



HISTORIAS DE LA MAR

VIGO 1702: BATALLA DE RANDE

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Rande: hace tres siglos



En octubre de 1702, en las proximidades de Vigo, tuvo lugar la batalla naval de Rande, en la que una escuadra angloholandesa trató de apoderarse de una flota hispano-francesa procedente de América, que en su mayor parte resultó incendiada y se fue a pique. Aquella flota estaba formada por galeones españoles cargados de plata y otras mercancías, protegidos por barcos franceses, y su pérdida, ocurrida en un momento de carencias para España, fue un gran golpe para la maltrecha Armada, supuso la desaparición de importantes riquezas —aunque no tan importantes como muchos creyeron— y dio paso a muchas habladurías, conjeturas, investigaciones, búsquedas y fantasías, en las que la supuesta plata de los barcos hundidos ocupa uno de los primeros puestos. Andando el tiempo, la seriedad de las investigaciones y el rigor histórico van poniendo las cosas en su sitio, y en el tercer centenario de aquella batalla,



Grabado alegórico holandés de la batalla de Rande (fragmento). (Colección Puertas-Mosquera).

numerosos trabajos y muestras de todo tipo tratan de recordarla de la forma más objetiva posible. Así lo hizo la exposición «Rande 1702: arde o mar», celebrada en el flamante Museo del Mar de Galicia, en Alcabre (Vigo), del 26 de julio al 8 de noviembre de 2002.

Los antecedentes

La batalla de Rande fue uno de los primeros encuentros producidos en territorio español durante la larga Guerra de Sucesión, cuyos antecedentes se gestaron a finales del siglo xvii, cuando el precario estado de salud de último rey de los Austrias, Carlos II, que no tenía descendientes, creaba un problema de sucesión en el trono español. Aunque en aquel momento España pasaba por

una situación difícil, con su economía bajo mínimos, seguía siendo dueña de grandes territorios y tenía capacidad para un resurgimiento como la potencia que había sido. Por tal razón, los últimos años de Carlos II fueron testigos de una gran actividad diplomática, con intrigas y acuerdos encaminados a repartir los territorios españoles entre las potencias europeas a través de pactos de sucesión. Las dos partes enfrentadas eran las casas de Austria y Borbón, y cuando se aproximaba la muerte de Carlos II, ocurrida el 1 de noviembre de 1700, había dos claros candidatos al trono, ambos descendientes de dos monarcas reinantes nietos de Felipe III: el archiduque Carlos, segundo hijo del emperador austríaco Leopoldo I (casa de Austria), y Felipe, duque de Anjou, segundo nieto del rey francés Luis XIV (casa de Borbón).

El 3 de octubre de 1700, Carlos II nombró a Felipe de Anjou su heredero, convencido de que era la única posibilidad de conservar intacto el reino. Felipe se hizo cargo del trono en 1701 con el nombre de Felipe V, pero su nombramiento sembró la desconfianza de los países que veían la posibilidad de que Francia y España juntas crearan un bloque Borbón con gran supremacía sobre las demás naciones europeas. Y aunque al principio hubo cierta



calma y las demás potencias aceptaron la situación ante la promesa del rey francés de que tal bloque no se iba a formar. posteriores actitudes prepotentes de Luis XIV, entre ellas la declaración de que el duque de Anjou conservaba todos sus derechos a la corona francesa, soliviantaron los ánimos de los adversarios. En 1701, Austria, Holanda e Inglaterra firmaron en La Haya la constitución de una Gran Alianza para oponerse a los intereses de Francia y España, a la que al poco tiempo se unieron Dinamarca, Saboya y muchos de los principados alemanes, y más adelante lo hizo Portugal.

El conflicto abierto estalló en 1702 y dio comienzo a la citada Guerra de Sucesión: una larga contienda, que fue guerra europea de la Alianza contra Francia y España, y en España fue también guerra civil entre los partidarios del Borbón (Felipe) y los del Austria (Carlos). Dentro de las primeras acciones, en agosto de aquel año apareció frente Cádiz una flota angloholandesa al mando del almirante Rooke, que intentó apoderarse de la ciudad, pero fracasó ante la fuerte resistencia de los gaditanos. Entonces se retiró de la zona de Cádiz para tratar de interceptar la flota de galeones que venía de las Indias con un cargamento grande y muy valioso; aquél fue el preludio del desastre que iba a tener lugar en Rande dos meses después.

La flota hispanofrancesa

En la segunda mitad de 1700, todavía con Carlos II vivo y en el trono, una importante flota de galeones, que tenía que transportar de Nueva España gran cantidad de plata y otras mercancías, era una preocupación para el Gobierno. España, muy necesitada de aquellas riquezas, era consciente de los peligros representados por piratas y gentes al servicio de otras potencias, y por ello había puesto al mando de aquella flota al almirante Manuel de Velasco, que anteriormente ya había desempeñado con éxito misiones similares, aunque su capacidad de defensa era muy escasa, ya que en aquella época la Armada española prácticamente carecía de barcos operativos.

Fue entonces cuando la situación empeoró con la muerte de Carlos II, la subida al trono de Felipe V y los aires de guerra que se cernían sobre toda Europa. Francia conocía el peligro que corría la flota de galeones españoles si tenía que atravesar el océano sin protección, y Luis XIV ofreció la ayuda de barcos armados, que fue aceptada. Los barcos franceses zarparon hacia el Caribe y la flota española preparó su regreso. El 11 de junio de 1702 los galeones españoles partieron de Veracruz (México), rumbo a La Habana, mientras la escuadra francesa llegaba en julio a La Martinica. Y el 24 de julio, los barcos españoles zarparon de La Habana contando ya con la protección de los barcos franceses, e inician el tránsito hacia España sin tener noticias de lo que había ocurrido durante su ausencia. La cantidad exacta de barcos que componían aquel convoy es difícil de saber, ya que las cifras varían de unos

autores a otros, de modo que se apuntan sólo como aproximadas. La flota española estaba formada por unos 23 galeones, todos ellos dotados de cañones para la autodefensa, aunque sólo tres eran de guerra —uno de ellos era el galeón de 44 cañones *Jesús, María y José*, insignia de Velasco—. La escuadra francesa contaba con unos 23 barcos de guerra de diferentes tonelajes al mando del almirante Conde de Château-Renault, que izaba su insignia en el navío de 76 cañones *Le Fort*, posiblemente el mejor armado de todos.

El viaje discurrió sin novedad hasta las Azores, donde los mandos fueron informados de la nueva situación en España, de la rotura de hostilidades con otras potencias europeas y de la posible presencia de fuerzas enemigas en la mar —por aquellas fechas una escuadra mandada por el almirante inglés Sir Cloudesley Shovel tenía la orden de localizarlos y atacarles—. Los mandos de la flota hispanofrancesa analizaron la situación y estudiaron las posibles líneas de acción a seguir y, aunque Château-Renault propuso dirigirse a Brest o a otro puerto francés, Velasco mantuvo su postura de entrar en un puerto español en cumplimiento de las órdenes que había recibido. Se adoptó entonces la solución de evitar puntos focales, como Finisterre o San Vicente, donde podía estar esperándoles el enemigo, y dirigirse a Vigo, hacia donde arrumbó la mayor parte de los barcos, ya que seis se habían separado con anterioridad y lograron entrar sin novedad en puerto (cinco en Santander —tres de ellos de guerra franceses— y uno en Sanlúcar de Barrameda).

La flota hispanofrancesa llegó sin más novedad a la altura de las islas Cíes, ante Vigo, de donde salió el príncipe de Barbazón, capitán general del reino, para encontrarse con los barcos e informar a sus mandos que la gran escuadra de Rooke se encontraba en algún lugar del Atlántico intentando interceptarlos. Se volvió a discutir el destino final de la flota: Barbazón opinaba que se debían de dirigir al puerto bien defendido de Ferrol, pero estaba el inconveniente de la presencia de Shovel en algún lugar posiblemente del norte, lo que, unido al cansancio de la gente, a los estragos producidos por la fiebre amarilla y a la escasez de agua y víveres, inclinó a Château-Renault y a Velasco a dirigirse a la ría de Vigo, donde entraron el 22 de septiembre de 1702.

La escuadra angloholandesa

La escuadra aliada contaba con unos 150 barcos, de los que alrededor de 50 eran navíos de línea: 30 ingleses y 20 holandeses. Rooke izaba su insignia en el *Royal Sovereign*, navío de 110 cañones, al que seguía el *Saint George*, de 96 cañones —los demás barcos tenían 90 cañones o menos— y contaba con una fuerza de desembarco de casi 10.000 hombres, al mando del general duque de Ormond. La fuerza holandesa también contaba con una fuerza adicional de desembarco de casi 4.000 hombres al mando del barón Sparr.

Al enterarse Rooke —al parecer por informaciones de otro u otros barcos— que la flota de Indias se encontraba en la zona de Vigo, se dirigió hacia dicho puerto a toda vela. Llegó a sus inmediaciones el 20 de octubre, y al día siguiente comenzó un reconocimiento para comprobar la presencia de la flota hispanofrancesa, estudiar su posición, composición y capacidad de defensa y para conocer las posibilidades de las defensas costeras de la ría de Vigo.

Rande: los preparativos

La flota hispanofrancesa se adentró en la ría de Vigo. Los galeones se internaron en la ensenada de San Simón y fondearon en su extremo oriental, en las inmediaciones de la isla de San Simón, Arcade y Redondela, mientras los barcos de guerra se situaron próximos al estrecho de Rande, angosto acce-



Batalla de Rande (fragmento). (Colección Puertas-Mosquera).

so a la ensenada, entre las puntas de Rande al sur y Corbeiro al norte, en las que había sendos fuertes en estado bastante ruinoso. Con esto, la primera parte de la misión de la flota —llegar sana y salva a España— estaba conseguida, ahora quedaba la segunda parte: poner a buen recaudo la plata que transportaba.

Las amenazas representadas por las escuadras de Rooke y Shovel aconsejaron preparar inmediatamente la defensa y, al mismo tiempo, desembarcar cuanto antes la plata de la Corona. Barbanzón estaba informado de los movimientos de las fuerzas enemigas y, de acuerdo con las instrucciones cursadas y los procedimientos establecidos, convocó a la nobleza y a las milicias. Pero las reacciones no fueron lo rápidas que era de esperar. En unos casos no se cumplió lo ordenado, y en otros se hizo con retraso o se interpretaron con cierta arbitrariedad las órdenes recibidas, por lo que hubo que reiterarlas y recurrir a improvisaciones. En una palabra, se hicieron los preparativos para el combate, pero con lentitud y sin poder contar con todos los medios, que no llegaron o no quisieron llegar a tiempo.

Para poder desembarcar la plata hubo que resolver problemas burocráticos debidos a la lentitud del Consejo de Indias y a la codicia de la Casa de Contratación, ya que el comercio de Cádiz argumentaba que el desembarco de las mercancías en Galicia iba contra las leyes establecidas y lesionaba severamente sus privilegios. De todas formas, resuelta la burocracia y con cierto retraso, a partir del 27 de septiembre la flota comenzó a desembarcar la plata de la Corona para ser transportada por tierra hacia Lugo en convoyes fuertemente escoltados, en los que se utilizaron unas 1.500 carretas tiradas por bueyes. Al mismo tiempo comenzó la restauración de los pequeños baluartes de Rande y Corbeiro, que fueron rodeados con fosos y armados con 20 cañones cada uno, procedentes de los barcos. Entre ambas puntas se tendió una cadena formada por cables, cabos, toneles, vergas, maderos, etc., para cerrar la entrada de la ensenada. Todos los barcos de la flota hispanofrancesa estaban tras esta barrera, primero los de guerra y hacia el interior los mercantes (en total unos 40, ya que a los 46 de salida había que restar los seis que se habían separado por el camino y entrado en puerto).

En plenos preparativos llegaron noticias contradictorias. Sobre el 13 de octubre corrió el bulo de que Rooke había dividido a su escuadra en dos partes, una que se dirigía hacia las Indias y la otra hacia Inglaterra, lo que redujo la intensidad de los preparativos. Paró el desembarco de mercancías —que por otra parte estaba muy avanzado, ya que Barbanzón informaba el día 14 que el desembarco de la plata había finalizado—, se abrió la cadena que cerraba la ensenada, algunos barcos franceses partieron hacia su tierra y se envió a sus casas a parte de las milicias y dotaciones. Pero al poco tiempo aquellas noticias fueron desmentidas ante la cruda realidad de que Rooke se acercaba con toda su escuadra. Entonces hubo que acelerar los preparativos para la defensa, pero se había perdido un tiempo precioso y algunos barcos de guerra y algunas tropas

ya habían partido. El fuerte de Rande —cuya restauración estaba muy atrasada— fue reforzado con una guarnición de unos 350 españoles y franceses; el de Corbeiro recibió dos compañías de soldados y unos 200 milicianos; en la ensenada de Teis, entre Rande y Vigo, desplegaron 1.000 milicianos; en Vigo fueron repartidos unos 1.000 entre la ciudadela de El Castro, el castillo de San Sebastián y la ciudad, y, por último, como reserva quedaron otros 3.000 milicianos.

La escuadra angloholandesa, por su parte, terminó el reconocimiento de la zona y el día 22 fondeó cerca de Cangas, fuera del alcance de las baterías de San Sebastián y El Castro. A continuación, ingleses y holandeses, reunidos en consejo de guerra en el *Royal Sovereign*, decidieron atacar a los barcos fondeados cuanto antes, para lo que necesitaban tomar primero los castillos de la boca de la ensenada y a continuación romper la cadena de la entrada. Mientras tanto, un barco de la escuadra de Shovel apareció en Vigo, informó a Rooke que sus barcos estaban a la altura de Finisterre y partió de inmediato con órdenes para que Shovel se dirigiera a la ría sin demora.

Rande: la batalla

El día 23 de octubre comenzó el combate. La flota angloholandesa navegó ría adentro arrimada a la costa norte para alejarse de los disparos de las baterías de Vigo. A media mañana desembarcó en la ensenada de Teis unos 4.000 hombres al mando de Ormond para atacar y tomar Rande, y otra fuerza similar en la playa de Domayo para apoderarse de Corbeiro. En los desembarcos no hubo prácticamente oposición, ya que al oír los primeros disparos muchos milicianos —campesinos reclutados para la defensa— huyeron despavoridos. Ante el empuje y la gran superioridad numérica de los atacantes, el pequeño fuerte de Rande cayó a las dos horas, y el de Corbeiro, donde la defensa fue más efectiva, también terminó por caer, dejando el camino libre para el ataque de los barcos.

Rooke ordenó a la primera línea de buques navegar hacia la entrada de la ensenada de San Simón para forzar sus defensas. Dos buques se lanzaron con total determinación contra la cadena que cerraba el acceso, la rompieron y permitieron la entrada de los demás barcos. De esta manera, a primera hora de la tarde del día 23 comenzó el desigual combate naval, que se prolongó hasta las últimas luces del 24. Los navíos franceses, que fueron los primeros en recibir el embate, se defendieron bravamente e intentaron ir al abordaje, pero los ingleses y holandeses lo impidieron manteniendo las distancias y combatiendo al cañón —a veces inútil por las cortas distancias— y con «fuegos de artificio, camisas, bolas, ollas de betún y todo medio incendiario y matador». Mientras tanto, los galeones se internaron en la ría todo lo que pudieron, intentaron recibir ayuda de tierra, trataron de salvar las mercancías que aún quedaban a bordo —pero los carreteros y muchos habitantes habían huido—,

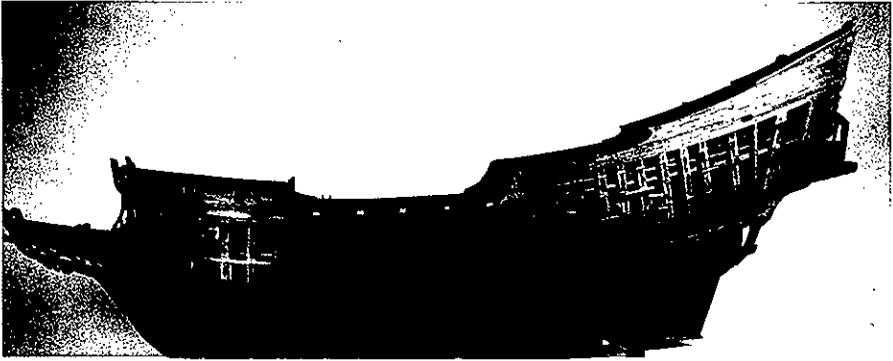
y en algunos puntos las tropas enemigas ya habían ganado las orillas. La superioridad de los atacantes, su mayor capacidad de fuego y el combatir en aguas muy restringidas sin posibilidad de movimientos ni de escape, convencieron a Velasco y Château-Renault de que la derrota era más que segura y que si querían evitar que los barcos cayeran en manos del enemigo lo mejor era prenderles fuego, y así se hizo. La mayor parte de la flota hispanofrancesa ardió y se hundió. Sólo permanecieron a flote algunos barcos que, por falta de medios, por la premura del tiempo, por no ver las señales debido al humo o por fallos de material, no se incendiaron a tiempo o pudieron ser apagados por los atacantes.

Finalizado el combate naval, los ingleses y holandeses saquearon Redondela, el convento de San Francisco en la isla de San Simón y otras iglesias y aldeas de la zona. Pero no osaron ir hacia Vigo, ya que no era su objetivo, y posiblemente las poderosas defensas y las tropas que esperaban al mando de Barbazón les disuadieron de continuar los ataques y de perseguir al convoy de carretas que transportaban la plata. El 27 apareció Shovel con su escuadra y se unió al despojo de los restos del combate. Tras el reembarque de las fuerzas terrestres, Rooke abandonó Vigo el día 31 de octubre, dejando a Shovel en la zona con unos 20 barcos de todo tipo, entre ellos hospitales. Shovel realizó algunas incursiones para aprovisionarse, sufrió bajas a manos de las tropas de Barbazón y, al poco tiempo, también abandonó Vigo, llevando los barcos apresados.

Rande: los resultados

Está claro que el resultado del combate de Rande fue de total desastre para la flota hispanofrancesa, que perdió todos sus barcos, en tanto que los atacantes sólo perdieron un navío de tres puentes que ardió. Para España la pérdida fue muy grande, ya que su muy mermada flota, tan necesaria para el comercio y el tráfico con América, quedaba reducida a la mínima expresión. Como consecuencia, la nueva Monarquía borbónica, que trataba de abrirse camino en España, tuvo que echar mano de barcos franceses para poder mantener aquel tráfico y aquel comercio, lo que supuso un terrible quebranto para su economía. En cambio para la flota angloholandesa tuvo un gran éxito, ya que se resarcía del descalabro sufrido en Cádiz, lograba dejar fuera de combate a una importante fuerza enemiga y se hacía con un buen botín.

Las pérdidas de vidas humanas fueron muy elevadas, aunque las cifras deben de ser tomadas con ciertas reservas, ya que en aquellos tiempos, y ante la situación caótica del combate, debió de haber muchos muertos y también muchos heridos, que posiblemente murieron más tarde. La mayor parte de las fuentes dicen que en total perecieron unos 2.800 hombres, de los que 2.000 eran españoles y franceses, y los 800 restantes eran ingleses y holandeses,



Modelo de galeón del siglo XVII. (Museo Naval de Madrid).

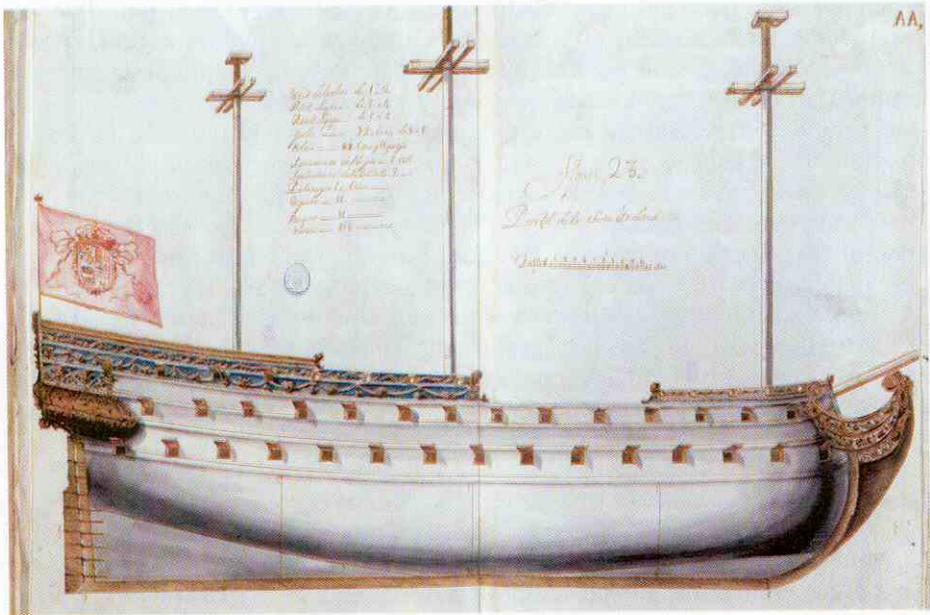
aunque algunos documentos elevan la cifra de ingleses y holandeses muertos a 1.500. Por otra parte, testigos presenciales dijeron que muchos españoles y franceses habían forzado cajones y roto embalajes de las mercancías para apoderarse de lo que encontraban, con lo que huyeron a nado y tierra adentro; puede que algunos se salvaran de morir ahogados o de los ataques enemigos; la verdad es que posteriormente no aparecieron en los lugares de reunión previamente acordados, por lo que pasaron a engrosar la lista de las 2.000 bajas.

En cuanto a los barcos apresados, también su número varía según las fuentes consultadas. Algunos afirman que fueron 13 (siete de guerra y seis mercantes); otros dicen que fueron 11 (seis apresados por los ingleses y cinco por los holandeses); otros citan a 20 (nueve franceses y 11 españoles), de los que por su mal estado sólo seis pudieron ser remolcados; y algunos documentos los cifran en dieciséis (nueve galeones mercantes españoles, seis de guerra franceses y un de guerra español). También hay documentos que dicen que en el viaje de regreso de la escuadra angloholandesa un galeón español se hundió en las Cíes y un barco francés en Bretaña y los holandeses tuvieron que deshacerse de otros tres barcos.

Aquella batalla quedó en el recuerdo de la comarca por el desastre naval ocurrido, por las muchas muertes habidas, y por las grandes pérdidas, sobre todo de plata —que era el cargamento principal—, aunque también abundaban otras mercancías, como oro, perlas, piedras preciosas, ámbar, cochinilla, tabaco, maderas nobles, telas, bálsamos, cacao, azúcar, etc. Fue precisamente este aspecto el que atrajo la atención de las gentes, y dio lugar a las muchas habladurías y conjeturas a las que me referí al principio. Fue muy extendida la creencia de que, al arder y hundirse, los galeones llevaron consigo al fondo de la ensenada todas las riquezas que transportaban, y muchas de ellas aún continúan allí, enterradas en el fango y esperando a ser rescatadas. Otros siempre defendieron la teoría de que toda la plata había sido puesta a salvo antes del

ataque, por lo que hoy, en el fango, de los barcos sólo quedan los restos que a lo largo de estos tres siglos no hayan desaparecido.

La realidad es que ambas posturas son verdad y, al mismo tiempo, son falsas. Parece probado que toda la plata de la Corona había sido puesta a salvo antes del combate, desembarcada y transportada en las citadas carretas, que no sufrieron contratiempos de importancia. Así lo comunicaba Barbanzón el 14 de octubre, nueve días antes del combate. También se habían desembarcado otras mercancías, pero no todas. El problema surge al intentar calcular el total del cargamento que transportaba la flota, cosa que no sabía nadie, ya que en aquellos tiempos el fraude y el contrabando en la flotas de la Carrera de Indias eran prácticas normales y corrientes. Además de los cargamentos declarados, los galeones solían transportar muchas mercancías de particulares no declaradas ni registradas. De hecho, abundaron comentarios que afirmaban que dos tercios de los cargamentos de los barcos eran propiedad de comerciantes ingleses y holandeses que los habían adquirido de forma secreta a través de intermediarios —de ser verdad, resultó que por una ironía del destino los atacantes habían arruinado a muchos de sus paisanos—. También hay que tener presente que los barcos franceses de escolta favorecían este contrabando, ya que podían embarcar oro y plata sin necesidad de pagar derechos ni impuestos. Y no tiene nada de extraño que los barcos de guerra vinieran cargados, ya que era una práctica habitual —aunque no legal— en la Carrera de Indias, en la que los escoltas, que también podían transportar pasajeros, a



veces hacían tanto contrabando y cargaban de tal forma sus bodegas que sus líneas de flotación bajaban considerablemente, y se volvían lentos, pesados y poco maniobreros, dándose el caso de que, en alguna ocasión, cuando tuvieron que reaccionar con rapidez ante un ataque en la mar, la carga que transportaban se lo impidió.

El caso es que muchos particulares no habían querido desembarcar sus mercancías cuando tuvieron ocasión. Las razones para ello fueron muchas: no descubrir su contrabando; no declararlo ni pagar las correspondientes multas e impuestos; no pagar los grandes precios del transporte desde Galicia en carretas; la seguridad que les daban los galeones cerca de la costa; el temor a que el húmedo clima gallego dañara sus mercancías más delicadas; y cosas por el estilo. Lo malo fue que cuando intentaron poner a salvo sus pertenencias ya fue tarde. Poco antes del ataque, muchos llevaron a cabo de forma precipitada el desembarco de plata y objetos valiosos para tratar de esconderlos en iglesias, monasterios y casas de vecinos, en algunos casos con éxito, aunque hubo muchas mermas por las prisas, la confusión y los amigos de lo ajeno. También hubo intentos desesperados de desembarcar mercancías durante el combate, sin olvidar la rapiña llevada a cabo por miembros de las dotaciones. Un informe posterior de un consejero de Indias ratificó que al entrar en combate muchas mercancías de valor seguían a bordo. También dijo que en los barcos que no ardieron, los atacantes lograron hacerse con un buen botín de «dinero y plata labrada». Tras la batalla, unos y otros bucearon entre los restos de los naufragios, lograron extraer mercancías que aún no se habían estropeado con el agua, y «aún pudo sacarse de los buques que se habían ido al fondo una no despreciable cantidad de oro y plata». Los ingleses, que hablaron mucho de la victoria obtenida, dieron gran importancia al botín logrado, sin duda sobrevalorándolo con fines propagandísticos. En resumen, seguramente se salvó todo el cargamento «oficial» y parte del «no oficial», pero también se perdió mucho que fue robado, cogido como botín, o se hundió y que a lo mejor aún sigue allí. Por eso en la imaginación de la gente no dejan de aparecer tesoros al oír hablar de los galeones de Rande, unos galeones que han pasado a la historia envueltos en un halo de leyenda. Y por eso se han llevado a cabo con más o menos éxito diversas operaciones de búsqueda y rescate, con unas 32 concesiones a diversas empresas (ocho en el siglo XVIII, dieciséis en XIX y el resto en el XX), en las que fueron extraídos lingotes de plata, monedas, cañones, anclas, proyectiles, planchas metálicas, piezas de porcelana, botellas, madera y muchas otras cosas.

La exposición

Aquellos hechos, ocurridos hace 300 años, han sido conmemorados y recordados en la amplia exposición «Rande 1702, arde o mar», y sirvieron de

27 JULIO-8 NOVIEMBRE 2002 VIGO MUSEO DO MAR DE GALICIA PRESENTA

RANDE 1702

EXPOSICIÓN EN EL III CENTENARIO DE LA BATALLA DE RANDE



inmejorable pretexto para inaugurar el flamante Museo del Mar de Galicia, en Alcabre, Vigo. La muestra abarcó un área de unos 900 metros cuadrados, y presentó más de 250 piezas procedentes de 58 museos, entidades y colecciones privadas de Galicia, de otros lugares de España y del resto de Europa —Francia, Holanda e Inglaterra—. Entre ellos cabe citar las instituciones españolas siguientes: Archivo de la Catedral de Santiago de Compostela, Archivo y Biblioteca de la Diputación de La Coruña, Archivo de Simancas, Archivo General de Indias de Sevilla, Archivo Histórico de la Universidad de Santiago, Biblioteca Nacional, Museo de Ciencia y Tecnología, Museo del Ejército, Museo Naval de Madrid, Real Academia de la Historia, etc.

El final perseguido por la exposición era presentar al público los sucesos que llevaron al hundimiento de los barcos, sus consecuencias, la situación social y política de la época, los intereses de las diferentes potencias y dinastías europeas, las formas de actuación de los implicados en el conflicto y las investigaciones llevadas a cabo posteriormente en la zona. Para tal fin, se articuló en tres secciones diferenciadas. La primera «La carrera de Indias, las flotas de la plata», estaba dedicada al comercio con América, con planos de puertos, representaciones de minas, productos vegetales, instrumentos de navegación, piezas de orfebrería, dibujos, modelos y maquetas de barcos, explicaciones sobre su construcción, etc. La segunda sección, «Vi las naves

arder: la batalla de Rande», estaba dedicada a la batalla en sí, con rétratos de los mandatarios de las diferentes coronas, uniformes, armas, cartografía de la zona y una amplia colección de grabados de la batalla, entre otras piezas. La tercera y última sección, «Una historia submarina», estaba dedicada a la leyenda y a la realidad del posible tesoro sumergido, y hacía referencia a los intentos de rescate, los ingenios empleados, las investigaciones arqueológicas realizadas en Rande, con documentos, piezas, planos, vídeos, etc. Esta sección recordó, con un amplio espacio, a Julio Verne, que en su obra *20.000 leguas de viaje submarino* habla de Rande y de los galeones allí hundidos, y narra la entrada del submarino *Nautilus* en la bahía para buscar lingotes de plata; una historia que sin ser real es muy bien conocida por los amantes de la literatura de Verne, y por la atracción que el público ha sentido siempre hacia la enigmática figura del capitán Nemo.

Reflexión final

La batalla de Rande, los galeones hundidos y la plata y otras mercancías que transportaban dieron mucho que hablar. Pero lo tristemente cierto fue que la flota española, tan maltrecha a la muerte del último Austria Carlos II, quedaría reducida a la mínima expresión poco tiempo después con el primer Borbón, Felipe V. En el 1702, quedó enterrada en el fondo de la ría de Vigo una parte de nuestro pasado y allí sigue; por eso, como dicen muchos cuando últimamente hablan de nuevas misiones de búsqueda y rescate de los galeones de Rande, no debemos centrarnos sólo en buscar oro o plata, ni lingotes, ni doblones —si aparecen, bienvenidos sean—; el fin primordial debe estar orientado a terminar de desenterrar del fango una maltrecha parcela de nuestra historia y un trozo de nuestro patrimonio.

BIBLIOGRAFÍA

- Entre la bibliografía empleada se encuentran artículos publicados en diferentes revistas (*La Aventura de la Historia*, *REVISTA GENERAL DE MARINA*, etc.), en la prensa y en otros medios de comunicación. Información cedida por el comisariado técnico de la exposición «Rande 1702, arde o mar». Página web de la exposición «A Batalla de Rande, 1702-2002». (<http://www.arrakis.es/~rojea/rande/ranindex.htm>).
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Tomo VI). REDONET, Luis: *Derivaciones del combate naval de Rande con el consecuente hundimiento de galeones en la ría de Vigo*. Editorial Maestre, Madrid, 1961.
- SALGADO ALBA, Jesús: *El buque de escolta en la Armada española*. Empresa Nacional Bazán, 1989.
- RODRÍGUEZ ELÍAS, Avelino: *La escuadra de la plata*. Imprenta de Faro de Vigo, 1935.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, y GAMUNDI INSCA, Abel Ángel: *Las operaciones anfibia*s. Empresa Nacional Bazán, 1994.
- IBERTI, Carlo: *Tre miliardi nella baia di Vigo*. Editorial Ulrico Hoeerly, Milán, 1942.