

LA LEYENDA DE LOS «GALEONES DE RANDE» (O EL TESORO QUE NUNCA EXISTIÓ)

APUNTES CRONOLÓGICOS DE LAS EXPLORACIONES
E INTENTOS DE RECUPERACIÓN REALIZADOS
EN LOS PECIOS DE LA FLOTA HISPANO-FRANCESA DE 1702

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

El único tesoro de los galeones de Vigo es el tesoro artístico que ellos mismos suponen. Lo que interesa son los navíos, de los cuales hay razones para suponer que tres o cuatro de ellos se encuentran en buen estado y constituirán un inapreciable hallazgo arqueológico, dado caso que poseerán tallas de bulto, figuras, adornos, etcétera.

Julio Guillén Tato (1934).



A muerte sin descendencia de Carlos II en el año 1700 hizo que, por disposición testamentaria del rey difunto, el duque de Anjou, nieto de Luis XIV, heredara la corona española, siendo proclamado soberano de nuestra nación con el nombre de Felipe V. Aunque *a priori* esta discutida sucesión al trono fue generalmente aceptada por las potencias europeas, Nápoles fue el primer reino que se sublevó en favor del pretendiente de la Casa de Austria, el archiduque Carlos de Habsburgo. Así, y mucho antes de que el joven Felipe pudiera disfrutar del inmenso imperio que casi por sorpresa acababa de heredar, tuvo que dirigirse a Italia para pacificar aquel territorio. Mientras tanto, y debido entre otras razones al mantenimiento de los derechos sucesorios del nuevo monarca español a la corona gala, la alianza antiborbónica integrada por Inglaterra, Holanda y Austria, a la que se unieron con posterioridad Portugal y Saboya, se prepararon para la guerra con el objetivo de reinstaurar al archiduque; y así, en el mes de mayo de 1702 dio comienzo aquélla de manera oficial.

El 11 de junio la «Flota de Nueva España», ignorante del rompimiento de las hostilidades, zarpaba de Veracruz con rumbo a Cádiz, cargada con los caudales que pertenecían al rey y los propios de los comerciantes. Estaba compuesta, como era usual en la época, por dos únicos buques de guerra, la *Capitana*, al mando del general Manuel Velasco, y la *Almiranta*, al mando de don José Chacón, protegiendo ambas un convoy de dieciséis mercantes (1). A última hora también se agregaría para ofrecer mayor protección la *Almiranta de Azogues*, bajo el mando de don Fernando Chacón. No obstante, el tránsito a la Península estaría sobradamente garantizado, pues dicha flota acabaría siendo escoltada por una escuadra francesa de veintitrés navíos de diferentes portes al mando del vicealmirante Château-Renault.

A la altura de las islas Terceras (Azores) tuvieron conocimiento (por dos naos procedentes de Sevilla) del nuevo conflicto bélico, lo que motivó un consejo de generales donde el galo propuso cambiar de rumbo a Brest, aduciendo para ello que el tesoro que transportaban estaría allí más seguro, aunque también pesaba en el ánimo de aquella sugerencia la preocupación por sus hombres, afectados muchos de ellos por una epidemia y que encontrarían mejor asistencia en aquel puerto. Pero Velasco se opuso a tal pretensión al estimar suficiente dirigirse a Vigo, evitando los cabos de San Vicente y Finisterre, donde con toda probabilidad estaría esperando el enemigo. De esta manera, la flota casi al completo (excepto unos pocos bajeles que iban en conserva y que no conocieron la determinación final de sus mandos) arribaría sin novedad a la ciudad gallega el 22 de septiembre. Una vez fondeados los buques en el paso que forman las puntas de Rande y Corbeyro, se procedió a defender la villa reforzando los dos fuertes que en estado casi ruinoso allí se encontraban, a la vez que se reclutaba a las milicias allí disponibles para defender los posibles lugares de desembarco del enemigo. Mientras tanto, en diez días se puso a salvo toda la plata (según fuentes, entre 10 y 15 millones) que pertenecía al rey y que se transportó en carretas de Vigo a Lugo protegidas por el Ejército (2).

Se conoció entonces la derrota de la flota anglo-holandesa al mando de sir George Rooke en su frustrado intento de tomar Cádiz, y corrió el rumor de que reunidas en el Cabo de San Vicente acordaron dividirse, unos con destino a Inglaterra, los otros con rumbo a las Indias. Esto sin duda influyó en los

(1) *Santo Cristo del Buen Viaje, Santa Cruz, Nuestra Señora de la Merced, Nuestra Señora de las Mercedes, Felipe V, Sacra Familia, Santo Domingo, Santo Cristo de Maracaibo, Santa Susana, Santa Cruz* (segunda), *Nuestra Señora de las Ánimas, San Diego, Nuestra Señora de las Angustias, Nuestra Señora de los Dolores, Trinidad y San Juan*.

(2) En la *Gaceta de Madrid* de 31 de octubre de 1702 se puede leer lo siguiente: «Vigo 21 de octubre de 1702. Estos días se ha acabado de llevar a la ciudad de Lugo, que está como a treinta leguas de aquí, el residuo del tesoro de la flota; y los navíos solo quedan aquí, y en Redondela con algunos frutos, como tabaco y otros géneros».

comerciantes para no desembarcar ni sus caudales (en los cuales no faltaban joyas, piedras preciosas y una buena cantidad de reales de a ocho de plata) ni demás géneros, pues aducían que el costo del transporte ascendería al 20 por 100 de su valor; aunque quizá la verdadera razón habría que encontrarla en el peligro que corrían de ser acusados de contrabando, pues era común que no se declarara toda la mercancía embarcada.

Lo cierto fue que el 21 de octubre los vigías del puerto vigués avistaron 150 velas, lo que provocó que de manera febril se comenzaran a desembarcar los géneros y caudales de mayor valor y cantidad que aún quedaban en los bajeles. Dos días más tarde se verificó



George Rooke (1650-1709).

el desembarco enemigo, que tras veinticuatro horas de combate tomó el control de la ría y dejó la ensenada convertida en el cementerio de un buen número de barcos que sucumbieron al ataque (3).

Primeros intentos de recuperación

Es de suponer que desde el momento en que se dio por finalizada la batalla pasaría poco tiempo para que Rooke ordenara al almirante Shovel que emprendiera los trabajos conducentes a «rebañar objetos, poner en estado de navegar a algunos galeones chamuscados, bucear a ser posible en los del fondo, embarcar la artillería en naves y fuertes, con cualquier otro objeto de valor», por lo que los primeros en bucear los pecios fueron los propios ingleses. Al día siguiente de levar anclas la flota adversaria, los pescadores de la zona intentaron recuperar con ganchos y garfios la carga de los galeones. Al pare-

(3) Véase «Crónica oficial del combate» en la *Gaceta de Madrid* de 7 de noviembre de 1702.

cer, tal era el «ajetreo» que las autoridades tuvieron que desplegarse por la ría para que cesara el saqueo. Cuatro meses después, el duque de Medinaceli expuso al Consejo una propuesta remitida por el marqués de Belmar, que ofrecía los servicios de un tal Wibe Wibrants, experto en la recuperación de efectos de navíos sumergidos. Dicha solicitud fue aceptada con condiciones, entre ellas que los trabajos fueran supervisados por dos hombres de confianza del reino, con el fin de vigilar las operaciones e inventariar lo recuperado. La búsqueda se centró, a partir del 8 de agosto de 1703, en un solo pecio, pero fue abandonada al poco tiempo, pues sólo fueron rescatadas algunas piezas de artillería, anclas y objetos personales de escaso valor (4).

El 9 de febrero de 1706 se concedería un nuevo permiso para trabajar en los restos de los navíos hundidos a un tal Abraham Simeón de Feliz, de origen napolitano, que durante tres años se dedicó a la tarea, hasta que fue relevado el 27 de mayo de 1709 por Juan Antonio de Costa y Rueda, que de manera intermitente continuaría la labor hasta 1716.

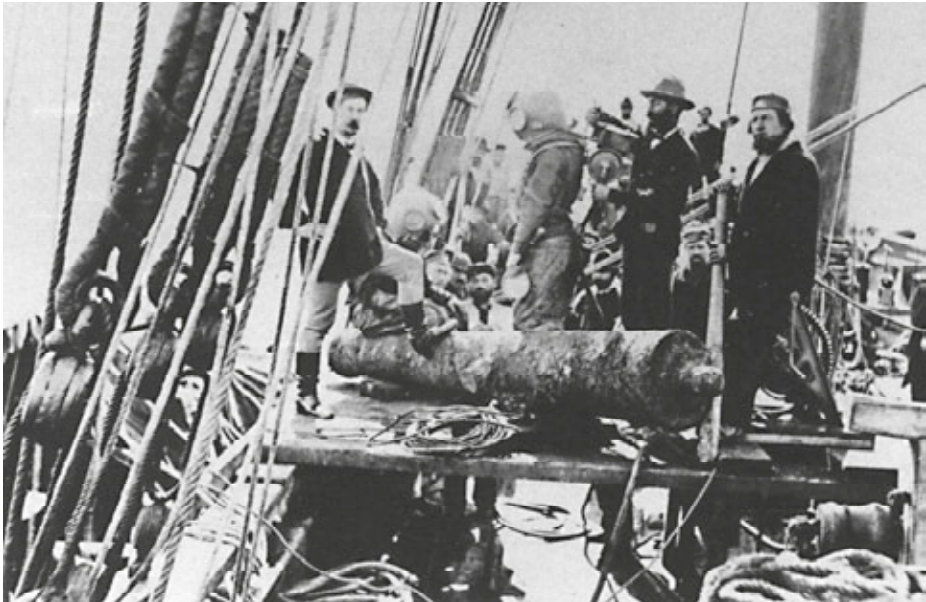
Según el investigador John Potter (que citaremos más adelante), entre 1723 y 1747 diecinueve compañías probaron fortuna en la ría (5). Sin embargo, fue el español Juan Antonio Rivero el primero en recuperar 200.000 piezas de plata en 1748, tras su frustrado primer intento realizado en 1732.

En 1772 el inglés William Evans parece que también tuvo suerte (según informaciones se hizo con varios cofres de plata), gracias a una campana de inmersión inventada por él mismo.

El 26 de octubre de 1825, los ingleses W. S. Brown e Isaac Dikson llegaron a Rande en el buque denominado *Enterprise*, tripulado por treinta y tres marineros y que estaba dotado con nuevas campanas de inmersión y un equipo de buzos. Al parecer trabajó en doce de los pecios hasta el mes de agosto del año siguiente. Según la leyenda recuperó gran cantidad de objetos de plata, negando a nuestras autoridades hallazgo alguno y escapando a Inglaterra con su botín, donde pasó sus últimos días rodeados de lujos. Nada más lejos de la realidad, pues después de incontables inmersiones, todas ellas vigiladas muy

(4) Véase parte de la relación de lo recuperado en IVARS PERELLÓ, I; RODRÍGUEZ CUEVAS, T: *Historia del Buceo. Su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1987. p. 170.

(5) A nosotros sólo nos constan cinco: en 1724 Liberto Wolters Van Sjöjelm, al que si bien se le expidió la licencia no realizó trabajo alguno; en 1726 Juan Antonio de Costa y Rueda, que por tercera vez lo intentaba; en 1728 Alejandro Goubert y Compañía; en los años de 1730 a 1732 Juan Antonio Rivero recuperaría algunas anclas, cañones, tablas y palanquetas con alguna que otra moneda adherida, todo ello tasado en 3.608 reales de vellón; y por último, en 1747 Pedro Boyer y otros. Quizá el que más éxito tuvo fue Goubert, que tras diez años de trabajos reconoció los pecios y extrajo los restos del galeón, conocido por los lugareños con el nombre de *Tojo*, del que recuperó 14 cañones de hierro y diversos objetos, entre ellos cuatro marcos de plata.



Cañón recuperado por la expedición de Magen.

de cerca por un oficial de la Comandancia de Marina, los británicos consiguieron tan sólo algunos objetos de escaso valor, abandonando los trabajos por esta razón (6).

Otras exploraciones autorizadas de forma oficial

Con el paso de los años, al no conocerse con exactitud la plata que se embarcó en Veracruz por no quedar registrada, y sin duda animados por el interés que suscitaban los pecios, creció el mito de los que se terminaron conociendo como los «Galeones de Rande». Uno de los principales «culpables» de ello fue el celeberrimo novelista galo Julio Verne, que imaginó al protagonista de una de sus novelas, el Capitán Nemo, reconociendo *in situ* y rescatando los

(6) Se tiene constancia de que se extrajeron varios trozos de madera y de hierro pertenecientes a los cascos de los navíos, una bandeja de plata de 10 pulgadas de diámetro, una plancha de cobre perteneciente a un caldero, cuatro cañones de a 8, uno de a 12, ocho cañones de a 18, dos de a 24 (todos de hierro), varios proyectiles de distintos calibres, varias jarras y botijos de barro, cuatro botellas de vidrio y dos anclas sin cepo de 80 quintales.

tesoros de los navíos en su obra *Veinte mil leguas de viaje submarino*, publicada en 1869.

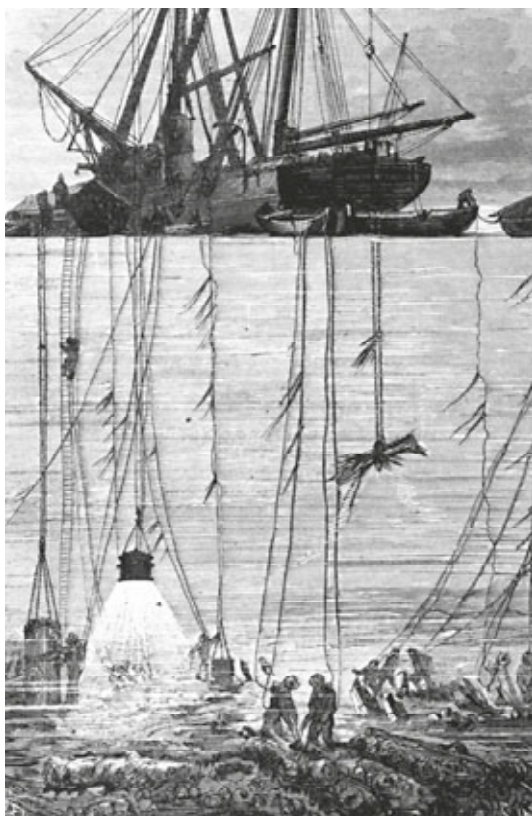
Tras consultar en la *Gaceta de Madrid* y en el Boletín Oficial del Estado, tenemos constancia de los siguientes intentos para localizar y rescatar el «presunto» tesoro que llevaban aquellos barcos:

26 de febrero de 1859.—En esta fecha se concedió permiso por el Gobierno de Isabel II al capitán inglés Mr. David Langland, que comenzó sus trabajos en el mes de mayo de ese mismo año y que abandonó «a los pocos días de haberlos principiado».

22 de diciembre de 1866.—Con esta fecha se dictó una real orden en la que se preguntaba acerca de la intención de un parisino, identificado como Mr. Saint Simon Sieard, de realizar los trabajos conducentes para la localización

de los citados galeones, cuya instancia se había cursado dos años antes (Real Orden de 12 de octubre de 1864), concediendo un plazo de 40 días para que iniciara los trabajos, que de no cumplirlo, se consideraría «como no presentada» dicha solicitud.

28 de mayo de 1869.—Con esta fecha aparece publicada la subasta pública para el salvamento y extracción de los galeones en virtud a lo dispuesto en la orden fechada dos días antes. La garantía fijada por el Estado para poder participar en la subasta estaba fijada en 6.000 escudos en dinero o en acciones de caminos, o bien en efectos de Deuda Pública. Ganó el concurso la Societé de Sauvetage des Galions de Vigo, dirigida por los franceses Hippolite Magen y Ernest Bazin, que desde enero de 1870 a 1872 trabajaron en la zona, a bordo primero de la goleta *Julián-Gabielle* y a



Trabajos de la Societé de Sauvetage des Galions de Vigo.

partir de marzo de 1872 con el navío de tres palos *Le Vigo*. Emplearon los más modernos mecanismos de inmersión del momento: escafandras Roquayrol-Denayrouze, campana dotada de luz eléctrica (foco eléctrico «Bazín») y un electroimán submarino. Al parecer, consiguieron extraer cinco discos de plata, tres cañones, varios proyectiles y restos de porcelana china y mexicana de los pecios *Santa Cruz* y *Telleiro*. Todos estos objetos fueron expuestos en la Exposición Universal de París celebrada en 1878. Los cañones acabarían en el Museo de los Inválidos de la capital gala.

26 de agosto de 1927.— Con esta fecha se concedió la debida autorización al italiano don José Raicevidi en nombre y representación de la Sociedad Internacional Pino, caducando dicha concesión igual día del año 1930. Trabajó con un hidroscopio y su búsqueda destrozó el casco de dos pecios al intentar subirlos a la superficie.

7 de julio de 1934.— En esta fecha se autoriza a don Manuel Moxó Durán, que había elevado la concesión para que «con carácter de exclusiva y durante el plazo de ocho años, a partir de la fecha de esta orden, explore la ensenada de San Simón y estrecho de “Rande”, en la bahía de Vigo, con el fin de proceder al salvamento de los galeones [...]. La Comisión anotará los objetos que se extraigan que serán registrados en la Aduana de Vigo para la valoración y conocimiento de la Hacienda. Del valor total, el 20 por 100 corresponderá al Estado y será reingresado como recurso eventual del Tesoro, y del 80 por 100 restante podrá disponer libremente el concesionario». Otra disposición de igual rango, fechada el 10 de julio de 1935, le concedía el plazo de un año para comenzar con los trabajos, pues el Moxó aducía lo dificultoso de financiar el proyecto. Dudamos de que realmente lograra recuperar pieza de valor alguna, pues la Guerra Civil se le echó encima.



Cañón rescatado por la Sociedad Ventures Ltd. en 1955.

7 de mayo de 1940.—En esta fecha se publica una real orden por la que se nombra una comisión inspectora sobre los trabajos de salvamento de los Galeones de Vigo que realizaba desde el año anterior el holandés Van Wieneen.

16 de agosto de 1955.—En esta fecha se otorga, en virtud de una Orden, a la Sociedad inglesa Ventures Ltd. la concesión para proceder a los trabajos de localización y extracción. Se especificaba que dichos trabajos debían iniciarse a partir de entre tres y seis meses desde la publicación de la norma, además de dejar claro que «corresponderá al Estado Español la propiedad íntegra de todo lo salvado, abonando al concesionario, en moneda nacional española, un 50 por 100 de su valor mientras lo extraído no exceda de 1.000.000 de pesetas y el 40 por 100 en lo que supere dicha cantidad [...]. El Estado Español se reserva, no obstante, el derecho de renunciar en favor de la Entidad concesionaria la propiedad de aquellos objetos que estime no le conviene conservar, sin que por su extracción tenga que abonar cantidad alguna». Capitaneada por el citado John Potter (7), y debido a que sus hombres no encontraban tesoro alguno (tan sólo rescataron un cañón, proyectiles, un ancla, varios trozos de madera y un real de a 8 de plata, pero que pertenecían a un navío de guerra), solicitaron ampliar la zona de búsqueda con el fin de localizar un mercante que se hundió cuando era remolcado por la flota inglesa, y que en teoría llevaría a su bordo una preciada carga. Aquella petición les fue atendida y autorizada en virtud de la Orden de 27 de noviembre de 1956.

Además de los reseñados, y según fuentes (8), consta que se realizaron algunos intentos más: En 1875, la sociedad The Vigo Bay Treasure, bajo la dirección de J. J. Boyle, intentaría recuperar el casco de un galeón, pero se deshizo en cuanto alcanzaba la superficie. Al parecer, consta que ese mismo año, durante la construcción del muelle de Vigo, se emplearon maderas pertenecientes a dicho casco; también en 1877 trabajó sobre los pecios un tal José González Estefani; en 1889, el conde de Pradena y Alberto Andrieux; en 1892, M. Jonson; en 1903 y 1907, el italiano Giuseppe Pino, que también intentaría infructuosamente sacar a la superficie un galeón; ya en 1913, trabajaría sobre ellos André Stner; en 1923 Berfi Luigi y en el bienio de 1928/29 la compañía italiana IDRAS, que al parecer rescató varias bandejas de plata procedentes del *Prince George*; en 1934, por orden del Patronato del Museo Naval de Madrid, al parecer se estudió la posibilidad de llevar a efecto algunos trabajos de prospección sobre aquéllos; y por último, poco tiempo después, el catalán Noexas conseguiría reunir el capital necesario para iniciar

(7) John S. Potter, Jr nació en Nueva York en 1919, tenía el título de ingeniero por la Universidad de Harvard y era fundador y único accionista de la sociedad «Atlantic Salvaje Company Ltd».

(8) Véase la bibliografía citada.

una nueva exploración de los galeones, pero al poco de principiar sus actividades, y suponemos que debido al mal estado de los pecios que reconoció, abandonaría la empresa.

Las últimas iniciativas

Basándome en diferentes noticias aparecidas en distintos medios, y con las reservas en cuanto a la veracidad de las informaciones que estas fuentes conllevan, no me resisto a reseñar los últimos intentos, y en algunos casos supuestos expolios, de los que han sido protagonistas los galeones de Rande.

En 1988, los buceadores Edelmiro Martínez e Ignacio Iturregui, con la autorización de la Xunta de Galicia, realizaron una serie de inmersiones en las que consiguieron localizar 13 pecios. Dos años más tarde, un equipo de la televisión de Galicia, dirigido por el realizador Fernando Navarrete, filmó los restos de los 28 barcos que yacen en el fondo de la ría de Vigo. Sin duda, un valiosísimo material visual que consiste en más de 300 horas filmadas en las turbias aguas de la ensenada de San Simón. Gracias a este documental sabemos que los dos navíos mejor conservados son el *Trinidad* y el *Solide* francés, considerado este último como una excepcional muestra de los avances de la arquitectura naval de su tiempo, ya que las cuadernas se encuentran en buen estado de conservación. Por el contrario, la mayoría de los pecios se encuentran bastante deteriorados, pero en algunos se reconocen con facilidad sus quillas, anclas y cañones, a pesar de los 300 años transcurridos desde su hundimiento.

Por otra parte, en 1991, un equipo de la sección de Arqueología Naval de la Sociedad Estatal V Centenario realizó un estudio geofísico de la ría, confirmando la existencia de, al menos, veinte pecios que correspondían a los galeones. El alcalde de Vigo llegó a presentar un proyecto de rescate del *Santo Cristo* de Maracaibo, que yace a 100 metros de profundidad frente a las islas Cíes. En aquellos trabajos de prospección se sacaron a la superficie diez cañones y tres anclas de hierro, que se exhiben en el parque del Castro en Vigo y en los jardines del Museo de Pontevedra.

En el año 2004 Ferdinand Karnath, ex policía berlinés de 53 años que impartía clases en la Universidad Lingüística de Moscú, dirigió un informe a la Xunta de Galicia explicando el proyecto de rescatar los galeones de Rande, proyecto que fue rechazado. Dos años más tarde Karnath conseguiría el respaldo de varias autoridades rusas, creando el consorcio «San Simón GmbH», que ofrecía a la Xunta invertir 310 millones de euros en la localización de los pecios. Para ello proponían desplazar 250 especialistas y recuperar los buques en un plazo de cinco años, quedándose con el 50 por 100 de todo lo recuperado. En cuanto la noticia salió a la prensa, varias personas reclamaron los derechos del hallazgo, como Luis Ángel Valero, que en el año 2003 solicitó a la

Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia los «derechos de hallador» del galeón *Santo Cristo de Maracaibo*, basándose en el silencio administrativo para fundamentar su reclamación. También los citados Edelmiro Martínez Novo e Ignacio Iturregui Peña reclamaron la titularidad del hallazgo de otros 13 galeones. El 22 de diciembre de 2006 se reunieron el director general de Patrimonio de la Xunta, Felipe Arias, con representantes de la compañía, rechazando la oferta al aducir que la operación que pretendía llevar a cabo la empresa rusa era ilegal según el ordenamiento jurídico español, y la de la mayoría de países del mundo. Al parecer, el Ministerio de Asuntos Exteriores advirtió al ejecutivo autónomo de que la Xunta no dispone de competencias para autorizar este proyecto.

Por último, en mayo del año pasado la Consellería de Cultura de la Xunta denunció que el buque británico *John Lethbridge*, que tenía autorización para recuperar el pecio del *Erika Montañés Santiago* con el cargamento de cobre y zinc que transportaba cuando se hundió en 1979, en realidad había sustraído del *Santo Cristo de Maracaibo* ocho lingotes de plomo y una rueda de un cañón.

Después de todo lo expuesto, y a modo de conclusión, podríamos convenir que los intentos de recuperar el hipotético tesoro de los galeones de Vigo se convirtieron con el paso de los años en una loca carrera que atrajo a aventureros de todas las épocas y de todo el mundo, que en la inmensa mayoría de los casos recibieron calcáreos trozos de hierro como única recompensa a su codicia.

BIBLIOGRAFÍA

- ATIENZA, Antonio: *Rande, 1702: la Flota del Tesoro a pique*. «La Aventura de la Historia», núm. 48. Octubre de 2002.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval. Madrid, 1973.
- IVARS PERELLÓ, Juan, y RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *Historia del Buceo. Su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo. Murcia, 1987.
- PATINO GÓMEZ, Ramón: *Catalogación de yacimientos arqueológicos submarinos en las costas gallegas*. RP Edicions. Vigo, 2002.
- PICKFORD, Nigel: *Atlas of Ship Wreck Treasure*. Dorling Kindersley. Londres, 1994.
- STENUIT, Robert: *Tesoros y galeones hundidos*. Editorial Juventud. Barcelona, 1992.
- Verne. *Un viaje por la Galicia extraordinaria*. Xunta de Galicia, 2006.
- Varios autores.