

# LA BATALLA DE RANDE (RÍA DE VIGO, 1702), ÚLTIMA DERROTA DE UNA FLOTA DE INDIAS

Yago ABILLEIRA CRESPO  
Investigador Naval

## Resumen

El artículo que he titulado *La batalla de Rande (ría de Vigo, 1702), última derrota de una Flota de Indias* narra la historia de la Flota de Nueva España de 1699, desde los preparativos de la misma hasta su naufragio, junto a su escolta francesa, en la ría de Vigo. También se analiza la actuación hispano-francesa en dicho combate. Por último, se incluye una breve explicación de qué ocurrió con los caudales que dicha flota traía, raíz del famoso mito del «tesoro de Rande».

Palabras clave: naufragios, Rande, Flota de Indias.

**E**L arqueólogo Ramón Patiño ha visto recientemente publicada la obra *Los tesoros de Rande*, donde cristaliza una exhaustiva investigación sobre este hecho de armas en la que he tenido el honor de colaborar. Resulta curioso ver que, pese a que esta flota se destruyó, no en la costa, sino en aguas interiores españolas, es mucho más conocido el desastre de Benavides Bazán, en 1628, en la bahía de Matanzas (Cuba). Quizá ello obedezca a que, si aquel supuso una tragedia nacional, la derrota de 1702, por sorprendente que parezca, en último término supuso un revés para los vencedores, Inglaterra y Holanda.

## La Flota de 1699, un quebradero de cabeza

La Flota de Nueva España de 1699 estaba al cargo del general Manuel de Velasco y Tejada, caballero de la Orden de Santiago. Su organización fue harto problemática, y muchas veces pidieron suspender su envío pues, debido a la crisis del comercio indiano, no se estimaba rentable. Sea como fuere,

finalmente zarpó de Cádiz el 19 de julio de 1699, para llegar sin novedad a Veracruz en octubre. Pero con la arribada al Nuevo Mundo no desaparecieron los problemas, pues cuando Velasco tocó con la Flota en el puerto mejicano, se tropezó con la pequeña Flota de Azogues (mercurio) de 1698, la del general Mascarúa, que todavía estaba en Indias y con mucho género por vender en sus bodegas. Esto obligará a los recién llegados a retrasar su vuelta. Para colmo de males, la capitana de Velasco, la *Jesús, María y José*, hacía mucha agua. Un testigo presencial le advierte de que, el día de su botadura, había chocado contra un bajo y estuvo varada de costado durante quince días. Revisada la embarcación, se descubre que la estructura interna está medio podrida, hasta el punto de que llegó a pensarse en su desguace, aunque por último se decidió repararla.

Mientras esto sucedía en las Indias, en la Península, el 1 de noviembre de 1700, fallece sin descendencia el monarca español Carlos II, último vástago del linaje de los Austrias. Próximo a morir, cambia su testamento y declara su sucesor a Felipe de Anjou —nieto del rey de Francia, Luis XIV—, que pasará a la historia como Felipe V de España, el primero de la dinastía de los Borbones. En Europa se recela de esta acumulación borbónica de poder, e Inglaterra y Holanda están dispuestas a usar la fuerza para evitarlo. Este fue el germen de la conocida como Guerra de Sucesión española, que comenzó en 1702 y finalizó en 1713, con la paz de Utrecht.

Pero, en medio de esta crítica situación internacional, las preocupaciones de Velasco eran otras. Para entonces, las mercancías que ha llevado a Indias aún no se han vendido, pues Mascarúa y sus barcos no zarparán hasta finales de 1700. Además, de los dos galeones de guerra que desde España se enviaron a Veracruz con azogue como refuerzo para la Flota a su regreso, la almiranta, *Santa María de Tézanos*, naufraga en puerto, de modo que solo puede incorporarse la capitana, el *San Juan Bautista*, y todo ello cuando cada vez llegaban más noticias de avistamientos de barcos piratas al acecho. Así las cosas, y pese a que el rey Felipe V, tras unas gestiones con su abuelo, envía una pequeña escolta de buques franceses de guerra en 1701, Velasco la juzga insuficiente y no se decide a zarpar, toda vez que hasta él han llegado noticias de que en cualquier momento puede estallar una guerra. Sin saberlo, ha cometido un grave error.

### **La Flota de Nueva España, objeto unánime de codicia**

Para comienzos 1702 era inminente el estallido de un gran conflicto en Europa. Y, como quiera que las guerras son empresas muy caras, todos los futuros implicados tenían la mira puesta en los galeones de 1699, pues llevaban en México tres años recogiendo la plata del rey y de los particulares, y el numerario resultante de las ventas de todo lo allí transportado.

Inglaterra y Holanda deciden anticiparse con un golpe maestro: intentarán capturar Cádiz justo cuando regresen los barcos de Velasco. Así, de una senta-

da, privarán a España de su mejor puerto y harán un suculento acopio de caudales con que sufragar la guerra en ciernes.

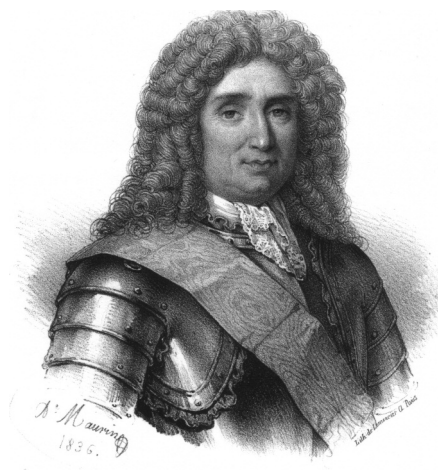
Por su parte, Felipe V, presionado por su abuelo Luis XIV, también tiene sus propios planes para esa rica flota. Ante la gran corrupción existente en Cádiz —a finales de la época de los Austrias había alcanzado unos niveles escandalosos—, el destino deberá ser un puerto cantábrico (Pasajes, preferentemente), donde honrados funcionarios fiscalizarán todo lo que venga del Nuevo Mundo. Para proteger a los indefensos mercantes, ambos monarcas deciden enviar una poderosa escuadra al mando del conde de Château-Renauld.

### Zarpa la Flota. El tornaviaje

En abril de 1702 los franceses llegan a Cuba. Acto seguido, Velasco recibe aviso de zarpar para México a reunirse con ellos. Pero el capitán español se niega a cumplir lo ordenado, así que Château-Renauld se ve obligado a ir a buscarlo, lo que retrasa aún más la partida (1). Finalmente, el 24 de julio, por fin zarpan de La Habana la friolera de 57 embarcaciones.

El viaje transcurre sin novedad hasta el 23 de agosto, cuando un gran banco de niebla dispersa la formación. Como consecuencia de ello se crean dos grupos: el principal y uno pequeño de 11 buques (*Ave María*, *Nuestra Señora del Rosario* y nueve franceses) que arribarán a Santander el 25 de septiembre, aunque alguno de los nueve últimos volverá directo a su patria.

El 13 de septiembre se envía un aviso a Cádiz, el *Nuestra Señora del Coro*, para informar de la inminente llegada de la Flota. El aviso arriba justo cuando una gran formación angloholandesa, a las órdenes de George Rooke, empieza a tomar posiciones para conquistar el puerto. La flota de Rooke ha llegado antes de tiempo. El perfecto sistema de espionaje inglés y holandés, pese a su fama, no estaba al tanto del retraso provocado por los reparos de Velasco. No obstante, aunque asimismo desconocía que el destino de la Flota era Pasajes,



El conde de Château-Renauld (grabado de D. Maurin, 1836).

(1) A la postre, este nuevo retraso fue providencial, como luego veremos.

poco ha faltado para que, inopinadamente, se cruzase con los galeones en alta mar, frente a la costa galaico-portuguesa. Así pues, el *Nuestra Señora del Coro* recibe orden de volver e informar a la Flota del estallido de las hostilidades (2).

A Velasco y Château-Renauld no paran de llegarles inquietantes nuevas. Aparte de las noticias llevadas por el aviso, otro barco les advierte de que en Finisterre acecha una escuadra de 40 naves de guerra al mando de Clowdisley Shovell. Con los accesos a Cádiz y al Mediterráneo y los puertos del norte sellados, no les queda otro refugio que la costa gallega de las Rías Bajas. Tras varias reuniones se decide ir a la ría de Vigo y refugiarse en el fondo de la misma. Allí hay una gran ensenada fácil de defender y que no se ve desde mar abierto, pues para llegar a ella hay que cruzar el estrecho de Rande.

### **Llegada de la Flota de Nueva España a la ría de Vigo. Descarga y defensa**

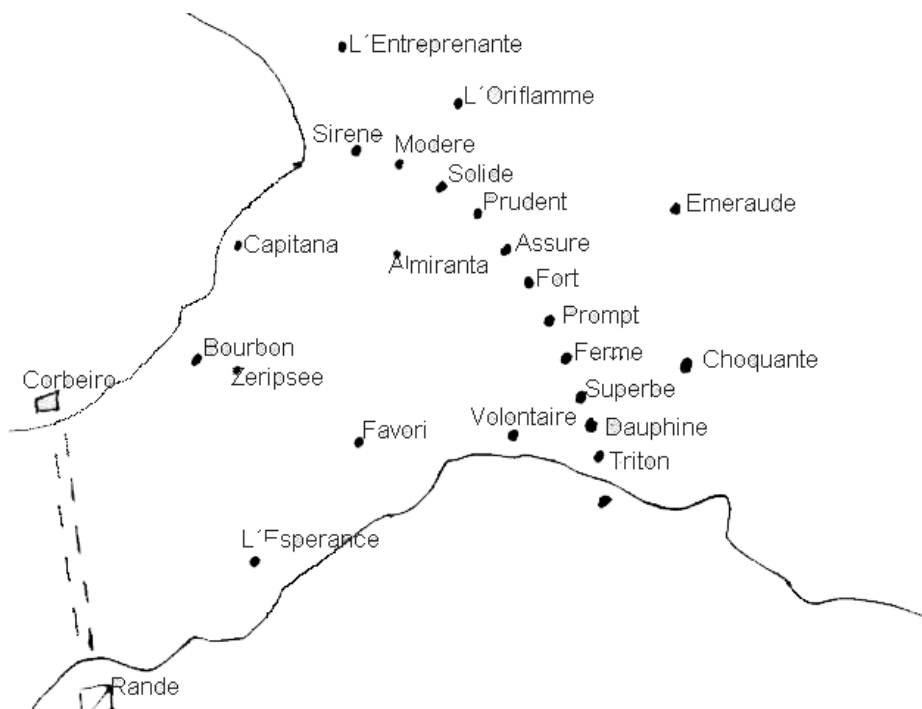
Los hispanofranceses llegan a la ría viguesa el 21 de septiembre. Arriban sin apenas víveres y debilitados por una epidemia de fiebre amarilla. Cuatro días después todos los barcos de la Flota están al ancla en la ensenada donde nace la ría.

El príncipe de Barbazón, entonces gobernador de Galicia y casualmente residente en Rande, tiene órdenes estrictas de descargar sin demora los galeones y enviar todo lo descargado en carros al alcázar de Segovia. Primero y antes que nada, la plata (sobre todo la del rey), y después, los restantes géneros. Para agilizar el transporte, en cada etapa se renuevan los carros. La actividad es tan frenética que los caminos quedan colapsados con el trasiego.

Por su parte, los franceses tampoco permanecen ociosos. Mandan algunas embarcaciones a Francia, de donde llegan otras como refuerzo. También comienza a prepararse la defensa, con la rehabilitación, en la medida de lo posible, del castillo de Rande y el emplazamiento de unas baterías en Corbeiro. Entre ambos puntos se tiende una estacada de cadenas y mástiles para cerrar el estrecho. El *Bourbon*, de 68 cañones, protege la estacada por el norte y *L'Esperance*, de 70, por el sur. Después están apostados dos brulotes (*Zeripsée* y *Favori*), dispuestos a lanzarse contra los que intenten forzar el paso. Los siguen la capitana y la almiranta de la Flota y, finalmente, los navíos franceses en una magnífica formación de media luna, apoyados más atrás por unas fragatas y corbetas de reserva. Por último, y ya sin valor militar, se hallan los preciados galeones, en plena faena de descarga.

---

(2) La empresa no era baladí, pues para conseguirlo el aviso debía burlar el bloqueo de la escuadra de Rooke. Pese a ello, cumplirá admirablemente con lo ordenado.



El sistema defensivo.

### Retirada de Cádiz y decisión de atacar en Vigo

Habíamos dejado a la flota angloholandesa presta para atacar Cádiz. Pues bien: el asalto resultó un fracaso, en parte por la indisciplina de sus tropas, en parte por la numantina resistencia de los defensores, que duró lo suficiente para comprometer el escaso remanente de víveres de que disponen los asaltantes, que además dan por definitivamente perdida la Flota, a la que, advertida por el dichoso aviso que burló el bloqueo, suponen en Canarias, las Azores o, incluso, América. Así pues, desmoralizados, y barruntando con aprensión que a su regreso serán sometidos a consejo de guerra, se ven forzados a retirarse.

Tres navíos se anticipan al grueso de la flota, que recorre lentamente la costa de Portugal, ya que el viento no la favorece. En Lagos, la terna debe detenerse a hacer aguada, pues hasta líquido les faltaba. Y allí, inesperadamente, los acontecimientos dan un giro y se enteran de que los galeones y la escuadra francesa se han refugiado en la ría de Rande, una ratonera sin salida. Sonreídos al fin por una suerte que hasta entonces les había sido aciaga, se hacen animosamente a la mar y, a despecho de un temporal que dificulta la navegación, consiguen por último contactar con el grueso de sus fuerzas y dar la feliz noticia de que de camino a casa, en Rande, les aguarda un fabuloso



El punto álgido de la batalla de Rande, en la bahía de Vigo (s. XVIII).

tesoro. Pero la promesa de riquezas y gloria no hacen mucha mella en Rooke, que mortificado por su gota anhela retornar a casa cuanto antes y se muestra reacio a la aventura, aunque, ante la insistencia de sus subordinados, al final se pliega a sus deseos. Afortunadamente, llevados de la exaltación, los angloholandeses cometen el error de anticipar unas fragatas para que se internen en la ría e informen de las defensas, y los hispanofranceses, que advierten su presencia, viendo que el escondite no es ya seguro aceleran las faenas de descarga y defensa. Así las cosas, el 21 de octubre, ya de noche, comenzaron a llegar los angloholandeses. Más de 180 embarcaciones se esparcen por la ría mientras se traza un plan de ataque. Habían descubierto el talón de Aquiles del sistema defensivo, y lo iban a aprovechar.

### **La batalla de Rande**

En la mañana del 23 de octubre de 1702 dio comienzo el combate. Los atacantes desembarcan numerosa infantería, holandesa en la orilla norte e inglesa en la del sur. Unas fragatas, batiendo los fuertes desde el mar con fuego artillero, cubren el avance de los soldados, que fuera del alcance de las



Medalla de bronce inglesa sobre la victoria de Rande, con un tosco mapa de la ría.

baterías hispanofrancesas atacan las posiciones por la retaguardia y toman el castillo de Rande. Las baterías de Corbeiro, aunque resisten algo más, terminan también por caer.

Una vez alcanzados estos objetivos, los cañones apuntan hacia los barcos franceses, contra los que abren fuego a discreción. Mientras, los navíos atacantes se lanzan a toda vela contra la estacada. Por el sur, el primero en romperla es el HMS *Torbay*; al norte, el holandés *Zeven Provinciën* queda atrapado, de modo que los marineros tienen que desembarcar para romperla a hachazos.

Es la hora de los brulotes franceses, que se lanzan a por los intrusos. Los holandeses consiguen hundir al *Zeripsée* antes de que lo alcancen, pero los ingleses no pueden evitar que el *Favori* se enganche con el HMS *Torbay* y comience a arder. La santabárbara del brulote estalla poco después. Por desgracia, los avispados ingleses, entre misión y misión, habían cargado el navío de Su Majestad de tabaco en polvo, cuyas hebras producen al arder una nube tóxica que asfixia a 100 hombres pero apaga el fuego, de manera que el *Torbay* continúa a flote.

Los que protegían la barrera, el *Bourbon* y *L'Esperance*, son pronto silenciados. Así pues, entre los atacantes y los deseados galeones solo se interpone la media luna francesa, hacia la que se dirigen briosamente. Llegados a este

apurado punto, Velasco y Château-Renauld, de común acuerdo, deciden incendiar los buques para evitar su captura. Es fácil imaginar el pandemónium de fuego y humo que ello desata: poco espacio para navegar, españoles y franceses abandonando las naves a matacaballo, ingleses y holandeses que las abordan tumultuariamente intentando sofocar los incendios... Todo ello mientras la infantería atacante empieza a tomar la costa y la gente huye en tropel y a ciegas. Al caer la noche, los testigos dicen que el fulgor que despedían las llamas era tal que se podía ver con igual nitidez que a plena luz del día.

### Tras el combate

Durante los días siguientes, ingleses y holandeses se dedicaron a saquear las poblaciones cercanas, conseguir algunos víveres, reparar sus barcos y acondicionar todas las embarcaciones apresadas que estaban en disposición de navegar.

Inglaterra ha capturado cinco navíos franceses y seis buques españoles. Entre estos últimos se encuentra, con serios daños, la capitana de Azogues, la *San Juan Bautista*, que en realidad, como los ingleses advertirán, es el antiguo navío de Su Majestad Británica *Dartmouth*, capturado por Francia y luego vendido a España. Reintegrado al servicio de la Royal Navy como HMS *Vigo*, se hundió al año siguiente, sin que el percance se cobrará demasiadas víctimas. Holanda apresó cinco españoles (de los que solo dos pudieron navegar) y uno francés. En el fondo del mar reposan 20 barcos franceses y once españoles.

Poco después llegó la escuadra de Shovell, por lo que Rooke se marcha y le ordena terminar las reparaciones, recuperar lo que pueda de los naufragios y destruir los fuertes antes de partir. Finalmente, el 6 de noviembre, las últimas unidades levantan el ancla y vuelven a casa.

Sin embargo, el destino les jugó una mala pasada. El HMS *Montmouth* había capturado intacto al mayor de los galeones. Lo llevaba a remolque con una dotación de presa cuando, a la altura de las islas Cíes, su trofeo tocó en un bajo y se hundió poco después. Siempre se ha dicho, con poco fundamento, que se trataba del *Santo Cristo de Maracaibo*, pero hoy día sabemos que este se hundió en Rande. El que naufragó en las Cíes fue el *Nuestra Señora de los Remedios*.

### ¿Se pudo hacer algo más?

Algunos historiadores han criticado la actuación de Château-Renauld y Velasco, especialmente teniendo en cuenta que los enemigos no perdieron ninguna embarcación y que sus bajas no llegaron a doscientas.

La verdad es que los defensores no lo tenían nada fácil. Únicamente disponían de 55 barcos y unos 1.500 cañones, frente a las aproximadamente 190



unidades a flote y 7.000 piezas de artillería de los angloholandeses, que además contaban con 14.000 soldados de infantería.

En el momento en que se perdieron los fuertes y se rompió la estacada, la batalla estaba perdida. La misión se había cumplido, pues en las bodegas de los galeones solo quedaba cacao, vainilla, tintes..., productos que se pudrirían al sumergirse en el mar. Incendiar y hundir sus propios buques era la única opción. Una resistencia a ultranza, estando las unidades francesas de guerra inmovilizadas por la formación en media luna y siendo las españolas buques mercantes, habría hecho poca mella en el enemigo, que en cambio podría haber capturado todas las naves con su carga y artillería íntegras, lo que habría resultado funesto.

### El tesoro de Rande

¿Qué ocurrió al final con el fabuloso cargamento que traía la flota de Velasco? Pues que fue descargado antes de la batalla. Ramón Patiño ha documentado que muchos cajones (arcones) se «perdieron» camino de Segovia y también demuestra que, aprovechando el caos de la lucha, los lugareños robaron todo lo que pudieron. Pese a ello, y hablando solo de la plata, al alcázar de Segovia llega oficialmente la astronómica cifra de 13,6 millones de pesos (también llamados duros o piezas de a ocho), es decir, 378 toneladas. Por comparar, téngase en cuenta que el tesoro de la fragata *Mercedes*, la del «caso Odyssey», era de «solo» medio millón de pesos. Inglaterra, según las actas del director de la Royal Mint, el famoso Isaac Newton, cuya minuciosidad está fuera de toda duda, obtuvo casi 76.000 pesos, unas dos toneladas. Holanda, por su parte, apenas 8.000 pesos.

Y ahora viene lo interesante. Pese a las prohibiciones en tal sentido, el comercio indiano estaba en manos de mercaderes ingleses y holandeses. Al haber declarado la guerra y atacar Cádiz y la ría de Vigo, Felipe V tiene la excusa perfecta para incautarse de la plata que les pertenece. Así que, tras una pequeña investigación, la Real Hacienda se queda con casi todo, posiblemente unos nueve millones de pesos. Jamás en la Historia un rey recibió semejante cantidad de una sola flota, que rara vez transportó más de dos millones. De ese dinero, 2,5 millones irán para Francia como indemnizaciones y demás, quedando el resto para costear la Guerra de Sucesión y mantener a los Borbones en el trono español.

Entonces ¿de dónde viene el mito del «tesoro de Rande»? Pues de Inglaterra y Holanda. Hostigaron Cádiz antes de saber dónde estaban los galeones, para destruirlos después en Rande cuando ya estaban vacíos. Los expedicionarios no podían volver diciendo que su empresa había servido para que el rey español financiase su ejército, así que disfrazaron el fracaso con la patraña de que las naves se habían hundido con todos sus tesoros a bordo y que, por supuesto, el barco más ricamente cargado, cuyas cuadernas crujían por el peso del oro y la plata, era justo el que se les hundió en las Cíes.



Moneda inglesa acuñada en 1703 con la plata de Vigo, como se puede ver debajo del busto de la reina Anna.

Pero la realidad es bien distinta. La propia Casa de Contratación abandona enseguida las tareas de buceo por los magros rescates extraídos. En vez de ello, opta por presionar a los lugareños para que confiesen dónde ocultan lo robado, consiguiendo así recuperar cientos de cajones. Se decidió que los trabajos submarinos los hiciese el capital privado, a cambio de un porcentaje de lo recuperado. Durante 255 años, más de 60 cazatesoros, legales y con permisos, han intentado encontrar esos tesoros. Salvo dos de los primeros, que recuperaron entre ambos unos 300.000 pesos (ocho toneladas), parece ser que todos los demás juntos no han conseguido ni una tonelada.

#### **Bibliografía**

ABILLEIRA CRESPO, Yago: *Los galeones de Vigo*. RP Ediciones, Vigo, 2005.  
PATIÑO GÓMEZ, Ramón: *Los tesoros de Rande*, m.ed., m.l., 2014.