

# NOTICIAS SOBRE LOS GALEONES DE RANDE

JUAN JUEGA PUIG

- Resumen:** Se dan a conocer diferentes datos extraídos de documentos del Archivo Histórico Provincial de Pontevedra, relacionados con la batalla de Rande (Ría de Vigo) y los tesoros que transportaban los galeones.
- Abstract:** “*News about the galleons at Rande*”. Various facts are brought to light extracted from documents in the historical archives of the province of Pontevedra in connection with the Battle of Rande (Ria of Vigo) and the treasures on board the galleons.
- Résumé:** “*Nouvelles des galions de Rande*”. Nous présentans ici tous les renseignements extraits de documents des Archives Historiques de la Province de Pontevedra, en relation avec la bataille ayant eu lieu á Rande (Ria de Vigo) et les trésors que transportaient ces galions.

## INTRODUCCION

En las páginas siguientes ofrecemos una serie de documentos custodiados en el Archivo Histórico de Pontevedra referidos al rescate del tesoro de Indias hundido en el Estrecho de Rande en 1702.

En ningún momento pretendemos un estudio exhaustivo sobre el tema, que bien precisa de una monografía actualizada.

El interés sobre estos “rescates” procede, en gran medida, de los actuales trabajos que en el campo de la arqueología submarina se están realizando en la provincia de Pontevedra.

## CONTEXTO HISTORICO

El 11 de junio de 1702 la flota de Indias partió de la Habana con destino a Cádiz, que monopolizaba el comercio con América. En esta ocasión era escoltada por el vicealmirante de Luis XIV, conde Chateau-Renault. A la cabeza del convoy iba la nave capitana, “*Jesús, José y María*”, mandada por el general D. Manuel Velasco de Tejada; tras ella, catorce galeones mercantes y dos pataches militares. Dos galeones militares, cada uno de 54 cañones, *Bufo* y *Almirante*, componían la flota española. Tras ella, 24 navíos y fragatas franceses cerraban la marcha.

La flota, buscando los vientos del Oeste, se dirigió a las Bermudas, donde puso rumbo a las Azores, a las que llegaron sin gran novedad. Allí les fue comunicada la noticia de que Cádiz estaba siendo sitiada por la escuadra anglo-holandesa, al mando de George Rooke. El duque de Ormond había desembarcado en Rota con un ejército de diez mil hombres.

Ante esta situación la flota de Indias se encaminó a Vigo, a donde llegó el 23 de septiembre. Los galeones anclaron en el fondo de la bahía de San Simón. Los navíos franceses se dispusieron en semicírculo en el Estrecho de Rande, con lo que reforzaban los fortines de Corbeiro y Rande. La bocana existente entre ambos fortines se cerró con una estacada flotante, formada por embar-

caciones, balsas y toneles amarrados con cables, cuyos extremos, atados a los dos fuertes, estaban protegidos por el *Bourbon*, de 68 cañones y el *Esperanza*, de 70.

Al tiempo, el capitán general de Galicia, conde de Barbazón, puso en estado de guerra a toda la zona.

El principal problema residía en poner a seguro el cargamento transportado en los galeones. Este, en principio, sólo podía ser desembarcado en Cádiz, bajo la supervisión de los agentes de la Casa de Contratación, que se negaba a conceder el permiso, a pesar de lo delicado del momento. Esperaban que el bloqueo de Cádiz se levantase y que la flota pudiese arribar a este puerto.

Por fin, el Consejo de Indias aprobó la descarga de la parte perteneciente a la Real Hacienda, que se transportaba en los galeones almirantes.

Para la evacuación del tesoro real se mandó compartir mil carros entre los vecinos de las feligresías inmediatas. Así, el 15 de octubre de 1707 el juez de la jurisdicción de Pontevedra, D. Luis Mosquera de Sotomayor, exhibió ante el Regimiento de la Villa las órdenes del capitán general "para que pueda... *prozeder contra los juezes y perssonas que fuessen omisos en el cumplimiento del comparto de los mil carros que sse han pedido para la conduzion de la platta y mas xeneros de la flota*"<sup>(1)</sup>.

Los carros siguieron la ruta Pontevedra- Padrón-Lugo. Gerardo Campos Ramos<sup>(2)</sup> transcribe de un libro de la Casa de Giyanes el éxodo de este tesoro hacía Castilla: "... *Y en los 3 de nobiembre deste dho año (1702) encomenzaron los carros y caballerías y Recobas de los maragatos a pasar y hacer transito con dha flota y tesoro por el lugar de Galegos a donde habia día de a trescientos carros que la transitaban a Billa franca y cada carro con los 4 bueyes les pagaban a onze Ds por cada legua; y los juezes con ordenes que les benian, que llegaron a la jurisdicion de la Puebla del Brollon de Lemos, habian de hazer comparecer dhos carros y Bueyes en dho lugar de Galegos y en los mas transitos... no obstante sacaron cassi toda la hacienda que se habia Anagado, que sacaron debajo del agua a somorgulio los Bufos...*"

En cuanto al cargamento perteneciente a los particulares, el Consejo de Indias envió a Juan de Larrea, con poderes especiales para fiscalizar su descarga. A mediados de octubre, aún cuando no había comenzado a proceder al desembarco, llegaron noticias de que la escuadra anglo-holandesa se veía forzada a levantar el sitio a Cádiz. En San Vicente se había dividido en dos partes. Una se dirigía a Inglaterra, y la otra a las Indias. Ante esta nueva situación se procedió a anular el desembarco y levantar las defensas de la Ría de Vigo.

El 19 del mismo mes se supo que la armada enemiga, 150 barcos, navegaba hacía Vigo, conoedora de las riquezas que albergaba. Nuevamente se reemprendieron las labores de defensa.

No es este el lugar para describir los pormenores de la batalla naval, pues ya ha sido relatada en diversas ocasiones<sup>(3)</sup>.

Tras la derrota, los ingleses capturaron cuatro galeones y cinco navíos franceses; los holandeses, cinco galeones y un navío. Los prisioneros, unos cuatrocientos, fueron obligados a recuperar la preciada carga desparramada por las orillas de la Ría. A partir de este momento comenzaron las inmersiones de buzos con el fin de recuperar lo más posible.

Por fin, el 30 de octubre la armada enemiga se hizo a la mar, incendiando los navíos que no estaban en condiciones de navegar. El almirante Shovel permaneció diez días más con veintisiete navíos y cuatro buques hospitales, además de las presas españolas y francesas que no se había podido reparar. El 5 de noviembre salió de la ría. A la altura de las Islas Cíes se hundió el galeón *Santo Cristo de Maracaibo*, conducido como presa.

La victoria fue ampliamente festejada en Londres, donde se llegó a dar el nombre de Vigo

a una calle de la ciudad. La Royal Mint ingresó en caja siete quintales de oro y 4.504 de plata. Inglaterra y Holanda acuñaron medallas conmemorativas del suceso.

Inmediatamente, el capitán general de Galicia ordenó las labores de buceo conducentes a la recuperación de las cargas de los galeones hundidos.

Lo cierto es que a partir de 1702 Rande se convierte en uno de los lugares europeos que atrae a más buscadores de tesoros. Incluso Julio Verne en su obra *Veinte mil leguas de viaje submarino* relata cómo el capitán Nemo recupera fabulosos tesoros en la Ría de Vigo.

Stenuit<sup>(4)</sup> presenta una secuencia de estos intentos de recuperación. Él mismo participa en la más famosa, la organizada por el norteamericano Potter en los años 50 de nuestro siglo.

Recientemente, el Gobierno español ha denegado el permiso a una compañía norteamericana, popular por sus rescates en el Caribe, que pretendía trabajar en la recuperación de la carga transportada por el *Santo Cristo de Maracaibo*.

La actitud estatal nos parece plausible, pues jamás se pensó en Rande como valor histórico, cuyos restos debían ser estudiados y salvaguardados con independencia del valor intrínseco del cargamento que se pretende recuperar.

Estos buscadores de tesoros siempre han sido parcos a la hora de relacionar lo recuperado, en gran parte para no tener que satisfacer ninguna parte a las autoridades españolas. Las campañas de Potter serían un fracaso, crematísticamente hablando, según el relato de Stenuit.

De esos intentos de recuperación nos queda la serie de cañones y anclas de hierro que adornan los jardines de Vigo y Pontevedra.

#### NOTICIAS SOBRE RANDE EN LOS PROTOCOLOS DE PONTEVEDRA

Las primeras noticias que sobre la recuperación de los galeones de Rande se custodian en el Archivo Histórico de Pontevedra y se remontan a 1716<sup>(5)</sup>. D. Juan Antonio Cosca y Rueda, vecino de Pontevedra, había obtenido una Real Cédula, expedida por el Consejo de Indias, por la que se le aurotizaba a "*hazer pesqueria de toda la platta, Generos y efecttos fracasados en ttoda la Ría de Vigo de la flota del cargo de D. Manuel de Velasco; por tiempo y espacio de quatro años... de ttodo lo que sacare aya de dar la quarte parte de ttodo lo que busiare*".

Cosca presentó sus credenciales ante el Regimiento pontevedrés el 23 de junio de 1716. Le sirvieron por fiadores D. Alberto González, Roque Alvarez y Bartolomé Luazes.

Sobre esta cuestión no volvemos a tener noticias hasta 1726<sup>(6)</sup>. El Consejo de Indias había otorgado la facultad, que anteriormente gozó Cosca, al coronel D. Lievert Volters Usiohielm, "*de nación sueca*". Cosca pasa a un segundo plano, pues ya no negocia directamente con la corona, sino que aparece como subarrendatario de Volters.

De acuerdo con estos contratos, los rescates obtenidos debían repartirse en tres partes iguales, que corresponden a la Corona, Volters y Cosca.

A su vez, Cosca dividió su tercio en doce porciones, en las que admitió, posteriormente, una serie de socios:

- D. Jaun Bautista Dupuid, de "*nación frances*", vecino de La Coruña ..... 4
- D. Joseph Antonio Figueroa, vecino de La Coruña ..... 4
- D. Pedro Antonio Mariqueta y compañía, mercader asturiano, residente en Pontevedra ..... 3

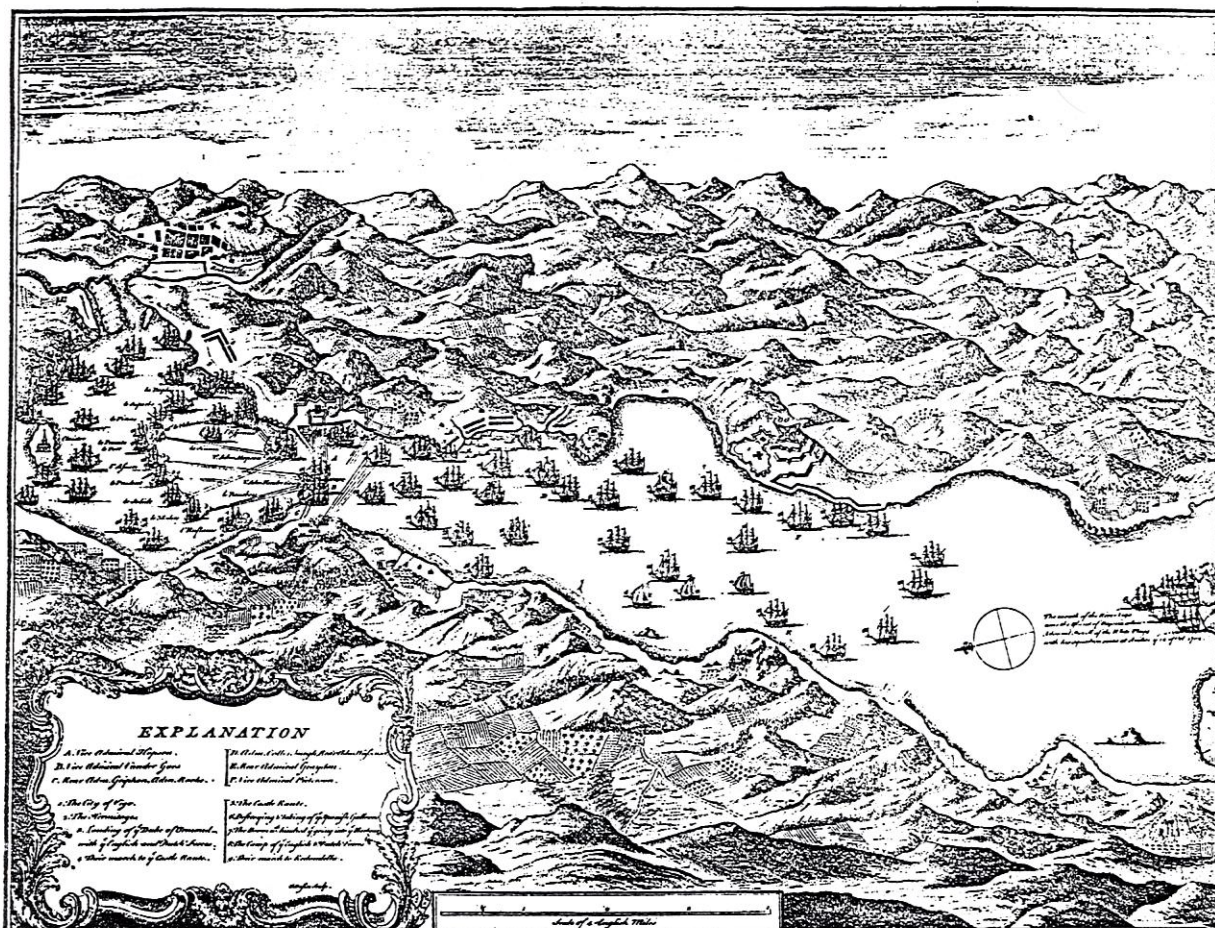
La doceava parte restante queda en poder de Cosca. El reparto de las posibles ganancias se había hecho de acuerdo con la correspondiente aportación económica de los socios.

Cosca no abandona la empresa del "buseo", pero adopta una postura muy cautelosa. Apenas participa económicamente. Posiblemente, su única aportación consiste en controlar y dirigir el rescate.

Caben aquí dos interpretaciones, que Cosca continuase interesado en los galeones de Rande, pero, falto de medios, hubiese convencido a Volters y a los restantes socios para que lo respaldasen economicamente. Otra posibilidad sería que los resultados de 1716 no fuesen satisfactorios, por lo que, sin dejar de participar, hubiese perdido las esperanzas de un negocio fructífero.

NOTAS

- 1.-A.H.P.PO. leg. 33<sup>(9)</sup>. Carta del Capitán General al juez de la jurisdicción de Pontevedra, D. Luis Mosquera de Sotomayor, exhibida por éste al Regimiento de Pontevedra en 15 de octubre de 1707.
- 2.-G. CAMPOS RAMOS: "La Batalla de Rande", *Faro de Vigo*, 23/10/1951.
- 3.-Entre la abundancia bibliografía que ha tratado este tema destacamos a A. RODRIGUEZ ELIAS: *La Escuadra de la Plata*. Vigo, 1935. Una relación de los intentos de recuperación de los pecios de la Ría de Vigo se puede encontrar en la novelada historia de R. STENUIT: *Tesoros y Galeones hundidos*. Ed. Juventud, 1969.
- 4.-op. cit.
- 5.-A.H.P.PO., leg. 1478, fol. 22 y ss.
- 6.-A.H.P.PO., leg. 1255, fol 35 y ss.



An Exact Draught of the *BAY* and *HARBOUR* of *VIGO* .

From *M. Woodall's Continuation of M. Stovin's History of England*.

La batalla de Rande según la cartografía inglesa de la época.