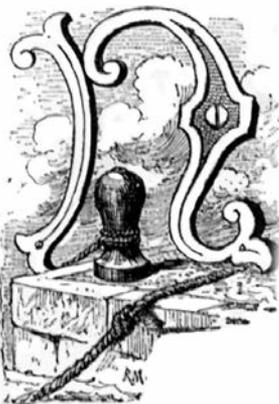


¿EN SERIO FUE PARA TANTO?

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Escritor y articulista



O hay quien diga que no a una buena historia de tesoros enterrados, dando lo mismo si estos son el resultado de un acopio voluntario, accidental o incidental; más aún si cabe si de por medio nos sale al paso algún simpático pirata tullido. Y en muchas de ellas se entremezcla una pizca de realidad con ficción en demasía, como las que confluyen en las aguas de la ría de Vigo, donde incluso el capitán Nemo hacía el alto de rigor cuando se veía necesitado de *cash* y «desvalijaba» un poco más los restos del *Santo Cristo de Maracaibo* (1).

Con esta presentación queda claro que me dispongo a disertar acerca de la batalla de Rande o, mejor dicho, de su fabuloso tesoro. Y lo haré, entre otros, a través de una simple pregunta: ¿fue tan extraordinario ese botín de guerra e incalculable lo que se perdió en el limo de la ría? Yo creo que no y voy a fundamentar tal juicio por medio de unos apuntes, fruto inesperado de una de mis aficiones: coleccionar monedas o, cuando mis exiguos bolsillos no dan para tanto, admirar las que tienen otros en su poder o ponen en venta al mejor postor en ciertos y conocidos portales de Internet. Y es que, en su día, tuve noticia de la existencia de ciertas piezas de plata y oro acuñadas durante los primeros meses del reinado de Ana Estuardo (1702-1707), con la palabra VIGO en su leyenda y cuyo metal salió de las bodegas de la supuestamente diezmada expedición «cazada» en Rande, y vaya si me picó la curiosidad.

(1) La ciudad de Vigo homenajeó a Julio Verne alzando un metálico conjunto escultórico que representa al célebre autor galo sentado sobre unos poderosos tentáculos de kraken, el cual podemos admirar en su puerto.

Primera batería de preguntas y respuestas

El mito de los legendarios tesoros de la Flota de la Carrera de Indias, atrincherada y doblegada en la ría de Vigo, se fundamenta, casi en exclusiva, en que durante aquellos tiempos (prácticas arcaicas que se mantendrán hasta hoy en honor a la tradición) se falsificaba todo manifiesto de carga, sin apartarse un milímetro de la línea de corrupción mercantil y política imperante. Es decir, que si se llevaba ochenta, se decía que solo cargaba cincuenta o incluso diez, aplicándose la regla a todo cargamento que iba y venía por el ancho Atlántico (2) (oro y plata incluidos).

No vamos a negar la mayor, pero la importancia de la Flota de la Plata de 1702 traía su razón en la propia situación causada por la Guerra de Sucesión española y las constantes tensiones entre las naciones europeas, enfrentadas entre sí por arañarse o mantener incólumes sus dominios. La verdadera riqueza se concentraba en las materias transportadas y, en una medida más dada a la fabulación, en los baúles de los particulares que hacían el viaje de regreso a Europa; pero dudo mucho que estos, ante el peligro que se avecinaba y el ajetreo generalizado, no fueran capaces de hacer que sus caudales corrieran tierra adentro, hacia las casas de banqueros, amigos y socios dispersos por la Península, al igual que se hizo con la plata del rey.

Cuando la Flota zarpó en 1699 hacia el Nuevo Mundo nada hacía presagiar la muerte de Carlos II, *El Hechizado*, y la pugna que se libraría por el trono de las Españas, haciendo de nuestros mares y tierras la tela para un muñeco de trapo aprisionado en las fauces de dos enormes y rabiosos perros enfrentados entre sí. Por un lado, se materializó el bando *continuista*, encabezado por Leopoldo I de Habsburgo y su aspirante, el archiduque Carlos de Austria, al que se sumaron Inglaterra y los más revoltosos holandeses, además de Portugal, Estados estos que veían la oportunidad de convertir la agotada dinastía hispana en un fantoche (3) y hacer que la Cruz de Borgoña menguara a un ritmo más acelerado en las Américas. Por otro lado, se erigió el bando que acabó venciendo la partida e instaurando una monarquía borbónica que sigue asentada felizmente en nuestros días, encabezado por Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, *el Rey Sol*, y heredero legítimo por testamento de Carlos II, cuya visión política consistía en, una vez tomado el control de los reinos, afianzar el trono para sosiego de Francia y mantenerlo lejos de las garras de los enemigos históricos del norte y del otro lado del canal de la Mancha.

El bando de los Austrias contaba con la baza de la enraizada inquina que existía en Castilla hacia cualquier rey que accediera por linaje aragonés o por

(2) Ciertas fuentes fijan el desajuste en una proporción de diez a uno entre el valor real y el declarado.

(3) Históricamente se suele marcar dicha decadencia, a nivel político e internacional, tras la firma de la Paz de Westfalia en 1648.



Grabado del calcógrafa y editor holandés Romeyn de Hooghe describiendo la batalla de Rande desde la óptica neerlandesa. (Fuente: Wikipedia).

Francia, y la pérdida de la Flota de las Indias podría ser un duro revés para el asiento de Felipe V (4), quien así se vería incapaz de mantener contentos a sus ejércitos y aliados.

Las Flotas de Nueva España y de Tierra Firme (5) se habían retrasado, primero, por culpa del mal tiempo que se registraba en la costa atlántica del Nuevo Mundo; segundo, por la extendida y enfermiza epidemia de piratería que asolaba el Caribe y, tercero, por el desmedido crecimiento de las antipa-

- (4) La batalla de Rande sorprendió al rey en Génova.
 - (5) La Flota de Tierra Firme recalaba en Cartagena de Indias, Nombre de Dios y Portobelo, tras lo cual se concentraba en La Habana durante el mes de abril.
- La Flota de Nueva España hacía lo propio en Veracruz y enlazaba con la ruta del Pacífico, cargando los bienes procedentes de Filipinas, China y el Sudeste Asiático (Galeón de Manila).

tías entre los Estados europeos. De este modo, con la consiguiente falta de género procedente de América y del Lejano Oriente, y conforme a las más simples y comprensibles teorías macroeconómicas de la oferta y la demanda, se provocó una subida desahogada de los precios y del valor de las mercaderías que llevaban en sus bodegas. Probablemente era un tesoro de millones de reales, pero no solo en metal contante y sonante, amontonado con delicadeza en baúles de gruesas paredes y pesados candados, de esos que tanto animan los relatos.

Con el estallido de la Guerra de Sucesión, uno de los principales lugares donde se hicieron notar las hostilidades, como venía siendo habitual, fue Cádiz, pero su asedio resultó ser un sonoro fracaso. Ante el estancamiento de la situación, el comandante del combinado anglo-holandés, sir George Rooke, duque de Ormond, recibió la orden (fechada en julio) de mostrar el espejo de popa al enemigo y dar cuenta de sus desventuras en casa (6). Rooke regresaba con los hombros hundidos y el ceño fruncido, y tenía sobradas razones para



Retrato del almirante sir George Rooke.
(Fuente: Wikipedia).

ello, pues ni su esfuerzo bélico ni diplomático habían hecho mella en el teniente general Escipión Brancacho, el gobernador de la plaza, a quien había tratado de convencer para que se cambiara de bando, apelando a su mutua amistad e indiscutible malquerencia hacia Francia. Pero Brancacho contestó lo que se esperaba de él y del juramento de lealtad que le obligaba. Incluso cayó en saco roto el ofrecimiento, en nombre de la reina Ana, de dar amparo a cuanto sedicioso se levantara y volviera armas contra el francés, pues, según las crónicas, en Cádiz, Sanlúcar y la misma Sevilla la población, a pie y a caballo, militaba a favor de Felipe V.

Es durante esa travesía derrotista hacia el norte cuan-

(6) Al mando de la flota holandesa estaba el almirante Philips van Almonde.

do, en Lagos (Portugal), Rooke recibe nuevas de que la Flota de la Plata (7) se había aventurado en alta mar (8) y, en vez de dirigirse a las costas andaluzas, se refugiaba en Galicia (9), donde frecuentaba la escuadra de dieciséis navíos del almirante sir Cloudesley Shovel. Para más señas, había fondeado en las aguas de la ría de Vigo, cuando lo más inteligente habría sido llegar hasta Ferrol (10).

Quizá Rooke solo quería arrancarse la espina que era para él Cádiz y descargar su puño de hierro contra una flota maltrecha y acorralada; pero tenía cierta idea aproximada del valor de las mercaderías y de las privaciones que causaría semejante pérdida a las arcas de Felipe V: podía cambiar una mácula en su hoja de servicios por una brillante medalla en la pechera.

La Flota de la Carrera de Indias, al mando de Manuel de Velasco y Tejada y protegida por el almirante marqués François de Château-Renault, echó el ancla en Vigo el 23 de septiembre (11), justo un mes antes de que Rooke y sus barcos alcanzaran dicha coordenada; y mucho se ha hablado de que hubo escasez de entendimiento entre los mandos y los burócratas del nuevo rey, llegando a refrendarse que los mercantes se mantuvieron sin descargar durante todo ese tiempo, lo cual permitió semejante golpe a favor de los anglo-holandeses, quienes se emplearon a fondo para lograr la primera y más destacada

(7) A saber (aunque las fuentes no dejan de contradecirse con el número correcto de navíos): tres galeones artillados (capitana *Jesús, María y José*, insignia de Manuel de Velasco; almiranta *Santísima Trinidad*, de José Chacón, y almiranta de azogues *San Juan Bautista*, de Fernando Chacón), a los que seguían los galeones mercantes y dos pataches: *Santa Cruz, Nuestra Señora de la Alta Gracia, Nuestra Señora de los Dolores, Santa Cruz, Santo Cristo de Maracaibo, Nuestra Señora de los Remedios, Nuestra Señora del Rosario, Santo Domingo, Nuestra Señora de las Mercedes, Jesús, María, José y San Diego, Jesús, María, José y las Ánimas y Nuestra Señora del Buen Viaje*.

La escolta la componían treinta y siete navíos franceses, de los que participaron en la batalla dieciocho, perdiéndose todos, bien hundidos, bien quemados o apresados.

(8) La flota zarpó del puerto de La Habana el 24 de julio de 1702.

(9) La arribada de la Flota de la Plata a Vigo fue conocida por los ingleses gracias a la información obtenida por la tripulación del barco *Pembroke* (capitán Thomas Hardy). Una vez confirmada la noticia, el *Pembroke* voló hasta las islas británicas para comunicárselo al Almirantazgo.

(10) El vicealmirante Château-Renault, ante las nuevas del desarrollo de la guerra y la existencia de fuerzas anglo-holandesas al acecho, propuso poner rumbo al puerto de Brest o cualesquiera otras bases navales de la Francia atlántica para salvaguardar la carga y la tripulación, diezmada por la fiebre amarilla.

Ante la falta de instrucciones de Velasco, quien en un principio quería llevar el convoy hasta Pasajes, este se opuso a llegar a Vigo y evitar todo contacto hostil, siendo los puntos más sensibles los cabos de San Vicente y Finisterre.

La conveniencia de seguir camino hasta Ferrol la advirtió el capitán general del Reino, Gaspar de Zúñiga, príncipe de Barbazón, pero sus palabras y la escasa defensa que había en la ría de Vigo no fueron suficiente motivo para torcer la voluntad del consejo de guerra.

(11) Los galeones se dispusieron en la ensenada de Ulló, la isla de San Simón y las inmediaciones de Redondela.

victoria naval del bando Habsburgo durante un conflicto que se arrastraría por nuestra geografía a lo largo de más de una década. Pero, ¿podemos dar crédito a semejantes aseveraciones?

En las cámaras y camaretas de los galeones se sabía y se daba gracias por la fortuna que había tenido la Flota al saber sortear a los corsarios y piratas que les seguían la pista como perros famélicos (12); también se daban cuenta de que serían una presa fácil, aun con toda la artillería francesa a su favor, mientras Rooke o cualquier otra fuerza naval enemiga anduviera barajando las costas peninsulares. No tendría lógica el cruzarse de brazos y mantener los barcos en un paraje que no tardaría en ser fisgoneado por los espías ingleses y holandeses sin antes desembarazarse de tan rico cargamento y hacerlo llegar por los caminos reales de Galicia, un territorio leal a Felipe V, con trasbordos situados en Pontevedra, Padrón y Lugo, antes de alcanzar tierras castellananas.

Como se ha resaltado, entre la arribada de la Flota a Rande y el primer cañonazo de la famosa batalla medió un mes en el que se debió de disponer (y así lo constatan las crónicas de la época) un plan de desestiba y transporte. Dicho plazo permitió a Gaspar de Zúñiga, príncipe de Barbazón y capitán general de Galicia, junto a Felipe de Araújo, maestre de campo, hacerse con más de mil carros con sus parejas de bueyes con los que cargar los bienes de mayor valor para la Corona. La actas consignaron los esfuerzos destinados principalmente a la manipulación de la plata y no del oro (¿el material más precioso permitía un transporte más liviano al ser menos abundante? Quizá, pero también era el que con más impuestos estaba gravado y permitía mayores apuntes fraudulentos), y que la última partida de carros hacia Lugo se efectuó dos días antes de que las velas enemigas (entre ciento sesenta y ciento ochenta, según estas fuentes) fueran avistadas por los vigías a las puertas de la ría de Vigo.

Quienes niegan la veracidad de esos documentos esgrimen un argumento que nosotros no podemos dar por válido: que aun en tan perentoria situación y en medio de una guerra por un trono como el de las Españas se aplicarían e interpretarían de forma restrictiva las normas de la Casa de la Contratación, las cuales prohibían el desembarco de galeones en muelles que no fueran los del puerto de las flotas de Cádiz (13).

Menor atención merece la justificación de que no se «podía tocar la carga», pues en la zona no había recaudador de impuestos de la Corona habili-

(12) Los problemas de la Flota de Indias con la guerra de corso y la piratería comenzaron en el año 1521, tratándoseles de dar debida respuesta con la Real Provisión de 13 de junio de 1522, por la que se disponía un asiento con los comerciantes de Sevilla para hacer una armada contra los corsarios a costa de los bienes traídos del Nuevo Mundo.

(13) Sevilla perdió ante Cádiz su privilegiada posición en el comercio de las Indias durante el último cuarto del siglo XVII.

tado para semejante tarea; o que el oro y la plata se encontraban dispuestos en las partes más hondas de las bodegas de los mercantes, de forma que sería muy costoso dar con ellos.

Todo esto se rebate con la toma de conocimiento de que el Consejo de Indias aprobó la descarga de la plata, tanto amonedada como en lingotes, que es la que fue trasladada, salvándose por completo (o casi todo) el patrimonio de la Hacienda Pública (14) y de ciertos particulares que habían dispuesto bienes de gran valor a bordo del navío francés *Le Fort*.

En la relación de avatares no deja de existir cierto tufillo de leyenda negra sobre nuestra impericia supuestamente congénita.



Grabado satírico (y escatológico) del ya mencionado Romeyn de Hooghe, donde se burla de forma grosera de españoles y franceses (en concreto de Felipe V y Luis XIV) tras la batalla de Rande. Lo interesante de la composición es la representación del «inmenso» tesoro perdido (el duro golpe a las arcas) o las carencias en geografía de Hooghe, que representa la ciudad de Santiago de Compostela en el margen superior derecho, junto a la ría de Vigo, sobre un Felipe V montado en una liebre y perseguido por el aspirante Habsburgo. Hoy día, este grabado se encuentra en el British Museum. (Fuente: *Wikipedia*).

(14) Así lo dejó escrito el secretario del Despacho Universal, Antonio de Ubilla.

Las cantidades salvadas se distribuyeron entre pagos al rey Luis XIV por la pérdida de su flota y los gastos del traslado por tierra; el resto fue destinado al esfuerzo de guerra.

Pero claro, ¿qué sucedía con las propiedades privadas a bordo de los galeones e incluso de los navíos franceses de escolta? Se da por cierta que la negativa a desembarcar todo el género, más que a las férreas ordenanzas de la Casa de la Contratación, se debía al temor de que ojos distintos de los acostumbrados a estos tejemanajes en Cádiz descubrieran todo aquello que se quería ocultar al Rey y hurtar de sus arcas. Género que suponía una futura riqueza que acabó perdiéndose en el mar.

Segunda batería de preguntas y respuestas

El Almirantazgo inglés se guiaba por el daño a causar al enemigo y en las riquezas a ganar mediante el pillaje, pues se dio orden en la retirada de Cádiz de hacerse con el mayor número posible de objetos de valor y plata. Y la empresa bélica de Vigo, casi sin planificación ni preparación, conllevaba un esfuerzo combinado mar-tierra que debía reducir dos fortificaciones (eso sí: algo pobres en artillería, defendidas por unos trescientos cincuenta hombres) y realizar un desembarco en toda regla por la ensenada de Teis (Vigo), disponiendo de cuatro mil efectivos. Acometer esta acción de forma tan feroz solo puede tener como argumento dar caza al lento tren de carros tirados por bueyes que llevaba la plata del Rey.

Pero incluso es posible que muchos de los navíos que se refugiaron en Rande no portasen tales fabulosos tesoros, compuestos por arcones a rebosar de oro y otros metales, no siendo otra cosa que víctimas de las circunstancias en una operación de distracción. No solo hubo tiempo para realizar las maniobras de desestiba (cosa a la que se debió prestar más atención que a preparar cualquier defensa activa) y a establecer esa línea con carros de bueyes para alcanzar Castilla y poner a salvo la plata, sino que hubo barcos que fondearon en otros puertos amigos (15) sin llamar la atención de Cloudesley Shovel o de Rooke, quien salió a tiro fijo hacia Vigo, alcanzando la bahía el 23 de octubre y abandonando el lugar el 1 de noviembre con un buen botín, pero que distaba del supuesto y fantástico contenido del hundido *Santo Cristo de Maracaibo*, que según el mito tenía más que lo poco que pudieron sacar de provecho los aliados de los navíos apresados.

El resultado de la batalla de Rande siempre se ha presentado como una aplastante victoria de la armada anglo-holandesa, perdiéndose toda la escolta francesa; sin embargo, no es cierto que sus resultados fuesen desfavorables para Felipe V. Lo cierto es que existió daño para la Corona espa-

(15) Mentar aquí que no toda la flota arribó a Vigo, pues esta no se mantuvo unida tras su paso por las islas Terceiras. Así, uno de los galeones llegó a Sanlúcar sin avistar al enemigo y otros a los puertos de Canarias, Cartagena y Santander.

ñola al menguar la lista de navíos de la Flota de Indias, pero no en aquello sobre lo que se ha hecho hincapié, pues si son ciertas las ocultaciones a la hacienda pública, con semejantes cargamentos declarados de forma irregular (tanto de mercancías como de metales preciosos), estas ya se realizaban antes y después del hecho de armas, burlándose a un cíclope que dominaba un imperio demasiado grande. No solo debemos tomar en consideración que se rescatase buena parte de los preciados bienes «públicos» de la Flota (no vamos a decir de forma íntegra), sino los pingües beneficios que reportaron a las arcas de la Corona las medidas fiscales que, a modo de represalia, se aprobaron y se cebaron sobre los comerciantes ingleses (16) y holandeses afincados en España, quienes eran, a la postre, los dueños de la mayoría de las mercancías transportadas por la Flota de la Plata, al servirse de testafierros españoles (17), recaudándose unos seis millones de reales de a ocho.

Tercera batería de preguntas y respuestas, así como una conclusión a cuenta de unas monedas

Al comienzo de nuestra disertación hicimos referencia a que, para quienes defienden la teoría del magnífico tesoro de Rande, los manifiestos de carga estaban manipulados de forma grosera. Estos valedores llegan a cifrar el botín de guerra en cuarenta millones de piezas de plata, oro y mercancías de un total de ciento ocho millones; sin embargo, ni los propios ingleses dan pábulo a semejantes quimeras (18), a no ser que se les pueda tildar de negligentes en materia de contabilidad y en eso de dejar a los «del continente» a la altura del barrillo ante cualquier derrota bélica que se les infligiera, más si había españoles por medio; ni siquiera los más rijosos se atreven a tanto y se contentan con cifrar el botín en unos once millones de reales de a ocho, considerando que se habían desembarcado, con anterioridad a la llegada de Rooke, mercancías por un valor de tres millones de libras esterlinas.

El propio sir Isaac Newton (exacto, el de la famosa manzana), quien fue maestro de la Real Casa de la Moneda entre 1699 y 1727, certificó el tesoro

(16) Los comerciantes ingleses afectados protestaron ante su gobierno acusándolo de hacer de ellos innecesarias víctimas colaterales de la guerra.

(17) A excepción de tres galeones, que eran españoles en exclusividad, el resto tenía una mayoritaria o total participación de inversores holandeses e ingleses, lo cual no deja de tener gracia.

(18) Es lamentable que los holandeses no se preocuparan gran cosa en documentar de modo fehaciente el resultado de su intervención en la batalla de Rande, y lo poco que se sabe es a través de los archivos ingleses. Obtuvieron poco rédito; aparte de cañones capturados, unos cuatro mil reales y algunas mercaderías rescatadas de galeones que habían sido incendiados.

metálico capturado en 4.500 libras de plata (19), que no es poco, más siete libras y ocho onzas de oro (20). ¿Insultamos al pobre Newton llamándole necio y mentiroso?

Bien podemos exclamar: «es que los ingleses también hacían trampas con sus libros de contabilidad». Vale, pero si fueron once u ochenta millones de piezas, lo mismo da, ¿dónde están?, a lo que añadido: si se destinó buena parte de dicho botín a acuñar moneda con la leyenda VIGO y la efigie de la reina Ana entre 1702 y 1703, ¿por qué es prácticamente imposible encontrar vestigio de las mismas a día de hoy? (21). Estas monedas son tan excepcionales que una de cinco guineas de oro (una de las veinte piezas que se cree que aún existen en el mundo y cuyo valor facial era el más alto) siempre alcanza un



Moneda de cinco guineas de oro donde se puede apreciar claramente el término VIGO.
(Fuente: *BSJAuctions*).

récord de subasta (22), siendo más asequibles para cualquier coleccionista que se haya embarcado ya en un nivel más alto las piezas menores, como el *sixpence* de plata, el cual puede rondar con facilidad los 300-500 euros.

Suena raro que si hubiera existido más material requisado que el «manifestado», no se dispusiera de este para mayor vanagloria de propios y escarnio de enemigos, no limitándose a las más baratas medallas conmemorativas, cuyo valor en subasta a día de hoy oscila entre las 230 y 5.200 libras esterlinas.

Transcurridos varios siglos y mejorada la tecnología, las

(19) Unas dos toneladas, que no tienen que ser en metal amonedado ni lingotes, sino también en objetos decorativos o de mera suntuosidad requisados.

(20) Unos tres kilogramos.

(21) Según dejó certificado sir Isaac Newton, se emplearon trescientas veintidós libras de plata y oro para acuñar tan solo mil libras esterlinas.

(22) Existen piezas de oro, varios siglos más antiguas y de idéntico peso, que alcanzan un valor de subasta entre diez y cien veces inferior. La escasez de ejemplares y la historia que atesoran muchas veces suponen la diferencia. En una subasta celebrada en Sotheby's en 1974, un comprador desembolsó 26.000 libras esterlinas de la época por una moneda de cinco guineas de 1702, que casi queda en nada en relación a la última pieza subastada y cuya noticia saltó a la prensa a comienzos del año 2019: 840.000 libras esterlinas.

operaciones submarinas de rescate (23) han arrojado un saldo negativo, a excepción de salvar contadas piezas que demuestran la realidad de una batalla y la certeza de que los restos de la flota se encuentran bajo toneladas de sedimentos: unos puñados de monedas y una infinidad de anclas, cañones, porcelanas, vajillas (24) y maderas exóticas. Sin embargo, el mito del tesoro ha ido creciendo y creciendo hasta alcanzar su punto álgido durante la segunda mitad del siglo XIX, gracias al buen hacer de ciertos embaucadores y a la publicación del libro *Les Galions de Vigo*, de Hippolyte Magen.

Pero, si no se ha encontrado nada fabuloso... que cada uno saque sus conclusiones, pues yo ya he sacado las mías.

BIBLIOGRAFÍA

- ABILLEIRA CRESPO, Yago (2005): *Los galeones de Vigo*. RP Ediciones.
- BLANCO, Marcos; BARREIRO, Xosé Ramón: «El mito del tesoro de Rande es precioso, pero sin pruebas». *Faro de Vigo*, 23 de julio de 2002.
- DUNCAN, Jim: «The myth of Vigo». <http://www.mernick.org.uk/Inc/talks/vigo.htm>.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Tomo VI.
- GERMANO, Raymundo (1703): *Ausführlicher und unpartheyischer Bericht Der von der Engel- und Holländischen Schiffs-Flotte Bey und in dem Hafem Vigos auf der Spanischen Küste erhaltenen Victorie / reichlichen Beute und übrigen rühm uñ würdigen Unternehmungen / Aus denen geheimen und auserlesenen Correspondenzien mit Fleisz extrahiret und entworfen* (Arnstadt).
- ROLLAND, Eduardo: *Batalla de Rande: cando ardeuo a ría de Vigo en 1702*, 24 de octubre de 2017. <https://www.gciencia.com/historias-gc/batalla-de-rande-cando-o-mar-ardeu-en-vigo-en-1702/>.

(23) La primera se autorizó durante la década de 1720.

(24) Como la de Hopson, extraída en 1929.

Embarcaciones varadas al atardecer en Cádiz.
(Foto: Pablo Avanzini González-Llanos).

