

EL RESCATE DEL *SAN JOSÉ* Y LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA (LEY 14/2014)

Augusto CONTE DE LOS RÍOS
Magíster en Historia y Patrimonio Naval (UM)



Introducción



A localización y posible recuperación del galeón *San José*, buque de Estado español hundido por Inglaterra en 1708, sitúa al patrimonio cultural subacuático, otra vez, en primera línea. Dos aspectos vuelven a ser fundamentales, la defensa y recuperación de un patrimonio cultural para la Humanidad y la obligación de ofrecer el debido respeto a los quinientos setenta y ocho españoles que murieron en combate (Ruiz, 2015). La historia se repite y volvemos a empezar a cuestionarnos cosas que ya se creían superadas tras la batalla con *Odyssey* por la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*.

Recientemente hemos visto cómo el *San José* ha vuelto a ser noticia al ser localizado en aguas próximas a Cartagena de Indias, en el mar territorial de Colombia o en aguas bajo su soberanía. El presidente Juan Manuel Santos ha liderado una batalla contra la empresa cazatesoros Sea Search Armada (SSA) —lo de Armada con retintín—.

España vivió una época de tribulaciones a comienzos del siglo XVIII tras la muerte de Carlos II el Hechizado, último rey de España de la casa de Habsburgo. Se desencadenó una larga Guerra de Sucesión que durante doce largos años (1701-1713) implicó a todas las potencias hegemónicas de Europa. Esta guerra supuso el comienzo del declive español, aprovechado por todas estas



Escena de la batalla con la explosión del galeón *San José*. (Royal Museums, Greenwich).

potencias para romper el monopolio que teníamos en América desde 1492, y siendo los galeones que transportaban los pingües beneficios de las colonias cada año el blanco preferido de esta guerra.

El galeón *San José* y su hundimiento

Este barco se construyó en los astilleros de Mapil, localidad cercana a San Sebastián, capital de la provincia de Guipúzcoa, según contrato con el Consejo de Indias y diseño de Pedro de Aróstegui, entregándose a la Armada en junio de 1698, como consta en los archivos de esta, demostrando su filiación como buque de Estado (Phillips, Hattendorf, & Beall, 2008).

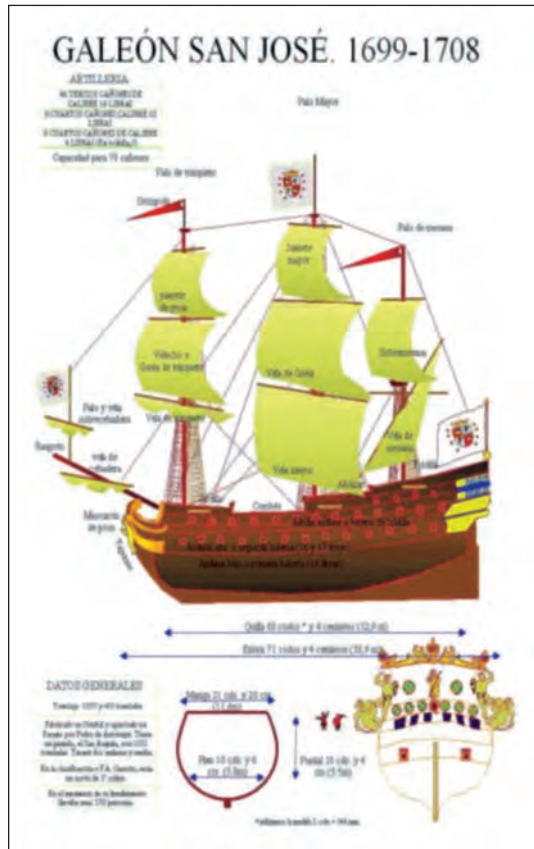
En 1708 el galeón *San José*, buque de Estado con pabellón del rey Felipe V, cayó y naufragó bajo el fuego de los navíos ingleses del comodoro Charles Wager que lo acechaban en las proximidades de Cartagena de Indias (Colombia). La flota española estaba compuesta por el *San José*, la nave almirante *San Joaquín*, el *Santa Cruz*, *Nuestra Señora de Guadalupe* y otros veleros de menor tamaño. El *San José* había partido de Cádiz el 10 de marzo de 1706 y llegó a Cartagena de Indias el 27 de abril. En febrero de 1708 zarpó hacia Portobelo (Panamá), donde tenía que embarcar la carga de plata y oro de las minas del Virreinato de Perú.

La flota inglesa, al mando de Charles Wager y con base en Jamaica, estaba compuesta por la *Expedition* (70 cañones), *Kingston* (60), *Portland* (60), *Windsor* (60), *Scarborough* (32), *Assistance* (48), *Severn* (48), *Dolphin* (24), *Dunkirk's Prize* (20) y el brulote *Vulture* (Schomberg, 1802). Vemos que el interés por hacerse con el oro estaba claro y por eso se encontraban patrullando las costas caribeñas cercanas a Cartagena de Indias, por inteligencia estaban al tanto de la inminente partida de la flota hacia España y de la valiosa carga (Moses, 1966).

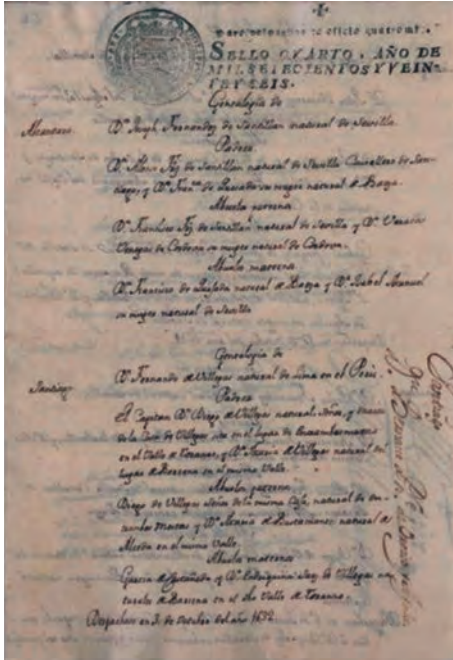
El 28 de mayo de 1708, el *San José* y el resto de la flota zarparon de Portobelo para regresar a Cartagena de Indias, donde completarían las operaciones de cargamento del oro y de las piedras preciosas destinadas a la Corona de España. Los barcos venían en muy mal estado de Cádiz y necesitaban ser carenados

antes de emprender el tornaviaje a la Península. La flota española en ese momento estaba compuesta por el *San José* (64 cañones), al mando de José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre; el *San Joaquín* (64 cañones), al mando de Miguel Agustín de Villanueva; el *Santa Cruz* (44 cañones), al mando de Nicolás de la Rosa, conde de la Vega Florida, y otras embarcaciones más pequeñas, que elevaban el número de barcos de la flota hasta 17 unidades.

Estando ya a la vista del puerto de Cartagena se encontraron con el escuadrón liderado por Wager, formado por la *Expedition*, al mando de Henry Long y con el comodoro a bordo; la *Kingston*, al mando de Simon Bridge; la *Portland*, al mando de Edward Windsor, y el brulote *Vulture*, al mando de B. Crooke. En el enfrentamiento que se produjo a partir de la tarde del 8 de



Características del *San José*. (Foto: Internet).



Genealogía de José Fernández de Santillán y de Quesada, natural de Sevilla, presentada para su ingreso en la Orden de Alcántara en 1677.

Retrato de Sir Charles Wager (1666-1743) en 1710. (Royal Museums Greenwich).

junio y hasta las primeras horas del 9 de junio, resultó hundido el *San José* y capturado el *Santa Cruz*. El resto de buques junto al *San Joaquín* huyeron y entraron de forma segura en Cartagena, excepto la urca *Nuestra Señora de la Concepción*, propiedad de Francisco Nieto, que al mando de José Francis terminaría varada (Phillips *et al.*, 2008). La historia del *San Joaquín* y de Miguel Agustín de Villanueva no acabaría aquí; en 1711 caería en manos de los ingleses, al mando de James Littleton.

«No hubo ninguna posibilidad de maniobra, eran las siete y media de la tarde cuando el cielo tomó el color del mediodía al explotar nuestro navío. Eran las siete y media cuando quinientos setenta y ocho hombres sumergimos nuestras almas en compañía de las monedas de oro que nunca llegarían a España» (fray Clementi Cazón) (1).

(1) Ver <http://www.diariodecadiz.es/article/cadiz/1510823/marea.html>



Monumento a Sir Charles Wager en la Abadía de Westminster y grabado mostrando su retrato con escena de la batalla. (Royal Museums Greenwich y Westminster Abbey).

La zona exacta donde se encontraba el *San José* era desconocida, pero gracias a las investigaciones de la profesora Carla Rahn Phillips, John B. Hattendorf y Thomas R. Beall podemos deducir que se encuentra próxima a la zona donde se lleva buscando desde hace años (Phillips *et al.*, 2008) y dentro de las 12 millas de Colombia.



Plano general que comprende la plaza y la bahía de Cartagena de Indias, 1776. (Royal Museums Greenwich).



Cómic criticando la desprotección del patrimonio subacuático por parte del Gobierno de Colombia. (Internet).

Para los ingleses fue un fracaso, ya que su verdadero objetivo no se había cumplido. Los capitanes Bridge y Windsor fueron expulsados de la Marina inglesa por su pobre comportamiento en la persecución del *San Joaquín*. En contrapartida, Charles Wager fue ascendido a contralmirante el 2 de diciembre de 1708 y terminaría siendo Primer Lord del Almirantazgo.

Colombia y la protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático

Estos últimos años Colombia ha tratado de dar un impulso a la protección del patrimonio subacuático, enmendando leyes y decretos que beneficiaban claramente el expolio y el trabajo de los cazatesoros.

Este cambio ha llevado a empresas como Sea Search Armada a demandar a Colombia, tanto en juzgados colombianos como en norteamericanos, siendo derrotada en todos. El problema se generó cuando el Gobierno colombiano firmó un acuerdo con la antecesora de esta empresa, Glocca Morra Company, para el salvamento del tesoro del *San José*, autorizándola en 1980 a buscar en su plataforma continental restos de su posible naufragio, que fueron descubiertos al año siguiente, acordando un reparto al 50 por 100. En 1984, Glocca Morra Company cede sus derechos a Sea Search Armada, hecho reconocido por Colombia ese mismo año.

También debemos recordar que este país no es firmante de la Convención Internacional de la UNESCO sobre Protección del Patrimonio Cultural Suba-



Buque oceanográfico ARC *Malpelo* y vehículo submarino no tripulado *Remus 6000*. (Internet).

cuático y plantea numerosas objeciones (Rengifo, 2009) (2). Algunos expertos se preguntan por qué Colombia no ha firmado la Convención de UNESCO de 2011 (Guillermo Martín, 2015).

El 30 de julio de 2013 se aprobó la Ley 1675 por medio de la cual se reglamentan «los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia en lo relativo al Patrimonio Cultural Sumergido». Esta ley reduce la comisión del intermediario hasta un 5 por 100, y ha sido promovida por el Gobierno de Juan Manuel Santos. Muchos expertos, incluidos los colombianos, están en contra de esta cesión, aunque reconocen que es mejor que la anterior, pero se sigue dando un valor exclusivamente comercial y se autoriza la venta de este patrimonio, ignorando que este no tiene precio y no puede ser comercializado. Tras abandonar el acuerdo con Sea Search Armada, Colombia emprendió el vuelo de forma independiente con una operación de búsqueda, coordinada por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) y desde el buque de la Armada Nacional ARC *Malpelo*, que cuenta con la más moderna tecnología sónica y robótica submarina.

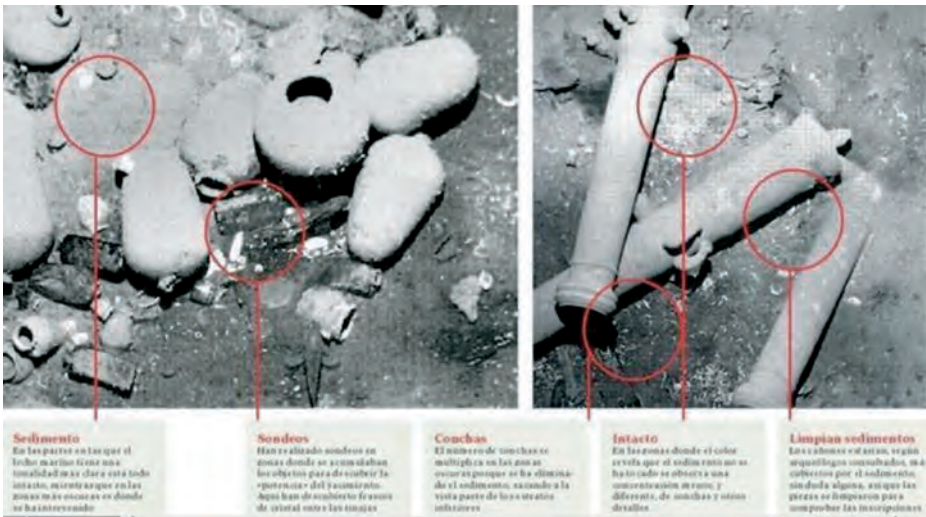
El presidente Santos, en rueda de prensa el pasado 5 de diciembre de 2015, comunicó que el hallazgo se produjo el viernes 27 de noviembre, que el buque se encuentra próximo a la costa caribeña de Colombia y que su identificación, según Ernesto Montenegro, director del ICANH, fue posible gracias a los cañones de bronce del galeón, cuyas fotos se mostraron en un vídeo y no dejaban lugar

(2) Ver <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/peju/article/download/36541/38451>



Noticia del hallazgo notificado en *Twitter* por el presidente José Manuel Santos. (Internet).

a duda: «Me siento muy complacido de informar a los colombianos que, sin lugar a dudas, hemos encontrado 307 años después de su hundimiento el galeón *San José*».



Identificación del galeón *San José* por los técnicos del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

Desde 1981, las empresas Glocca o Sea Search Armada tratan de hacerse con el tesoro que transportaba el *San José*. Estas se aliaron con el Gobierno colombiano para rescatar el mayor tesoro sumergido y acordaron inicialmente un reparto equitativo del 50 por 100. Pero la Corte Suprema de Justicia de Colombia falló en 2007 que las piezas que fueran halladas en el *San José* y catalogadas como de valor histórico, artístico y arqueológico serían propiedad del país, entendiendo por ello que todo el tesoro sería para Colombia.

La DIMAR (Dirección General de la Marina Colombiana), competente en estos asuntos, concedió en 1980 a Glocca Morra Company tres áreas para exploración enmarcadas en las inmediaciones del meridiano 76° W.

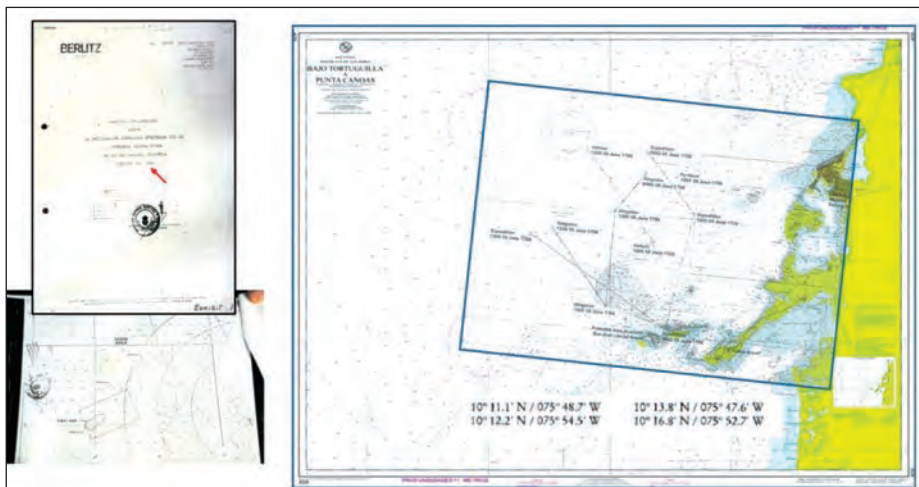
En 1984, ya a la Sea Search Armada se le conceden otras áreas que también se enmarcan en la latitud 10° N longitud 75° W. En los archivos de la DIMAR también consta que en 1984 la compañía sueca Nova Ltd. presentó una oferta para el rescate del *San José* en la que solicita explorar un área de 514 kilómetros, separada de la zona calculada por la profesora Carla Rahn Phillips tras la investigación realizada:

ZONA SSA Y NOVA LTD.	PROFESORA CARLA RAHN PHILLIPS
10° 08' 00" N - 76° 50' 00" W	10° 11.1' N - 075° 48.7' W
10° 08' 00" N - 76° 05' 00" W	10° 12.2' N - 075° 54.5' W
10° 18' 00" N - 76° 05' 00" W	10° 13.8' N - 075° 47.6' W
10° 18' 00" N - 75° 50' 00" W	10° 16.8' N - 075° 52.7' W

En 1993, la firma estadounidense Columbus Exploration fue contratada por el Gobierno de César Gaviria para verificar la presencia del galeón en la zona señalada por Sea Search Armada (en las proximidades del punto 10° 10' 17" N - 76° 00' 20" W). Tras nueve días de inspecciones submarinas, Columbus Exploration dijo que no encontró rastro del barco español.

La Sea Search Armada lo desmintió y siguió con el proceso judicial que reclamaba su 50 por 100. El fallo de la Corte Suprema de Justicia colombiana inicialmente estimó la reclamación de la empresa y falló que el 50 por 100 era válido para todo aquello que no fuera patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico. En octubre del 2011, un tribunal en Washington ratificó esta decisión y declaró al galeón como propiedad del Estado colombiano, rechazando la demanda de Sea Search Armada.

El penúltimo capítulo que se ha vivido con este asunto, aparte del anuncio de Juan Manuel Santos informando del hallazgo, fue la demanda interpuesta por la Sea Search Armada, el 29 de marzo de 2013 ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en Washington, contra la República de Colom-



Información sobre la posición del pecio del *San José* de Glocca Company y según Carla Rahn Philips.

bia, pidiendo que se obligue al Gobierno de Juan Manuel Santos a cumplir los fallos judiciales que le otorgaron derechos a esa multinacional norteamericana para rescatar el tesoro del *San José* (3), causa que fue desestimada por prescripción, pero que Sea Search Armada apeló en la pasada Semana Santa ante la Corte Federal de Apelaciones del Distrito de Columbia.

¿Qué pasa con España?

La situación de España es clara, y así se ha establecido ante los tribunales con casos anteriores, como los de la *Mercedes*, la *Juno* y la *Galga*, en los que hemos salido vencedores de todas las batallas judiciales.

El concepto jurídico de Patrimonio Cultural Subacuático se utiliza por primera vez en 1978, en la Recomendación 848 del Consejo de Europa sobre Patrimonio Cultural Subacuático (Germán Mancebo, 2014). Desde ese momento, la inquietud de la comunidad científica por garantizar la protección del Patrimonio Cultural Subacuático se plasma en varios documentos: el proyecto fallido de Convenio Europeo para la protección del Patrimonio Cultural Subacuático, de 1985; la Carta Internacional del ICOMOS para la protección y gestión del Patrimonio Cultural Subacuático, conocida como

(3) Ver <https://lettersblogatory.com/wp-content/uploads/2011/10/Armada.pdf>



Documentos relativos al galeón *San José* del Archivo General de Indias. (Portal PARES).

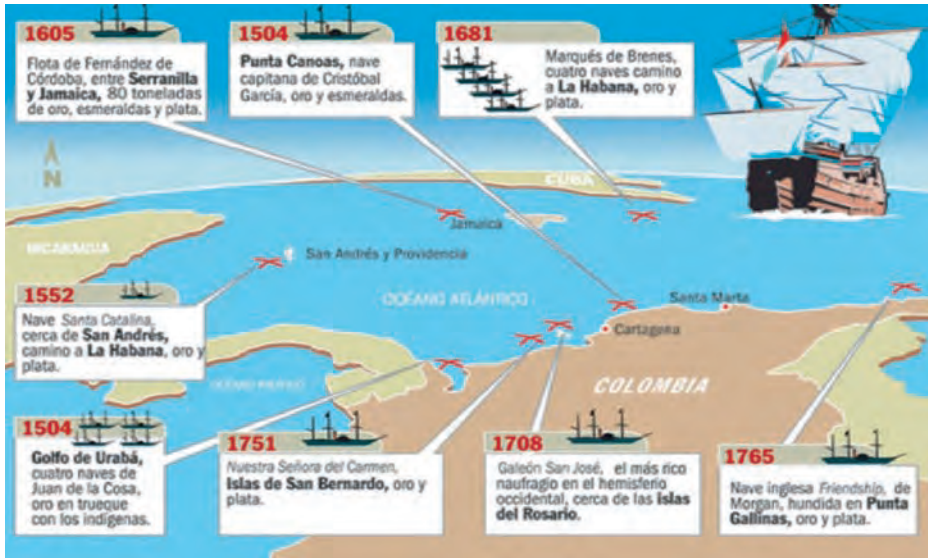
la Carta de Sofía de 1996, o la recomendación 1486, del Consejo de Europa, sobre Patrimonio Cultural Marítimo y Fluvial de 2000.

La Convención de la UNESCO de 2001 sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático recoge el espíritu de los documentos citados y viene a llenar un vacío legal en la normativa internacional (Ruiz Manteca, Prieto de Pedro y Alvarez Rubio, 2011). Tras ser ratificada por los primeros veinte países, entró en vigor el 2 de enero de 2009. A partir de esa fecha tiene un carácter jurídico vinculante para todos los Estados que la han ratificado, 51 países en febrero de 2015 (4), e incluso su anexo ha adquirido tanta relevancia que es aceptado por los responsables de Estados no firmantes.

La regulación de los bienes naufragados o hundidos fue modificada recientemente por los artículos del 369 al 383 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, siendo de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados en el fondo. La propiedad de los buques de Estado españoles naufragados o hundidos está bastante clara, tal como podemos leer en el Artículo 382.1, que establece:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 358 y en el artículo 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques de Estado españoles naufragados o

(4) El último Estado en ratificarla ha sido Argelia el 26 de febrero de 2015. Australia en mayo la aceptó, pero sin llegar a ratificarla; sería el país número 52.



Posición de los pecios españoles más importantes de la zona. (Cátedra Naval).

hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.»

Y en el 382.2, da competencias para su protección a la Armada:

«Las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección.»

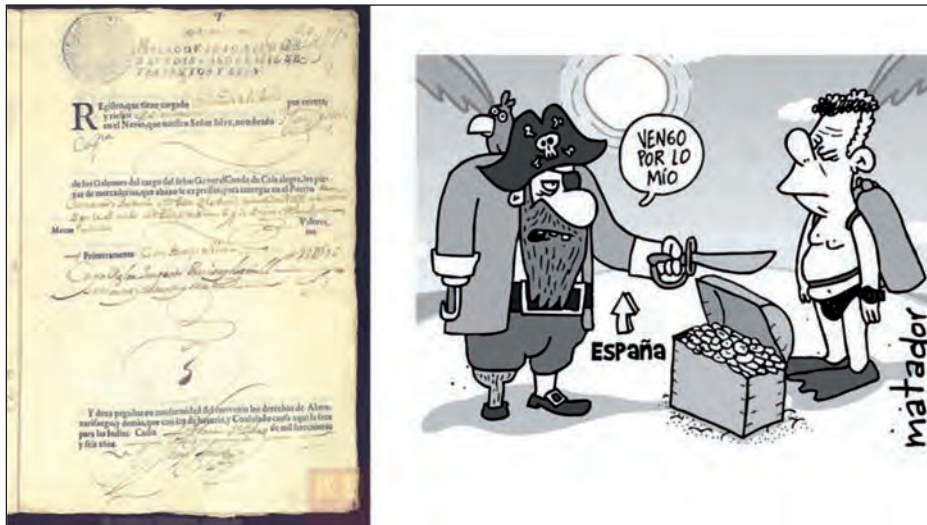
Conclusiones

La Convención de la UNESCO de 2001 sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático no trata de cuestiones de propiedad ni las resuelve, pues su única finalidad es facilitar a los Estados la puesta en marcha de mecanismos de cooperación en orden a la protección del Patrimonio Cultural Subacuático ubicado en los distintos espacios marinos, así como poner a su disposición unas reglas técnico arqueológicas que permitan que dicho patrimonio sea tratado de manera científica, con preferencia por la conservación *in situ* y prohibiendo cualquier actividad comercial con él.

El derecho internacional desde siempre ha reconocido la inmunidad a los buques de Estado. La Convención de la UNESCO de 2001 da un paso más y considera que los buques de Estado conservan la inmunidad aunque estén hundidos. España, en línea con esto, ha aprobado recientemente la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, donde recoge que estos buques «son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción».

No hay duda de que el *San José* es un buque de Estado y se deben reclamar nuestros derechos, no el tesoro y sí el buque (Martín López, 2006) para conservarlo *in situ*. España no es el único país que considera inviolables los buques de Estado; Estados Unidos aprobó bajo el Gobierno de George W. Bush una resolución parecida, la *Sunken Military Craft Act* (SMCA), promulgada el 28 de octubre de 2004. Su objetivo principal es preservar y proteger todos los barcos y aeronaves hundidas que son propiedad del Gobierno de los Estados Unidos.

Colombia se ha enfrentado a Sea Search Armada en diferentes tribunales de Estados Unidos, lo que le ha llevado a aprobar recientemente una ley (1675 de 2013, de 30 de julio) dedicada al patrimonio cultural sumergido y que busca reducir las comisiones. Conforme a esta ley, el patrimonio cultural sumergido es propiedad de Colombia, entendiendo por esto los bienes representativos de la cultura y que se encuentren sumergidos en aguas donde ejerza la soberanía Colombia. Pero, sin embargo, hay determinados bienes sumergidos que no se consideran patrimonio cultural subacuático, tales como los



Tira cómica de la prensa colombiana y documento del Archivo General de Indias. (Portal PARES).



Vicealmirante Zumalacárregui (director del OHCN):
«El *San José* es un buque de Estado y como tal buque
de Estado está protegido por la leyes».
(www.publico.es/).

cargamentos de buques que estén constituidos por materiales brutos, como los lingotes; los bienes muebles seriados con un valor de cambio o fiscal, como las monedas, o las cargas industriales, como las piezas de loza. Este punto preocupa a expertos colombianos que cuestionan las leyes de su país y que recelan del secretismo impuesto en este proyecto por el Gobierno de Santos (Guillermo Martín, 2015).

La ley colombiana permite al Ministerio de Cultura la posibilidad de contratar a empresas expertas en exploración, intervención y extracción subacuática. En virtud de

dicho contrato, la empresa cazatesoros se llevaría entre el 50 por 100 y el 5 por 100 de lo extraído, siempre que no sea patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico. En consecuencia, no hay duda de que si el galeón *San José* se encuentra, como parece, en aguas bajo soberanía colombiana, conforme a esta ley es propiedad de Colombia, regulación que choca con la española y la internacional. En este sentido, según el tribunal elegido ante el que se presente el caso, España, Colombia o Estados Unidos, la sentencia se inclinará a un lado u otro de la balanza.

La protección del patrimonio arqueológico, tal y como se señala el Artículo 4 de la Carta Internacional para la Gestión del Patrimonio Arqueológico (5), debe basarse en el más completo conocimiento posible de su existencia, de su amplitud y de su naturaleza. La necesidad de establecer una correcta tutela del patrimonio arqueológico pasa inevitablemente por tener un conocimiento global del mismo; los inventarios generales con delimitación del potencial arqueológico son, por tanto, instrumentos esenciales de trabajo para perfilar estrategias de protección.

El inventario acotado es una obligación fundamental para la protección y gestión de nuestro patrimonio. Esta inquietud y la mala experiencia del caso de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* nos deberían llevar a realizar

(5) Ver http://www.icomos.org/charters/arch_sp.pdf

una actualización del Plan Nacional sobre Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático y elaborar una completa carta de pecios a proteger. La Armada puede ofrecer sus medios materiales y humanos y los fondos archivísticos de que dispone, mientras que el Ministerio de Cultura y el de Exteriores se harían cargo de las gestiones y acuerdos con terceros países; este paso debemos darlo, y podríamos empezar con Colombia, país con el que mantenemos en estos momentos unas excelentes relaciones y entendemos que se deben aproximar intereses en este asunto, pues si bien los mismos ciertamente son contrapuestos en lo que concierne a la propiedad, sin duda son coincidentes en lo más importante, la preservación de un patrimonio arqueológico subacuático común que puede ayudar de manera muy importante al avance del conocimiento histórico de una época en la que fuimos el mismo país (Ruiz, 2015).

BIBLIOGRAFÍA

- MANCEBO, Germán: I. (2014): «Una aproximación interdisciplinar a la protección del Patrimonio cultural subacuático: el escenario un año después de la resolución del caso *Odyssey*». *RIIPAC: Revista sobre Patrimonio Cultural* (4), pp. 1-26.
- MARTÍN LÓPEZ, A. (2006): «Defensa de las naves de Estado en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático: las definiciones históricas de buques de guerra». *Saldvie: Estudios de prehistoria y arqueología* (6), pp. 271-287.
- MOSES, N. H. (1966): «The British Navy and The Caribbean, 1689-1697». *The Mariner's Mirror*, 52 (1), pp. 13-40; doi:10.1080/00253359.1966.10659308.
- PHILLIPS, C. R.; HATTENDORF, J. B.; & BEALL, T. R. (2008): «The Sinking of the Galleon San José on 8 June 1708: an exercise in historical detective Work». *The Mariner's Mirror*, 94 (2), pp. 176-187; doi:10.1080/00253359.2008.10657053.
- RUIZ MANTECA, R.; PRIETO DE PEDRO, J. J., y ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (2011): *Régimen jurídico del patrimonio cultural subacuático*. Retrieved from <http://dialnet.unirioja.es/ser-vlet/extxts?codigo=26366>
- SCHOMBERG, I.: *Naval Chronology*, App. 7, London, 1802.
- GARCÍA CALERO, J. (11/12/15): «Los mejores científicos del mundo piden respeto para el galeón *San José*». *Espejo de Navegantes*. (Consultado el 17 de diciembre de 2015). Disponible en: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/12/11/los-mejores-cientificos-del-mundo-piden-respeto-para-el-galeon-san-jose-en-espejo-de-navegantes/>
- GARCÍA CALERO, J. (9/12/15): «El valor del tesoro del galeón *San José*». *Espejo de Navegantes*. (Consultado el 17 de diciembre de 2015). Disponible en: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/12/09/el-valor-del-tesoro-del-galeon-san-jose/>
- GUILLERMO MARTÍN, J. (15/12/15): «Las preguntas de un arqueólogo colombiano sobre el galeón *San José*». *Espejo de Navegantes*. (Consultado el 17 de diciembre de 2015). Disponible en: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/12/15/las-preguntas-de-un-arqueologo-colombiano-sobre-el-galeon-san-jose/>
- NORIEGA, J. (8/12/15): «Arqueología y secretismo; el *San José*, buque de Estado y bien cultural. Las claves». *Espejo de Navegantes*. (Consultado el 17 de diciembre de 2015). Disponible en: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/12/08/el-san-jose-buque-de-estado-arqueologia-ocultismo-y-supuestamente-oro/>
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. (7/12/15): «El último combate del *San José*». *Espejo de Navegantes*. (Consultado el 17 de diciembre de 2015). Disponible en: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2015/12/07/el-ultimo-combate-del-san-jose/>
- RUIZ MANTECA, R. (14/12/15): «Algunas consideraciones sobre el buque de estado *San José*». *Blog Cátedra Naval*. (Consultado el 17 de diciembre de 2015). Disponible en: <https://pinake.wordpress.com/2015/12/14/algunas-consideraciones-sobre-el-buque-de-estado-san-jose/>



Esperando el arranque. (Foto: Luis E. Lorenzo Leria).