficiales, pero sin ellas el engranaje colonial se detenía.

Estos canoeros se movían entre aguas turbias: a veces trabajaban para las autoridades, otras veces para contrabandistas o corsarios, y casi siempre para su propia supervivencia. Conocían los manglares, las corrientes y los arrecifes mejor que cualquier piloto de la Corona. Eran ellos quienes decidían por dónde mover un cargamento sin ser vistos, quién podía acercarse a una embarcación y quién debía ser rechazado a remo limpio. En medio de ese tráfico secreto y a la vez cotidiano, los límites entre lo legal y lo ilegal se desdibujaban hasta volverse irrelevantes.

La isla de Barú —a la que los ingleses llamaban Brew— pudo ser uno de esos nodos invisibles del comercio marítimo. Desde allí, tal vez, partían y llegaban canoas cargadas de pescado, frutas, aguardiente, telas ocultas y hasta cofres pequeños con mercancía no declarada. Los hombres que acaso remaron esas embarcaciones no solo debieron transportar bienes. También rumores, advertencias y secretos. Su silencio, quizá, pesó tanto como su fuerza, y su lealtad pudo ser capaz de inclinar levemente la balanza en tiempos de guerra.

Ese mundo anfibio, de agua y madera, de riesgo y subsistencia, es el que suele quedar fuera de los documentos oficiales. Sin embargo, fue allí, en el vaivén de esas canoas y en la astucia de sus remeros, donde se sostuvo buena parte de la vida comercial y política del Caribe colonial. Y también fue de esa manera como la oralidad dejó vivas esas voces capaces de hablar desde la memoria de los márgenes, recordándonos que el mar no solo fue escenario de batallas imperiales, sino también de pequeñas resistencias que sobrevivieron entre cada ola.



EL FUEGO
QUE NUNCA
ARDIÓ



ME TRAJERON EN LA MADRUGADA, ENTRE TRUENOS Y MALDICIONES, como quien arrastra un bulto maloliente. El pasillo de la fortaleza apestaba a rata mojada y a metal viejo. En los muros, las grietas lloraban agua. Me amarraron a esta silla como si aún tuvieran miedo de que me escapara. Como si uno pudiera escapársele al pasado.

Frente a mí, la misma mesa podrida de siempre. El oficial, encorvado y con cara de piedra. El escribano, tembloroso, apenas sosteniendo la pluma. El tintero con espuma de moho. El farol colgando, como si también quisiera ahorcarse. El calor, castigando.

—¿Listo, señor DERRY^{xiii}? —me pregunta el oficial con ese acento, tan del norte.

—Listo, sí. Pero antes necesito un trago. Para aclarar la memoria.

Le sonrío. Pero él no corresponde. Levanta la ceja, duda. Asiente. El licor llega tibio, aguado, como los juicios de este mundo. Lo recibo cual si fuera un sacramento. Bebo. Respiro hondo. Y comienzo.

—El galeón... el San José... no cayó por nuestras balas. No, señores. Cayó por el fuego. Un fuego desde adentro.

El escribano suspira. No me cree. El escribano es rápido. La pluma se posa sobre el papel y deja una mancha con forma de buitre.

—El fuego comenzó en la santabárbara —sigo—. O eso me pareció. Quizá un tiro nuestro le alcanzó justo el vientre. O quizá el capitán español prefirió hundirse con todo. Pero yo lo vi: las llamas salían de las troneras, los cañones chorreaban brea como si lloraran.

—¿Lo va a jurar otra vez? —pregunta el oficial.

—El que jura dos veces nunca juró. Pero sí: ise lo juro!

Juro y me contradigo, porque jurar es moneda gastada. Pero lo cierto es que el mar tragó la verdad, y nosotros fabricamos cuentos para salvar la honra.

—¿Va a seguir creyéndome idiota, Derry? Sus hombres dicen que fue una bala de cañón disparada por usted justo sobre una carga de dinamita.

Callo. Siento que algo se quiebra en mí, como una costilla vieja que el mar vuelve a moler. La lengua me arde. El ron ya no alivia.

—¿Sabe qué? No. No fue fuego.

El escribano levanta la cabeza. El oficial me clava la mirada.





—¿Cómo dice?

—Digo que no fue fuego. Fue Wager. Fue su historia. Una invención bien contada. “El San José estalló solo”, dijo. Así lo dijo, y así lo escribieron. Para lavar culpas. Para no confesar que nos pasamos de pólvora y de codicia. Que queríamos el metal entero, pero lo hundimos todo por avaricia.

—¿Está diciendo que mintieron? ¿Que usted mintió?

—No miento ahora, que es cuando no importa. Miento cuando hay paga. Aquel día, yo estaba en cubierta. Vi la señal de fuego desde el *Expedition*. Escuché la orden de disparar a matar. No había paz ni advertencia, no hubo parlamento. Fue una cacería. Los españoles trataban de huir. No respondieron fuego. Les cayó la artillería como justicia vieja.

El oficial palidece. El escribano tiembla.

—¿Y el fuego interno?

—No hubo tal. La santabárbara se quebró.

Bebo otro sorbo. El ron se ha vuelto vinagre.

Me echo hacia atrás. La silla rechina. El farol se agita con el viento. Afuera el mar truena.

—¿Y por eso se fue al fondo el galeón?

—Por eso y por torpeza. Por codicia. Por soberbia.

—¿Y usted? ¿Qué hacía allí?

—Nadaba entre tablas. Huía de las brasas. Pensaba en Jamaica. En un burdel que nunca alcancé a pagar. En una deuda con un zapatero tuerto. Y vi cómo se hundía todo. Todo se iba al fondo como si lo tragara una boca hambrienta.

—¿Nadie lo recuperó?

—¿Recuperar? El fondo del mar está lleno de cosas que la historia no puede contar. Llaves. Pulmones. Maldiciones. El San José está allá abajo con sus cofres cerrados. Y si algún día lo levantan, encontrarán más vergüenza que riqueza.

El oficial me observa. El escribano ya no escribe. Me escuchan como quien oye a un muerto hablar desde la tierra.

—¿Tiene algo más que agregar?

—Sí. Una última cosa.

Me inclino hacia adelante. Bajo la voz. Mi aliento les pega en la cara como trapo de puerto.

—La historia la escriben los que ganan. Pero el mar... el mar la guarda mejor.

Me alzo. Los grilletes tintinean. El oficial no dice nada. El escribano guarda la pluma.

Y yo, Sam Derry, marinero inglés, testigo de la mentira más grande del Caribe, salgo arrastrando mis cadenas y dejando mi voz pegada a esas piedras. Quizá algún día alguien la escuche. Quizá no. Pero el fondo del mar no olvida.



La batalla del 8 de junio de 1708 frente a las costas de Barú no terminó únicamente con el hundimiento del galeón San José y la pérdida de centenares de vidas. También abrió un largo debate acerca de las causas de la tragedia, discusión que se ha prolongado durante más de tres siglos y que sigue siendo motivo de análisis. Entre las explicaciones, la más repetida ha sido la de una explosión, pero una revisión cuidadosa de los testimonios de época y las más recientes investigaciones permiten poner en duda ese lugar común.

El origen de esta versión es muy preciso: el juicio marcial celebrado en Port Royal en agosto de 1708, apenas dos meses después de la batalla. Allí, el comodoro Charles Wager y los capitanes Timothy Bridge y Edward Windsor debieron rendir cuentas por no haber asegurado el codiciado tesoro que transportaba la capitana de la Flota de Tierra Firme. En ese contexto, la defensa fue unánime: el San José había estallado por causas internas, sin que los ingleses pudieran evitarlo. Tanto los comandantes como los marineros que declararon en el juicio usaron idénticas expresiones: “the ship blew up”. El hecho de que todos recurrieran a las mismas palabras, y que en los casi dos meses previos hubieran tenido tiempo de coordinar sus relatos, deja claro que se trataba de una versión consensuada para salvar las carreras de los oficiales implicados.

Sin embargo, resulta significativo que en el propio diario de Wager, escrito la noche de la batalla, la descripción sea mucho menos categórica. Allí afirmó que hubo “little or no blow” —poca o ninguna explosión—, y sugirió que más bien los costados del galeón “blew out”, es decir, se reventaron, provocando una ola que alcanzó al Expedition. Esta primera impresión, escrita al calor de los hechos, contrasta con el relato uniforme que se consolidaría después en el juicio marcial y en la propaganda inglesa, la cual terminó imponiendo la imagen del galeón volando por los aires. Grabados, mapas y cuadros posteriores reforzaron esa narrativa, convirtiéndola en un símbolo de la supuesta superioridad naval británica.

Del lado hispánico, la situación fue diferente. No hubo una versión única, pero sí una serie amplia de testimonios recogidos en cartas, informes y pes-

quisas oficiales. Lo más llamativo es que ninguno de ellos habla de una explosión de grandes proporciones. Ni las cartas de Miguel Agustín de Villanueva y Pedro García de Asarta, esta última aquí parafraseada, y las dos escritas pocas semanas después de la batalla, ni los reportes de Francisco de Medina, ni la investigación del gobernador de Cartagena José de Zúñiga y la Cerda, ni las conclusiones del fiscal del Consejo de Indias mencionan un estallido como causa principal. Por el contrario, lo que emerge de esos documentos es la hipótesis de un incendio limitado y, sobre todo, la sospecha de que el casco del San José ya estaba en malas condiciones por una carena defectuosa.

El testimonio de García de Asarta es particularmente revelador. En carta fechada el 31 de julio de 1708, tras haber conversado con cinco sobrevivientes del San José, negó que se hubiera oído el estrépito característico de la explosión de un pañol de pólvora y concluyó que el galeón “se abrió y fue a pique” por estar mal reparado. Zúñiga, al interrogar a tres de los pocos marineros que lograron salvarse, obtuvo la misma respuesta: la nave no había volado, y si hubo fuego en la santabárbara fue después de estar ya sumergida. El fiscal del Consejo de Indias, al evaluar la documentación reunida, coincidió en esa conclusión: la capitana no se perdió por una explosión, sino porque su casco, debilitado, no resistió la presión de su propia artillería en medio del combate.

Es cierto que entre los múltiples testimonios hispánicos aparece una excepción: el conde de Vega Florida, comandante del Santa Cruz, afirmó que la capitana había estallado. Pero él mismo admitió que no presencié los hechos y que su información provenía de lo que le dijo el propio Wager durante su cautiverio. Más que una observación directa, se trataba de una versión recibida del enemigo.

Lo que se configura, entonces, son dos discursos contrapuestos. El inglés, construido en un juicio donde estaba en juego la reputación de sus oficiales, reforzado por la propaganda y repetido hasta convertirse en verdad aceptada; y el hispánico, diverso pero coincidente en un punto esencial: el San José no explotó. La explicación que gana fuerza en estos testimonios es la de un navío sobrecargado y debilitado por reparaciones insuficientes, que terminó por abrirse bajo el impacto del combate.

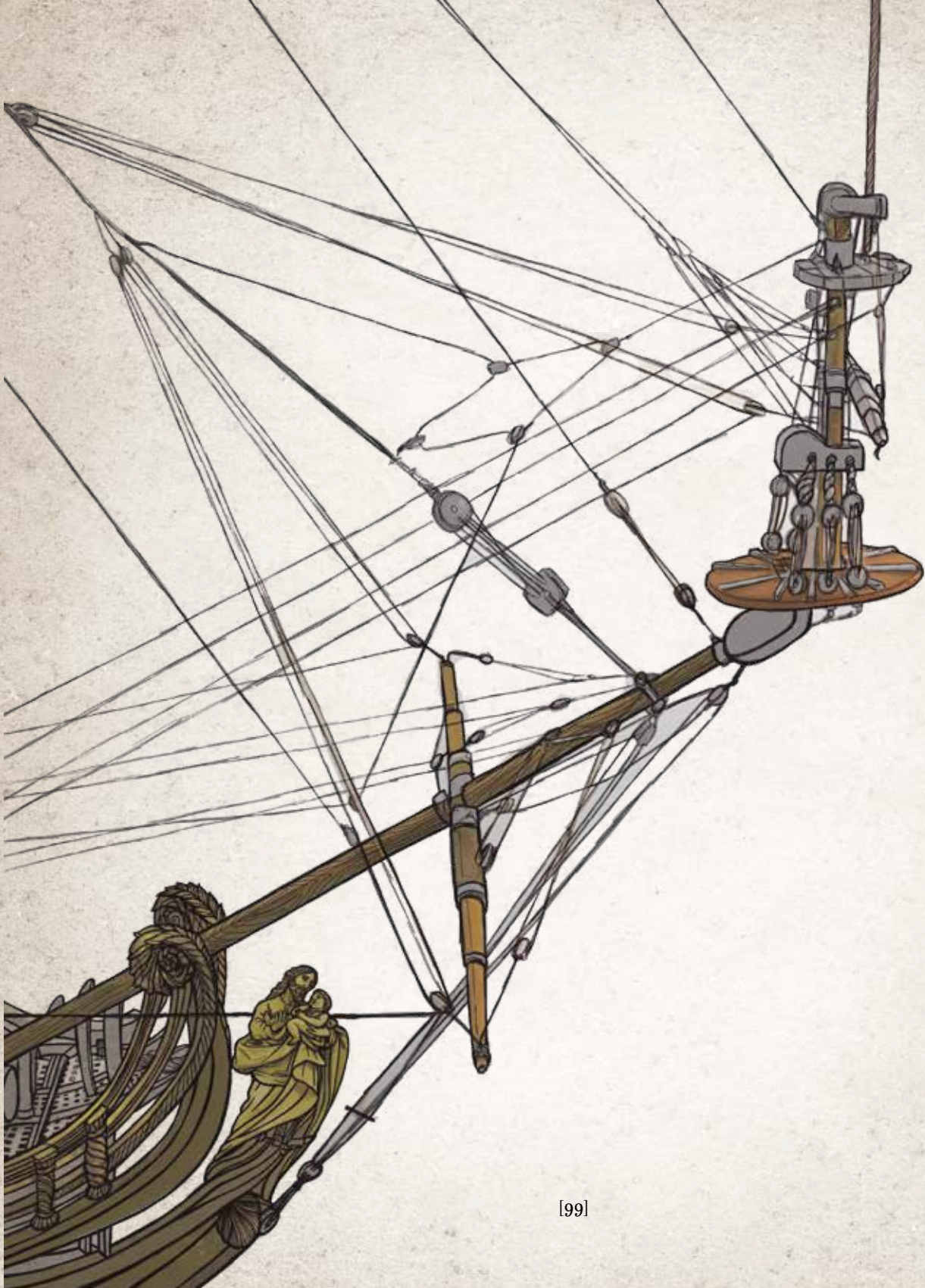
Esta diferencia no es menor. La idea de una explosión repentina y espectacular convertía la derrota inglesa en una victoria propagandística: en vez de

explicar que habían perdido un tesoro por falta de pericia, podían mostrar al mundo la imagen de un navío enemigo que se hacía pedazos por sí solo. Del otro lado, los documentos hispánicos no tenían interés en difundir una versión gloriosa, pues reconocer que la capitana se había perdido por negligencia en su mantenimiento tampoco era motivo de orgullo. Lo que buscaban era esclarecer responsabilidades administrativas y militares, no construir una épica.

La historiografía posterior recogió estas dos corrientes. Autores como Fernández Duro, Segovia, Bendeck o Phillips tendieron a aceptar la hipótesis de la explosión, mientras que otros, apoyados en la documentación primaria, han insistido en la importancia de considerar la versión alternativa. Hoy, gracias al acceso simultáneo a las fuentes históricas y a la evidencia arqueológica del pecio, el debate puede ser reevaluado. El hallazgo de piezas frágiles intactas en el lecho marino —como delicadas tazas de porcelana china— parece difícil de conciliar con la idea de una detonación devastadora.

En definitiva, las versiones sobre la explosión del San José carecen de peso cuando se las confronta con el conjunto de documentos disponibles. La versión inglesa se consolidó por conveniencia y propaganda, no por observación directa. Los testimonios hispánicos, aunque diversos, coinciden en negar un estallido de grandes proporciones y apuntan hacia un problema estructural: un casco debilitado por una carena mal ejecutada. Entre ambas narrativas, la segunda se perfila como la más plausible. Más que un barco volando en pedazos, lo que se hundió en Barú fue un navío cansado, muy posiblemente sobrecargado y mal reparado, que no pudo resistir la presión de la batalla.





**LA OCASIÓN
PERDIDA**



NO ME PESA EL PECADO, SINO LA TORPEZA. NI EL ENGAÑO, SINO LA ocasión perdida. Moriré vieja, pero no arrepentida: moriré con hambre. Recuerdo cada objeto que dejé hundirse: un relicario falso que brillaba más que los verdaderos, un espejo veneciano que devolvía rostros de codicia, una casulla que ardía de oro. Todo eso pudo ser mío.

Porque si algo me enseñó el paso de los años —y de los barcos— es que el oro es más fiel que Dios, más generoso que un marido, más confiable que el capitán de un galeón con promesa de victoria. Lo vi todo, lo toqué todo, y sin embargo me fui con las manos vacías. No por virtud. Por precaución. Una virtud innecesaria y cobarde. Y eso no me lo perdono. Recuerdo cómo se inclinaba en puerto, con vientre más hondo de lo natural: no era presagio, era sentencia.

No nací para el hábito ni para el hogar. Aprendí desde niña que la vida es una feria de trueques mal hechos, y que quien no mete la mano cuando pasa el platón, se queda sin bocado. Yo la metí. A veces con destreza. A veces con rabia. Pero en el San José, no la metí cuando debía. Y ese error me ha costado más que cualquier herejía.

El galeón llegó a Cartagena reventando de tanto traer. Yo misma vi cómo descargaban tonel tras tonel, arcones que parecían tragarse la luz del puerto. Traía vino de Montilla, de misa y de borrachera, traía herramientas de hierro vizcaíno, cordajes de los astilleros de Guipúzcoa, objetos de arte, espejos venecianos, clavos de latón, baúles con doble fondo, cruces huecas y hasta relicarios falsos que brillaban más que los verdaderos.

Y aun así, lo que realmente valía la pena no era lo declarado, sino lo escondido. Todos participaban. El propio obispo viajaba con cajas marcadas con sellos que no correspondían. Y no me lo invento: lo vi. Lo escuché. Y si no lo robé fue porque el mozalbete que había reclutado para hacerlo —Pedro Cordero, un huérfano agudo como diente de rata— se me volvió honesto de repente. Fingió obedecerme y me traicionó con delicadeza. Años más tarde supe que fue él quien robó el cáliz. A mis espaldas. Como quien se lleva un último pan de la mesa.

No lo juzgo. Lo envidio.

Yo me quedé esperando. Esperando el momento exacto.





Esperando que la fortuna se me entregara sin esfuerzo. Y así es como se envejece: esperando. En Portobelo, el San José fue transformado en codicia flotante. Lingotes, monedas, candeleros, joyas eclesiásticas, vestimentas sagradas, baúles con doble fondo llenos de cochinilla, pieles, cacao, tintes, añiles, papagayos disecados, relojes de arena, tazas de porcelana, todo con su historia, su precio y su doble contabilidad.

Yo sabía lo que valía cada carga porque había pagado a los mozos para que me pasaran lista.

Sabía qué contenía cada barril, qué escondía cada manta, y qué compartimiento del galeón guardaba mercancía suficiente para que una mujer sola como yo pudiera retirarse en paz a una finca con palmas y esclavos, lejos del sermón, cerca del placer.

Pero no. Me ganó la cautela.

Vi que los ánimos estaban agitados. Que la Corona presionaba. Que los ingleses merodeaban. Que la travesía era incierta.

Y entonces decidí posponer el golpe. Posponer. Otra palabra para decir perder. Cuando el galeón se hundió, lo hizo con mis sueños adentro. Y no porque me doliera el tesoro como metálico. Sino porque el agua se llevó también mi oportunidad.

Hoy, en este rincón sin cortinas, con las uñas rotas y el estómago más vacío que los ojos del retrato que conservo de mí misma, lo único que me atormenta no es el infierno ni el juicio. Es no haberme robado lo que pude. Es haberle temido a mi propia ambición.

Me dicen que hay cosas más valiosas que el oro. La dignidad. El perdón. El amor. Que se lo crean los que nunca tuvieron la oportunidad de elegir entre una fortuna y una vida recta. Yo tuve la ocasión. Y no la tomé.

He pasado la vejez recordando cada objeto que pasó por mis manos y no escondí:

- El reloj de arena del tamborero que murió tocando mientras el mar se lo tragaba,
- La copa esmaltada con escenas del apocalipsis.

— La casulla bordada con hilos de oro que el arzobispo llevaba sólo en las festividades de guardar.

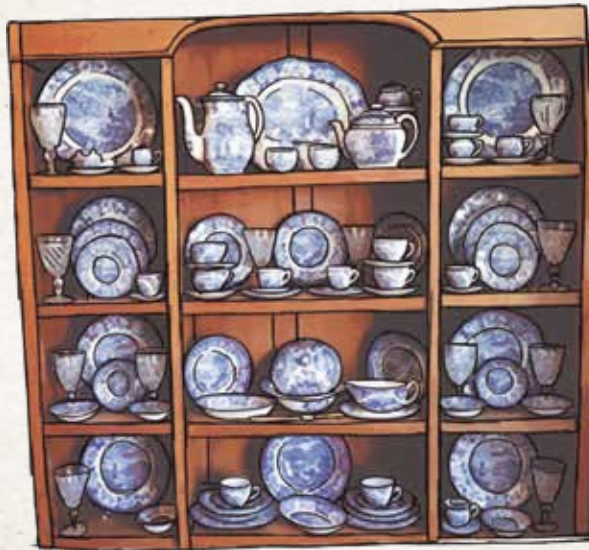
— Las tazas chinas que sonaban como campanas cuando el barco se agitaba.

Cada uno de ellos guardaba secretos. Conversaciones. Juramentos. Farsas. Deseos. Habrían sido míos. Habrían hablado por mí. Habrían valido más que estas palabras y que mi testamento entero.

Pero no. Dejé que se hundieran. Y ahora solo me queda esta lengua, esta memoria de almacén saqueado, este inventario sin facturas. Así que si lees esto, aprendiz de contrabandista o coleccionista de naufragios, que sepas que no todos los tesoros están hechos para flotar.

Algunos pesan más en la conciencia que en el cofre. Y los más preciosos no son los que se hunden, sino los que nunca se roban.

Y, sin embargo, si yo pudiera volver, no sería más prudente. Sería más audaz. Más despiadada. Más mía. Porque lo único imperdonable, en esta vida de hurto y oraciones fingidas, es no haber robado a tiempo y morirme muy temprano.





El contrabando fue uno de los engranajes ocultos que sostuvo —y carcomió— al imperio español en América. En teoría, las leyes de la Corona eran claras: las flotas que partían de Cádiz hacia las Indias transportaban mercancías europeas que debían venderse en ferias controladas, como la de Portobelo o la de Veracruz, para luego regresar cargadas de metales preciosos destinados a la península. Pero en la práctica, las cosas eran distintas. El sistema legal resultaba tan rígido y costoso que hacía imposible competir con las redes clandestinas. Desde el mismo momento en que un galeón partía, ya lo acompañaban otras cargas invisibles: cajones mal rotulados, cofres con doble fondo, mercancías ocultas en barriles o bajo capas de brea.

Ese comercio paralelo tenía múltiples protagonistas: funcionarios reales que cerraban los ojos, oficiales de marina que negociaban parte de su poder y comerciantes que encontraban en la sombra más beneficio que en la feria oficial. Nadie quedaba al margen. No era la excepción, sino la norma. Se traficaba con telas, vinos, espejos, esclavos, marfiles, sedas, cacao, añil, cochinilla y hasta reliquias religiosas. Los barcos se convertían en bodegas con doble contabilidad, donde la frontera entre lo lícito y lo ilícito era tan difusa como la bruma que envolvía a los puertos.

El San José no fue ajeno a ese mundo. Su bodega, ya sobrecargada con caudales declarados, guardaba también lo que nunca aparecería en los registros notariales: piezas ocultas, joyas desviadas, cargamentos enteros que viajaban disfrazados de mercancía oficial. En Cartagena y en Portobelo, esas prácticas se intensificaban. El puerto bullía de tratos secretos, de cofradías

disimuladas bajo rezos, de mujeres y hombres que usaban la fachada de la devoción o la respetabilidad para cubrir operaciones de alto riesgo.

El contrabando, más que un crimen, era un pacto colectivo. Permitía sobrevivir en una economía marcada por la escasez, pero también alimentaba la codicia y el engaño. No pocos vieron en él la posibilidad de fortuna rápida y libertad. Otros, el modo de vengarse de la rigidez de un imperio que prometía prosperidad y entregaba miseria. El hundimiento del San José no solo arrastró toneladas de mercancías y de plata hacia el fondo marino: también se llevó oportunidades truncadas, negocios a medio consumir y ambiciones que jamás se materializaron.

El relato de quien habla desde la memoria cargada de arrepentimiento se detiene en la oportunidad no tomada, mucho más que en la virtud perdida. Y en esas palabras asoma la dimensión humana del contrabando: más que una simple transacción económica, una forma de vida que ofrecía esperanza y condena en la misma medida.



LO QUE
EL MAR
NO SEPULTA



AL LLEGAR A CARTAGENA ME ROBÉ EL CÁLIZ. LA SEÑORA CATALINA nunca volvió a verme. Ella creía tener la mente más astuta del Nuevo Mundo, y quizás sí, pero a veces la soberbia de los listos los ciega. Pensaba que me usaba, y en parte lo hacía, pero no supo ver que yo, al fin y al cabo, también tenía mi hambre. No de oro, no de poder. De otra cosa que no supe nombrar entonces. Tal vez libertad. Tal vez memoria. Robé un cáliz, pero lo que me llevé fue un testigo. No era oro. Era voz. Y aún hoy me habla desde el silencio.

Fue durante la llegada del galeón a Cartagena. El San José había zarpado de Cádiz el 10 de marzo de 1706 con la Flota de Tierra Firme y la de Nueva España, cruzando el Caribe por Martinica. Tardamos cuarenta y ocho días. Yo, entonces, no era más que un muchacho pobre al servicio del arzobispo Francisco de Otero y Cossío. Dormía entre sacos, olía a mar viejo y aprendía a callar. Todo el barco era una olla de codicia: veintitrés mercantes, seis buques de guerra, más de mil bocas, todas hambrientas. Algunos, de comida. La mayoría, de oro.

Lo vi allí, entre los bultos que cargaban los hombres del arzobispo, envuelto en un paño fino. Un cáliz trabajado, pesado, con relieves de uvas, como si el vino no fuese apenas vino, sino la sangre misma del oro. Me acerqué cuando nadie miraba. Lo tomé como se toma una culpa, sabiendo que pesará, pero igual se aprieta contra el pecho. Lo escondí durante días, temiendo que el peso me delatara. A Catalina no le pareció raro. Tal vez me creyó torpe. Tal vez no quiso imaginar que un crío sin nombre pudiera burlar su juego.

Nos quedamos en Cartagena por más de un año, esperando instrucciones para ir a Portobelo. España, que era imperio, parecía un mendigo con corona. Los capitanes financiaban las travesías con su dinero, esperando reembolso de la Corona que a veces no llegaba. La feria de Portobelo debía servir para recoger metales del Virreinato. Pero nadie quería ir. Los mercaderes sabían que el comercio con los franceses era más rentable.

Pasó el tiempo, crecí escondido entre calles y miedos. En Calamarí aprendí a borrar mis huellas. A veces oía hablar del San José, de sus riquezas, de su fama de indestructible. No sabían que por dentro





ya estaba carcomido. Que los buzos como Alonso Juncal habían advertido al capitán que el casco no resistía. Que el *Teredo navalis*, ese gusano del mar, se lo iba comiendo desde abajo. Pero la codicia pesa más que el agua. Zarpó el 28 de mayo de 1708, con el San Joaquín, la Santa Cruz, la Concepción y las fragatas francesas. Nadie escuchó razones. Había prisa. Había oro. Había orden del conde de Casa Alegre.

En la batalla, el San José se hundió. Se fue al fondo como cae un gigante borracho. Con él, toneladas de metales y las memorias de todos los que creyeron que podían domar al mar con monedas.

Me encontró Ibelele, tiempo después. Me acogió como si me conociera desde antes de nacer. Me enseñó que lo que vale es lo que uno recuerda. Que hay objetos que guardan voces. Ese cáliz que robé, las tazas chinas del galeón, los bacines donde orinaban los capitanes... todos oyen. Todos conservan. Son bibliotecas calladas.

Hoy, viejo y desdentado, sé que no fue el cáliz lo que robé. Fue un testigo. No para venderlo. Para escucharlo. Para que me contara la historia del barco que creía flotar para siempre. El San José no cayó por enemigo ni por tormenta. Se rindió a la codicia, que pesa más que el plomo y sepulta más que cualquier bala.

El mayor tesoro es la lección: que la codicia hunde hasta a los gigantes, y que solo la memoria rescata lo que parecía perdido. El oro no flota, pero las historias sí. Y son esas historias, con su verdad entrelazada de engaños, las que vuelven a la superficie una y otra vez para recordarnos lo que somos.

Lo que vale son las historias que uno arrastra hasta el día en que se muere... y que, si uno quiere y puede, debería contar.

Porque lo demás, se hunde.



❧ EPÍLOGO ❧

LO QUE DESCENDIÓ CON EL SAN JOSÉ NO FUE ÚNICAMENTE UN NAVÍO construido para la guerra y el comercio. Fue una época entera, con sus certezas y sus delirios, con su manera de concebir la grandeza como acumulación, con su confianza ciega en que la riqueza podía sostenerlo todo. Allí se hundió, junto con las maderas y los clavos, la idea de que los pueblos y los mares podían ser gobernados como si fueran simples bodegas; la ilusión de que un imperio podía flotar sobre maderas enfermas y sobre la obediencia forzada de miles de cuerpos.

El hundimiento no puede explicarse únicamente en términos de pólvora ni de fuego. Tampoco en el conteo de cañones, velas y maniobras. Ni siquiera en los inventarios minuciosos de cargas, con sus listados de cofres, lingotes y mercaderías. Lo que se perdió fue más hondo: la ilusión de que el dominio era eterno, de que la obediencia garantizaba estabilidad, de que la codicia podía sostenerse sin grietas. La nave colapsó no solo por la arremetida enemiga, sino porque llevaba en sí misma, desde la quilla hasta el tope, la semilla de su ruina: la soberbia de cargar más de lo posible, de exigir más de lo permitido, de abusar de cada fibra de madera, de cada músculo humano.

Los que se sumergieron con ella no dejaron cofres abiertos ni memorias escritas. Y sin embargo sus voces siguen resonando. Resuenan en las arenas del fondo, en el sustrato adherido a los hierros, en los objetos que alguna vez sostuvieron con sus manos y que hoy reposan en silencio. Allí, en lo más hondo, persiste una historia que no pertenece a ningún rey ni a ningún comerciante. Es una historia de todos. Es la memoria de hombres y mujeres que vivieron, sirvie-

ron, negociaron, callaron y murieron bajo aquellas maderas. Ellos no escribieron crónicas ni aparecieron en retratos. Su huella está en la grieta de una tabla, en la curva gastada de un cucharón, en la cuerda carcomida por la sal, en la porcelana quebrada que todavía refleja la luz del mar como un espejo tembloroso.

El mar, que traga y disimula, se convirtió en archivo. Un archivo sin páginas ni estantes, pero con la tenacidad de lo que no se destruye. Allí reposan las señales de un sistema entero de jerarquías y trueques que iba mucho más allá del viaje de un solo galeón. Están las marcas de la red de intereses que unía a Europa con América, el eco de las órdenes que obligaban a marchar a marineros hambrientos, el rumor de las oraciones murmuradas en cubierta para disfrazar la avidez de los mandos, el contrabando que socavaba la ley mientras la mantenía viva, la disciplina impuesta a golpes, las pequeñas rebeldías que germinaban en silencio. Cada objeto, cada herraje, cada hueso olvidado en el fondo, es testimonio de una época que creyó en su eternidad y que se hundió en un instante.

No hay arqueología que devuelva esa ilusión de eternidad. Lo que hoy sabemos es que lo valioso no está en lo que quedó atrapado en las bodegas, ni en lo que la ciencia submarina logre rescatar algún día. Lo valioso está en el relato que se construye alrededor de los fragmentos. Está en la memoria que los objetos despiertan, en las preguntas que provocan, en los silencios que exigen interpretación. El patrimonio no se mide en lingotes ni en cifras contables. Más bien se mide en la dignidad de rescatar nombres borrados, oficios olvidados, voces que nunca figuraron en papeles oficiales.

De poco sirve preguntarse por el oro perdido. Porque lo que permanece es más profundo. Permanece la certeza de que toda grandeza sostenida en el exceso termina por hundirse. Permanece la enseñanza de que la memoria humana, aunque frágil, puede resistir más que cualquier madera. Permanece la posibilidad de mirar de frente el pasado, de escucharlo aun cuando llega cubierto de agua y silencio. El verdadero tesoro no está en cofres que el mar guarda celosamente. Quizás esté en las historias que sobreviven, en la conciencia

que despiertan en quienes las escuchan, en la capacidad que tenemos de aprender de ese naufragio.

El San José se sumergió en un instante, pero sus voces siguen emergiendo. Más que en lingotes, en palabras. Más que en balanzas, en memorias. Su legado no es el de un botín irrecuperable, sino el de recordarnos que lo que de verdad trasciende no puede medirse en mercancías. La principal riqueza del galeón no está, pues, en lo que se llevó consigo al fondo. Está, quizás, en lo que nos obliga a pensar sobre la codicia, sobre el poder, sobre los silencios de la historia. Su verdadero patrimonio es la conciencia de que somos herederos de relatos, no de cofres.

Quien descienda a esas aguas en busca de tesoros encontrará maderas carcomidas, cerámicas fragmentadas, metales ennegrecidos. Pero si sabe escuchar, descubrirá algo mayor: un coro de voces. Escuchará al niño grumete que escondía su miedo entre las jarcias; al tamborero que dudó un instante y decidió callar; al buzo que vio los clavos torcidos y supo que el coloso estaba enfermo; al contrabandista que bendijo su botín sabiendo que era pecado; a la dama que rezaba de labios para afuera mientras calculaba su ganancia; al indígena que usó la lengua del enemigo para salvar su territorio. Todos ellos están allí, todavía. No en carne, pero sí en memoria. Y ese coro es más valioso que cualquier tesoro.

Así se entiende que el mar es también guardián y archivo. En sus arenas descansa la advertencia de que ningún poder dura más que lo que resisten sus maderas. De que ningún dominio es eterno cuando se funda en la avidez y el desprecio. El San José se convierte entonces en metáfora: la de un imperio que se creyó indestructible y se hundió por su propio peso. Y a la vez en lección: la de una memoria que, aunque cubierta de agua, no puede ser borrada.

Ese es, al fin, el patrimonio más valioso. No los cofres cerrados, no las monedas que brillan en los catálogos, no los cálculos de lo perdido. El patrimonio verdadero está en la posibilidad de narrar. De devolver a la superficie lo que parecía hundido. De recordar a los olvidados. De reconocer que el exceso es ruina y que la memoria es resistencia.

Lo que descendió con el San José fue una época. Lo que emerge hoy, cada vez que lo nombramos, es la conciencia de que seguimos siendo herederos de esas historias. La nave se hundió con toda su carga, pero no logró hundir la memoria. La memoria sigue flotando. Y mientras siga flotando, mientras sea contada, mientras inspire, mientras nos interpele, ese galeón no habrá terminado de hundirse nunca.

El San José se convierte así en símbolo de un patrimonio que no se compra ni se vende. Un patrimonio, no de oro y plata, sino de preguntas, de relatos, de dignidad. Somos herederos de esa memoria y tenemos el deber de custodiarla. En lugar de un botín, el galeón nos deja un espejo. Y al mirarnos en él, entendemos que lo único que nunca se hunde es la verdad de las historias.

El galeón se sumergió en un instante, pero su historia sigue emergiendo. En palabras, más que en lingotes. En memorias, más que en balances. Su legado no es un botín irrecuperable. Es el de recordarnos que lo que de verdad trasciende no puede medirse en mercancías. El patrimonio más valioso a nuestra disposición es, entonces, la conciencia de que somos herederos de historias, no de tesoros.

Y esa herencia, mientras se cuente, mientras se nombre, mientras se estudie, inspire y sea contada, nunca se hundirá.

TRIPULACIÓN PARA ESTE VIAJE



ⁱ FRANCISCO DE OTERO Y COSSÍO (Turieno, 1640-Bogotá, 1714). Clérigo e inquisidor de corte en Madrid antes de convertirse. En 1703 asumió como arzobispo de Santa Fe y capitán general del Nuevo Reino de Granada. En Antioquia tomó como esposa a Laura de Ossa Pimienta, y dejó descendencia. Mandó levantar la capilla y el camarín del Lignum Crucis en Liébana, donde reposa su cuerpo. Su nombre aún se lee en piedra en la casa que lo vio nacer. Aunque existen registros de su lugar como pasajero del viaje interoceánico del San José de Europa a América, el relato echa mano de la ficción como base.



ⁱⁱ PEDRO CORDERO (Sanlúcar de Barrameda, ca. 1692-Andes colombianos?, s. XVIII). Calafate de oficio, creció sin padres conocidos y desarrolló desde niño una notable capacidad para pasar inadvertido. Integrado al séquito del arzobispo Francisco de Otero y Cossío, viajó a Indias en el galeón San José. Fuentes orales sugieren que falleció muy anciano en algún poblado de los Andes, aunque su destino final permanece incierto. Personaje de ficción.



^{III} **JOSÉ FERNÁNDEZ DE SANTILLÁN Y QUESADA** (Sevilla, 1637-
Cartagena de Indias, 8 de junio de 1708). Marino y militar de
la Armada de Tierra Firme, ennoblecido con el título de con-
de de Casa Alegre en 1704 tras su defensa de Cádiz frente a la
invasión anglo-holandesa. En 1706 fue nombrado capitán ge-
neral de la Carrera de Indias y asumió el mando de la Flota de
Galeones con el San José como nave capitana. Murió en com-
bate durante la batalla de Barú, cuando el San José se hundió
frente a Cartagena con la mayor parte de su tripulación.



^{IV} **MANUEL DE OMS Y DE SANTA PAU** (Barcelona, 5 de enero de 1651-
Lima, 24 de abril de 1710). Militar, diplomático y político, en-
noblecido como primer marqués de Casteldosrius y virrey del
Perú entre 1707 y 1710. Partidario de los borbones durante la
guerra de sucesión, protegió intereses franceses en el comercio
americano y envió cuantiosas remesas a la Corona, lo que le va-
lió tanto reconocimiento como acusaciones de corrupción. En
Lima impulsó un ambiente cortesano inspirado en Versalles,
creó una academia literaria y ejerció de mecenas de artistas y
poetas. Murió en ejercicio del cargo, tras una gestión controver-
tida, pero marcada por su pasión por las artes y la política.



^V **BARTOLOMÉ ROLDÁN MALPICA** (Sevilla, ca. 1675-¿Cartagena de
Indias, 1708?). Tamborero en la Armada de Tierra Firme, for-
mó parte de la tripulación oficial del galeón San José. Sirvió
en compañías de infantería antes de enrolarse en la Flota de
Indias, donde su oficio le otorgaba un salario poco común para
su rango. Su rastro se pierde tras la batalla de Barú, aunque en
Cartagena circularon rumores de que había sobrevivido. Per-
sonaje de ficción.



^{VI} **CATALINA DE CABRERA** (¿-Lima, s. XVIII?). Esposa de Martín Dulce y Arma, viajó hacia el Perú junto a su hija María Josepha. Apenas se tienen datos sobre su vida, salvo ese traslado tras la petición marital. Su nombre aparece en escasos registros coloniales y su destino posterior permanece en el silencio de la historia. La historia de Catalina se presenta desde la ficción literaria.



^{VII} **SIMÓN LEMBA** (Cartagena de Indias, ca. 1658-¿Barú, después de 1708?). Canoero afrodescendiente, reputado conocedor de rutas en la bahía de Cartagena y en las islas cercanas. Su nombre aparece ligado al contrabando y al tráfico de mercancías en tiempos del galeón San José. Tras la Batalla de Barú su paradero se vuelve incierto, aunque en la ciudad circularon noticias de que siguió navegando durante años. Personaje de ficción.



^{VIII} **CHARLES WAGER** (Rochester, 1666-Londres, 1743). Almirante de la Royal Navy y comandante de la nave *Expedition*, encabezó en 1708 la acción que presuntamente provocó el hundimiento del galeón San José. Fue nombrado caballero y más tarde Primer Lord del Almirantazgo. Murió cubierto de gloria, tras una vida entera dedicada al mar y a la Corona.



^{IX} **IBELELE** (Islas Guna Yala, ca. 1670-¿Jamaica, después de 1710?). Intérprete y mediador guna habitante de las costas del Darién, vinculado a comerciantes británicos y a comunidades indígenas. Su nombre aparece asociado a la flota del San José, aunque los testimonios sobre su papel son contradictorios. Tras 1710, su destino es incierto y apenas se conserva como rumor en las islas. Personaje de ficción.

X ALONSO JUNCAL (Cádiz, ca. 1659-¿Cartagena de Indias, 1708?).

Maestro de carenas y buzo experimentado, especializado en la inspección y reparación de cascos navales. Reconocido por su precisión técnica y conocimiento de las corrientes del Caribe, formó parte de la tripulación del galeón *San José* durante su último viaje. Su nombre quedó asociado a las advertencias sobre el deterioro de la nave, desoídas por la oficialidad. Tras la batalla de Barú su destino es incierto, y no se conocen registros posteriores a 1708. Personaje de ficción.



XI PEDRO GARCÍA DE ASARTA (Navarra, ca. 1665-¿después de 1719?).

Capitán de mar y guerra del galeón *San Joaquín*, desarrolló una amplia carrera en la Armada Real sirviendo en el Mediterráneo, el norte de África y el Caribe. Participó en la Flota de Tierra Firme y fue protagonista en la batalla de Barú, a cuyo final fue capturado y llevado a Jamaica antes de volver a España. Ocupó un cargo como corregidor en los Llanos Orientales colombianos. Su carta del 31 de julio de 1708, escrita tras el hundimiento del *San José*, constituye un testimonio invaluable para comprender los hechos y ha inspirado parte del capítulo IX en *El oro no flota*. Los textos aquí incluidos son una reinterpretación parafraseada de los testimonios a su nombre, debidamente documentados y publicados en la bibliografía adjunta.



XII SAM DERRY (Portsmouth, ca. 1670-¿Jamaica, después de 1712?).

Marinero inglés y veterano de la Royal Navy, sirvió en campañas contra Francia y España antes de enrolarse como corsario en el Caribe. Conocido por su carácter áspero y su rencor hacia la oficialidad, fue tripulante de naves bajo mando británico durante la acción contra el *San José*. Tras la batalla circuló en Kingston como testigo incómodo, relatando versiones que contradecían los partes oficiales. Su rastro se pierde pocos años después, entre rumores de prisión y destierro. Personaje de ficción.



BITÁCORA DEL NAUFRAGIO

6

2 de febrero de 1708 Salida hacia Portobelo

La flota parte hacia Portobelo. Allí se organiza el mercado anual, donde confluyen comerciantes europeos y americanos.



7

Febrero-mayo de 1708

Feria de Portobelo

El San José recibe un cargamento de gran valor: lingotes, monedas, esmeraldas y mercancías. Rumores sobre la presencia inglesa en el Caribe generan dudas sobre el momento de zarpar. Algunos oficiales sugieren esperar; otros insisten en regresar para no perder la escolta francesa de Jean-Baptiste Du Casse. Muchos consideran que viajar demasiado pronto puede hacer más vulnerable a la flota hispánica. Pero otros, el capitán del San José entre estos, considera que proceder velozmente podría evitar que los ingleses se preparen estratégicamente para el ataque. La decisión se inclina hacia la partida inmediata.

8

28 de mayo de 1708

Regreso hacia Cartagena

La flota zarpa de Portobelo con dirección a Cartagena, como escala antes de continuar hacia La Habana y luego a Cádiz. El San José navega sobrecargado.

9

8 de junio de 1708

Combate frente a Barú

La escuadra es interceptada por Charles Wager, comandante inglés a bordo del HMS Expedition, acompañado por los navíos Kingston y Portland. Wager busca capturar un galeón cargado de tesoros para golpear la economía borbónica. El San Joaquín consigue escapar.





3
10 de marzo de 1706
Zarpe de Cádiz
 Parte la Flota de Tierra Firme, con 23 mercantes y 6 buques de guerra. El San José es la capitana, al mando del conde de Casa Alegre, José Fernández de Santillán; el San Joaquín es la almiranta. A bordo viaja el marqués de Castaldosrius, nombrado virrey del Perú.

1
1696-1698
Construcción en Usúrbil
(Guipúzcoa)

El astillero de Mapil es escenario del nacimiento del galeón San José, bajo la dirección del maestro Pedro de Aróstegui con planos de Francisco Antonio Garrote. Fue botado en 1698 con 64 cañones. Su gemelo era el San Joaquín.

4
27 de abril de 1706
Arribo a Cartagena
 Tras 48 días de navegación, la flota llega a Cartagena de Indias. El puerto se convierte en base de espera hasta que puedan celebrarse las ferias en Portobelo.

5
1706-1708
Larga permanencia en Cartagena
 Durante casi dos años, el San José permanece detenido en Cartagena. La espera se debe a la guerra, a la necesidad de escolta y a la imposibilidad de convocar a comerciantes y compradores a la feria de Portobelo.

Problemas internos: surgen tensiones entre Santillán, capitán del San José, y el marqués de Castaldosrius. El virrey, preocupado por la recaudación fiscal en Lima y la urgencia de recursos para la Corona, presiona para que la feria se adelante y los caudales circulen. Santillán, en cambio, teme los riesgos de zarpar en condiciones inseguras. Mientras tanto, el barco acusa deterioro por la humedad y la falta de mantenimiento mayor.



2
1701-1713
Guerra de sucesión española
 Tras la muerte de Carlos II, sin herederos, sube al trono Felipe V de Borbón, nieto del rey galo Luis XIV. Su condición de príncipe francés despierta rechazo en Inglaterra, Holanda y Austria, que temen el predominio borbónico en Europa. Como consecuencia de esta inconformidad estalla la guerra de sucesión. El mar se convierte en escenario estratégico: las flotas de Indias son objetivo principal de la Gran Alianza.



DICCIONARIO DE PALABRAS HUNDIDAS

DICCIONARIO NARRATIVO DE VOCES MARINERAS Y ARCAICAS encontradas en el manuscrito.

1. Alcázar

Parte elevada a popa del navío, donde se situaban los mandos y se alojaban los oficiales. Del árabe *al-qaṣr*, 'castillo'.

2. Almácigo

Lugar donde se siembran semillas para trasplantarlas después; por extensión, depósito provisional de víveres o pertrechos. Del árabe hispánico *al-máṣiq*, 'semillero'.

3. Alquitrán

Sustancia viscosa usada para impermeabilizar maderas y cordajes. Del árabe hispánico *alqitrán*.

4. Ancla

Instrumento pesado de hierro que se arroja al fondo para sujetar la nave.

Del latín *ancora*.

5. Aparejo

Conjunto de cabos, palos y velas que permiten la navegación.

Del latín *apparicare*.

6. Arcabuz

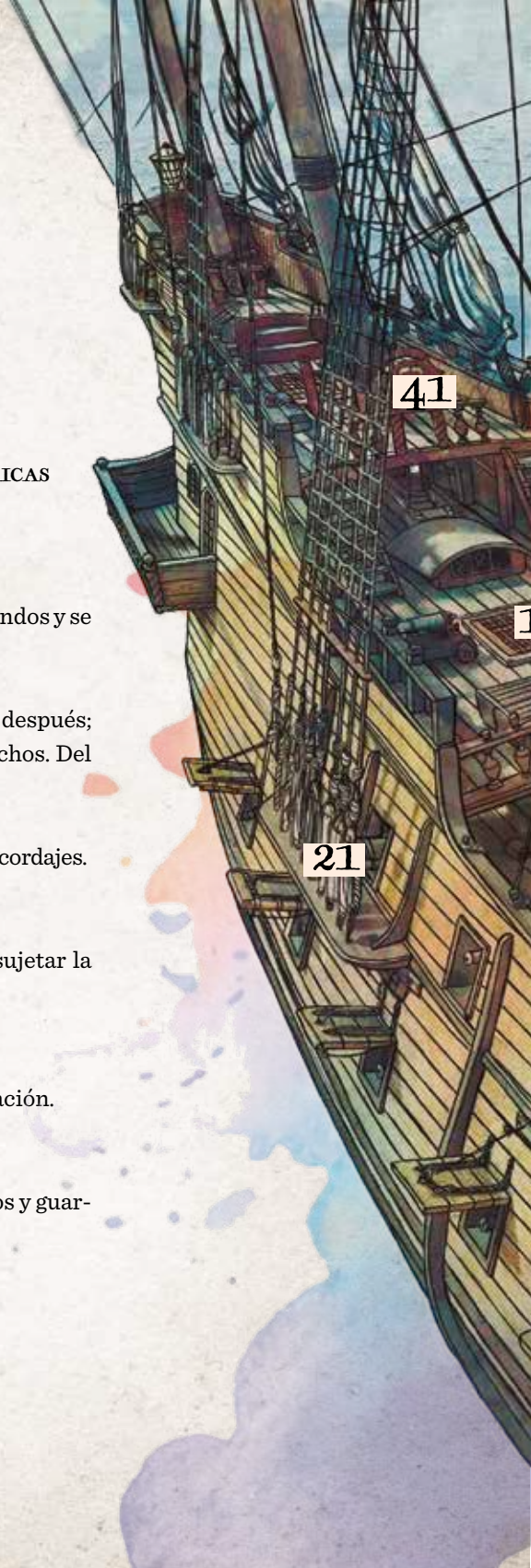
Arma de fuego portátil, de avancarga, usada por soldados y guardias en los navíos.

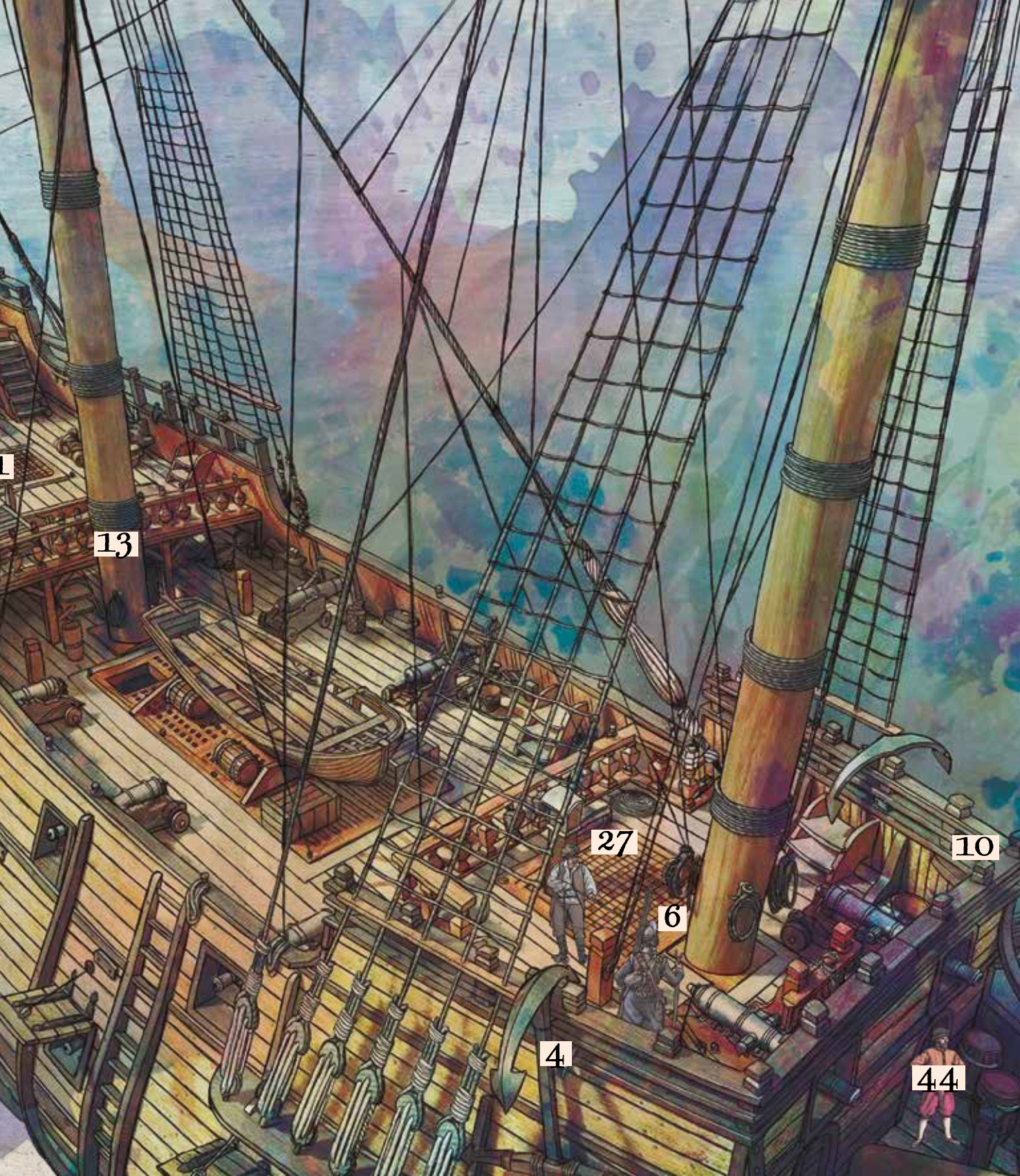
Del alemán *hakenbüchse*.

7. Astillero

Lugar donde se construyen o reparan barcos.

De 'astilla', madera partida.





1

13

27

10

6

4

44

8. Bacín

Recipiente portátil usado como orinal.

Del latín *baccinum*, 'vaso para vino'.

9. Bodega

Espacio del barco destinado a almacenar carga, víveres o municiones.

Del latín *apothēca*.

10. Borda

Parte superior del costado del barco, límite físico entre la nave y el mar.

Del francés *borda*.

11. Brea

Sustancia resinosa empleada para impermeabilizar las maderas y proteger los cascos.

Del latín *bractea*.

12. Broma

Nombre vulgar para el *Teredo navalis*, molusco que perfora la madera y destruye cascos.

Del latín *brūma*.

13. Cabo

Cuerda gruesa de cáñamo usada en múltiples faenas marineras.

Del latín *capūlum*, 'asa'.

14. Calafate

Oficio de quien tapaba las juntas de los barcos con estopa y brea.

Del árabe hispánico *qalafāt*.

15. Carena

Parte sumergida del casco del barco.

Del latín *carīna*.

16. Carenar

Acción de limpiar o reparar la carena de la nave.

17. Carpintero de ribera

Artesano especializado en la construcción naval.

De 'ribera', orilla de río o mar.

18. Casa de contratación

Institución sevillana encargada de regular el comercio y la navegación con las Indias.

19. Castillo de popa

Superestructura en la parte trasera del barco, usada como residencia del capitán.

20. Contramaestre

Oficial encargado de la disciplina y el gobierno de la marinería.

21. Cordajes

Conjunto de cabos y cuerdas de un barco.

22. Cuaderna

Costilla de madera que forma la armazón del casco.

Del latín *quaterna*.

23. Estopa

Fibra basta de lino o cáñamo usada en calafateo.

Del latín *stuppa*.

24. Estribor

Costado derecho del barco que mira hacia proa.

Del nórdico antiguo *stýri borð*.

25. Flota de Tierra Firme

Parte de la armada destinada al comercio con el virreinato del Perú y Nueva Granada.

26. Galeón

Gran nave de guerra y carga, emblema del comercio imperial.

Del francés *galion*.

27. Grumete

Joven aprendiz de marinero.

Del italiano *grometta*.

28. Jarcias

Conjunto de cabos que sostienen palos y vergas.

Del árabe hispánico *šárša*.

29. Mechas

Cuerdas impregnadas usadas para encender piezas de artillería.

Del latín *micca*.

30. Obenques

Cabos gruesos que sujetan lateralmente los palos de una embarcación.

Del francés *haubans*.

31. Pez

Sustancia resinosa usada en el calafateo.

Del latín *pix*.

32. Piloto

Oficial responsable de la navegación y el rumbo del barco.

33. Quilla

Viga longitudinal que constituye la columna vertebral del barco.

Del francés *quille*.

34. Rancho

Comida común de la marinería.

Del francés *rancher*.

35. Salazón

Carne o pescado conservados en sal.

36. Santabárbara

Compartimiento destinado a guardar pólvora y municiones.

De Santa Bárbara.

37. Sollado

Espacio bajo cubierta donde dormía la marinería.

Del latín *soleātum*.

38. Stultus mendax

Expresión latina para ‘estúpido mentiroso’.

39. Tasaajo

Carne seca y salada.

40. Teredo navalis

Molusco perforador que destruía cascos de barcos, también conocido como ‘broma’.

41. Tolda

Cubierta ligera que resguardaba del sol y la lluvia.

42. Toldilla

Cubierta a popa sobre el alcázar.

43. Veritas vos liberabit

Locución latina para el lema “la verdad os hará libres”, originaria del Evangelio según san Juan.

44. Vigía

Marinero destinado a observar desde la cofa o la proa.

Del latín *vigilia*.

45. Zafarrancho

Preparación general para el combate o faena de limpieza.

OBRAS CONSULTADAS

- Bejarano Pellicer, Clara. 2017. "Los músicos de la Carrera de Indias del primer tercio del siglo XVII en la Casa de la Contratación de Sevilla". *Tempus. Revista de Historia de la Universidad de Huelva* 36: 35-54.
- Bendeck Olivella, Jorge. 2003. *El galeón perdido*. Villegas Editores.
- Fernández Duro, Cesáreo. 1895. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.
- "Galeón San José: ¿Cómo era la vida a bordo?". *El Tiempo*, 10 de noviembre de 2015. Consultado el 26 de septiembre de 2025. www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16457063
- Jaramillo Arango, Antonio. 2025. "De la explosión masiva a la mala reparación: causas del hundimiento del galeón San José". *Anuario de Estudios Americanos* 82 (1). <https://estudiosamericanos.revistas.csic.es/index.php/estudiosamericanos/article/view/1157/1154>
- Jaramillo Arango, Antonio, Jesús Aldana Mendoza, Saúl Esteban Vallejo Quintero, Mariana Carulla Arreaza y Juan David Sarmiento Rodríguez. En prensa. *El hundimiento del galeón San José. Carta y diario de a bordo de Pedro García de Asarta*. ICANH.
- Jaramillo Arango, Antonio, Laura Victoria Báez Santos, Daniela Vargas Ariza y Carlos Reina Martínez, Andrés. En prensa. "Lo que trajo el galeón San José: objetos, personas e información entre Europa y América en la Flota de Tierra Firme de 1706". *Estudios de Historia Novohispana*.
- Ruiz Jiménez, Juan. 2025. "Ministriles de la flota de Indias (1620)". *Historical Soundscapes*. <https://www.historicalsoundscapes.com/pdf/405/sevilla>
- Vargas Ariza, Daniela, Antonio Jaramillo Arango, Jesús A. Aldana Mendoza, Carlos del Cairo Hurtado y Juan David Sarmiento Rodríguez. 2025. "The Cobs in the Archaeological Context of the San José Galleon Shipwreck". *Cambridge University Press*, 10 de junio de 2025. <https://www.cambridge.org/core/journals/antiquity/article/cobs-in-the-archaeological-context-of-the-san-jose-galleon-shipwreck/66532DCA302A8C08A1EBFE4AC7E4E6C1>
- Linebaugh, Peter, y Markus Rediker. 2000. *La hidra de la revolución: marineros, esclavos y comuneros en la historia oculta del Atlántico*. Beacon Press.
- Padilla, Nelson Fredy. 2016. *El galeón San José y otros tesoros*. Aguilar.
- Phillips, Carla Rahn. 2010. *El tesoro del San José: muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión española*. Marcial Pons.
- Segovia, Rodolfo. 2019. *Del galeón San José y otras historias*. El Áncora Editores.



Estas páginas fueron impresas en noviembre de 2025, cuando el lecho marino, testarudo guardián de secretos, devolvió desde su hondura algunos vestigios del San José. Salieron de la penumbra salina un cañón teñido por los siglos, unas macuquinas aún tensas con el pulso de quienes las acuñaron, fragmentos de porcelana inmunes a la furia del agua y otros restos convertidos en voces encalladas: relatos mantenidos en suspensión por la marea hasta el instante en que el destino decidió entregarlos de nuevo a la luz y a los ojos capaces de oírlos.





MiCASa es un banco de pensamiento en el que se sientan a meditar los sabios chamanes.

MiCASa es un oso hormiguero glotón. MiCASa es un atril para leer cualquier libro.

MiCASa es tu casa y la suya y la nuestra. MiCASa es el lugar en donde caben las historias, relatos y memorias de todo un país.

MiCASa es el sello editorial del **Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes**.

El oro no flota. Historias sumergidas del galeón San José se terminó en noviembre de 2025 y hace parte de la apuesta del Gobierno del Cambio por la protección por la protección del patrimonio nacional.

Para su elaboración se usaron los tipos Geographica Hand y Sentinel.

La impresión de esta publicación fue realizada por la Imprenta Nacional de Colombia utilizando tintas formuladas con base en aceite de soya, consideradas más respetuosas con el medio ambiente.

Los papeles utilizados están fabricados a partir de fibras alternativas (no maderables), como el bagazo de caña de azúcar, los cuales son biodegradables, reciclables, inodoros e ino cuos. Además, se emplearon planchas para la impresión offset destacadas por su capacidad para reducir el consumo de agua y productos químicos durante el proceso. Estas decisiones reflejan el firme compromiso de la Imprenta Nacional con la adopción de prácticas responsables y ecológicas en la industria de la impresión en Colombia, contribuyendo activamente a la preservación del medio ambiente.



www.imprenta.gov.co
PBX (0571) 457 80 00
Carrera 66 No. 24-09
Bogotá, D. C., Colombia



ICANH

