

UN EPISODIO DE LA GUERRA DE SUCESION

EL ATAQUE ANGLO-HOLANDES A LA FLOTA DE INDIAS EN LA RIA DE VIGO

José CALVO POYATO
Doctor en Historia

INTRODUCCION

ANTES de que la guerra de Sucesión española comenzase como un conflicto civil que enfrentó a los partidarios del archiduque Carlos de Austria, que encontró sus mejores apoyos en los territorios de la Corona de Aragón, y los de Felipe V sustentado de forma mayoritaria en los reinos de la Corona de Castilla, cosa que no ocurrió hasta que en 1705 los partidarios de la Casa de Austria se sublevaron con éxito en tierras valencianas y catalanas, se produjeron en el marco del conflicto internacional que esta guerra supuso varios hechos militares en tierras peninsulares. La mayor parte de los mismos, podemos afirmar que prácticamente todos —salvo la ofensiva lanzada desde Extremadura por los españoles en la primavera de 1704— tuvieron un denominador común: el protagonismo de la flota anglo-holandesa.

Así ocurrió con el desembarco y ataque efectuado en el verano de 1702 en algunas poblaciones de la bahía de Cádiz que en el caso de Rota y el puerto de Santa María sufrieron un grave saqueo. El intento de sublevación en favor de la causa del Archiduque efectuado en Cataluña durante la primavera de 1704, fracasó en parte por la descoordinación existente entre los conjurados y la flota aliada —nombre con que también se conoce a las armadas anglo-holandesas que lucharon en este conflicto— que había de prestarles apoyo y cobertura. En la ocupación del Peñón de Gibraltar en el verano de 1704, donde su gobernador militar don

Diego de Salinas opuso una resistencia simbólica habida cuenta de los efectivos con que contaba —setenta soldados y algunos milicianos locales, sin ningún apoyo artillero al encontrarse desmontados o inservibles los cañones de la plaza¹—, frente a los cuatro mil hombres desembarcados por el enemigo, apoyados por la potencia de fuego de los más de mil cañones de cincuenta navíos de guerra que cubrían el desembarco. También fue una operación naval la batalla de Marbella, sostenida con resultado indeciso —ambos contendientes se adjudicaron la victoria— entre la flota francesa y la anglo-holandesa poco después de la conquista de Gibraltar. Incluso la sublevación de valencianos y catalanes de 1705, estuvo propiciada por la presencia y la actuación de una flota patrocinadora de los intereses del Archiduque, habiéndose incluso planteado la cuestión de si tales sublevaciones se hubieran producido sin el apoyo que le proporcionaron los barcos anglo-holandeses.

LA RIA DE VIGO Y LA FLOTA DE INDIAS

Entre este conjunto de acciones hemos dejado para el final la referencia al combate sostenido en la ría de Vigo, en octubre de 1702, por la flota aliada mandada por el almirante inglés sir George Rooke y la escuadra hispano-francesa mandada por el conde de Chateaurenaud por ser objeto del presente trabajo. Dicho evento no sólo despertó el interés de los historiadores, sino que en diferentes momentos ha atraído la atención de aventureros o inversionistas a la búsqueda del posible tesoro que fue a parar al fondo de la ría con algunos de los galeones hundidos. Pero no adelantemos acontecimientos.

Durante el verano de 1702 la flota anglo-holandesa merodeó por las costas del Atlántico peninsular con el objetivo de efectuar algún desembarco que propiciase un levantamiento popular en favor del archiduque Carlos y en contra de Felipe V, joven soberano de la monarquía hispánica en virtud de la disposición testamentaria del último rey español de la Casa de Austria, Carlos II. De acuerdo con algunas opiniones, según

¹ CALVO POYATO, José: «Gibraltar: nuevas aportaciones. La financiación y gastos del asedio de 1704-1705». *Cuadernos de Investigación Histórica*, núm. 10. Fundación Universitaria Española. Madrid, 1986, pp. 165-182.

refiere el marqués de San Felipe², el Gran Almirante de Castilla, don Juan Tomás Enríquez de Cabrera³ había formulado la necesidad de iniciar por Andalucía la conquista de la península para el Archiduque y a este planteamiento, tal vez, responda el desembarco efectuado por las tropas anglo-holandesas en la bahía de Cádiz aquel verano. El mismo, solo condujo a un violento saqueo, fracasando el intento sobre la capital gaditana y dando como resultado una imagen muy perjudicial y negra para la causa del Archiduque, ante las violaciones de templos y saqueos efectuados en objetos de culto que los ingleses y holandeses llevaron a cabo. Una mancha de herejes cayó sobre aquellos soldados, convenientemente atizada por la propaganda borbónica.

Fracasado este intento, la flota aliada intentó efectuar alguna operación que le compensase del mismo, decidiéndose sus jefes por un ataque contra la flota de Indias que, por aquellas fechas se esperaba arribase a la península, cargada con los tesoros y ricos productos del comercio ultramarino. De acuerdo con la legislación comercial española, muy puntillosa en materia de monopolio, los galeones de Indias habían de llegar al puerto de Cádiz, que era el asignado oficialmente para su arribada; pero advertida la flota de la presencia de buques enemigos en aquellas aguas, pusieron proa a los puertos gallegos, arribando la mayor parte de los barcos a la ría de Vigo el 22 de septiembre.

A partir de esta fecha una serie de circunstancias terminaron coincidiendo para que una flota que había superado la difícil travesía del Atlántico y había sorteado el peligro de encontrarse antes de llegar a puerto con la escuadra anglo-holandesa, terminase hundida y saqueada. Veamos como se desarrollaron los hechos que condujeron a este desenlace.

Aquella flota venía escoltada por barcos franceses mandados por el conde de Chateaurenaud. Esta circunstancia era la consecuencia de la debilidad española en el mar, cuyas posibilidades no alcanzaban a escoltar adecuadamente a los mercantes en una situación de guerra como la existente en aquel momento⁴. España era por estas fechas un país con

² SAN FELIPE, Marqués de: *Comentarios a la guerra de España e historia de su Rey Phelipe V el Animoso*. Madrid, 1727. 2 vols.

³ GONZÁLEZ DURO, C.: *El último Almirante de Castilla, don Juan Tomás Enríquez de Cabrera*. Madrid, 1902.

⁴ Un interesante tema de debate es la verdadera situación de los recursos navales con que contaba España en estas fechas. Según el marqués de San Felipe la situación era extremadamente grave: «*Vacios los arsenales, y astilleros, se había olvidado el arte de construir Naves, y no tenía el Rey más que las destinadas al comercio de Indias, y algunos galeones; seis Galeras, consumidas del tiempo, y del ocio, se ancoraban en Cartagena*»: *Ob. cit.*, p. 43. Es posible que el decidido proborbonismo del autor de los *Comentarios a la guerra de España*... cargase las tintas sobre la situación de dificultad para hacer resaltar los logros

graves responsabilidades marítimas, pero carente de los recursos y medios necesarios que tales responsabilidades imponían. Esta situación revestía especial gravedad en un ambiente de guerra, tanto que Felipe V se vio obligado a conceder importantes privilegios comerciales a los franceses, a cambio de que los barcos de Luis XIV escoltasen a la flota de Indias. Ello condujo a que el reformismo borbónico contemplase como elemento prioritario todo lo concerniente a la marina.

Una vez llegados los barcos a la ría viguesa, surgieron los primeros conflictos entre las diferentes autoridades y las diversas competencias que entraban en juego en aquel asunto. Los resultados finales de estas divergencias fueron funestos.

La llegada de los barcos a un puerto gallego no debió hacer ninguna gracia al príncipe de Barbazón, capitán general de Galicia, sabedor de que la presencia de aquella codiciada presa era un atractivo seguro para la flota enemiga y ello acarrearía complicaciones de forma inevitable. Desde el primer momento alegó la poca seguridad que en su opinión ofrecía el lugar donde habían amarrado los barcos. En un papel cuya autoría se atribuye al propio Barbazón se señala: «... *que haría quantas diligencias me fuesen posibles para que no entrase en este puerto (la flota de Indias) incapaz de defensa, por cuiu razon me haría a la Mar a solicitar con los Generales Chaternau y Belasco pasasen al Ferrol*»⁵. La sugerencia del capitán general fue rechazada, alegándose que corría el rumor de que a cuarenta leguas del cabo Finisterre había una escuadra

conseguidos en este terreno por la administración del primer Borbón; O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Desafío en el mar. La Real Armada española en el siglo XVIII». *Historia-16*, núm. 172. Madrid, agosto de 1990, pp. 37-50. Según Hugo O'Donnell la situación de la flota que dejaba Carlos II era la siguiente: «*la armada de la Mar Océano, que tenía como misión proteger el tráfico de las Indias, constaba de quince galeones, entre los que había alguna unidad de alto calado, como el Santísima Trinidad, de tres puentes y ochenta cañones. Estaba también la armada de Flandes, integrada por dos galeones, cinco fragatas y un brulote. Una denominada Escuadra Volante de la costa Atlántica y Cantábrica, formada por tres pataches y un pingue. Y en el Mediterráneo quince galeras, aunque de las de Nápoles y Sicilia —las más famosas en otro tiempo— solo quedaba el nombre*»; KAMEN, Henry: *La guerra de Sucesión española, 1700-1715*. Barcelona, Grijalbo, 1974. Los recursos de la Marina española en 1702 eran limitados y la mayor parte de los barcos estaban destinados a la protección del comercio americano. Da la cifra de veinte para el número de galeones que habían de ejercer esta función en el Caribe y el Atlántico; de ellos cuatro galeones constituían la flota de Barlovento. En el Mediterráneo había veintiocho galeras, de las que siete constituían el llamado «escuadrón de España», y las restantes estaban seis en Génova, siete en Nápoles, seis en Sicilia y dos en Cerdeña.

⁵ B. N. Madrid. Ms. 11.037. «Papel que el Príncipe de Barbazón, Capitán General de el Reyno de Galicia escribió a un pariente suio a esta Corte».

enemiga formada por cuarenta navíos⁶, a lo que se añadían la malas condiciones en que se encontraban muchos de los buques que, después del largo viaje, hacían agua y carecían de lo imprescindible para continuar la navegación.

LAS MEDIDAS DE PROTECCION

Las autoridades navales decidieron que la flota penetrase en el interior de la ría y se echase una cadena con estacas entre las orillas de Rande y El Corbeiro, punto donde la misma más se estrecha, a falta de otras defensas más eficaces. En los días siguientes tres factores concentraron la atención de todos.

En primer lugar, las noticias referentes a la situación y disposición de la flota enemiga sobre la que circulaba todo tipo de rumores, adornadas con las nuevas que traían algunos barcos. En segundo lugar, la movilización de las milicias municipales del Reino convocadas por el capitán general para organizar la defensa de la ría en caso de un ataque de los anglo-holandeses. Se trataba de una vieja institución paramilitar creada por Felipe II y basada en un determinado porcentaje de los vecinos de cada localidad comprendidos entre determinadas edades. Formaban unidades a las que se acudía en caso de amenaza al territorio donde estaban enclavadas las poblaciones. Estos milicianos gozaban de una serie de privilegios por el hecho de pertenecer a la milicia municipal. Su capacidad de combate era escasísima y, en muchas ocasiones, sólo con oír las primeras detonaciones en el combate huían a la desbandada⁷. En tercer lugar, el debate que se entabló en torno a la descarga del oro, la plata y otros géneros que habían llegado en la flota. Detengámonos en este último aspecto del que a la postre se derivarán algunas de las consecuencias más importantes de este suceso.

Como ya hemos indicado, las autoridades hispanas se mostraban muy puntillosas en materia relacionada con el comercio indiano. El Consejo

⁶ Tal vez, la alusión a esta flota estuviese relacionada con la existencia de otra flota inglesa, distinta a la que mandaba Rooke y que había saqueado Rota y el Puerto de Santa María, a cuyo mando estaba el almirante sir Clousdeley Shovel, enviada desde Inglaterra con la misión de atacar a la flota de Indias.

⁷ CALVO POYATO, JOSÉ: *Guerra de Sucesión en Andalucía*. Córdoba, 1982. Sobre algunas actuaciones de estas milicias en el transcurso de la guerra de Sucesión.

de Indias, máximo organismo competente en la materia, se mostraba inflexible en todo lo referente al monopolio comercial, presionado por los hombres de negocios asentados en el eje Sevilla-Cádiz. Al tenerse noticia en esta última ciudad de la arribada de la flota a la bahía de Vigo, los comerciantes denunciaron que nada podía desembarcarse en Galicia ya «*que eran aquellos sus privilegios, y que se debían conservar seguras en el Puerto, cargadas las Naves, hasta que se fuesen los enemigos*»⁸.

Después de largos debates, donde afloraron pareceres muy encontrados, el Consejo de Indias comisionó a don Juan de Larrea para que sacase el oro y la plata de los barcos y se condujese a tierra, sin que se decidiese nada con respecto a otras mercaderías, como añil, grana, cochinilla, cacao..., cuyo valor era incluso superior al de la plata. Aun así, el desembarco de los metales preciosos se hizo con gran lentitud, pese a los cientos de carros que para la operación se habían aprestado para llevarlos a Pontevedra, de allí a Padrón y así en sucesivas jornadas hasta Lugo, cuya distancia de la costa parecía ofrecer un buen refugio. Cada carro iría tirado por cuatro bueyes y conducido por dos hombres, la carga sería de cuatro cajas por carro y tropas de caballería e infantería escoltarían las cargas y vigilarían la ruta.

Al parecer, el príncipe de Barbazón hizo reiterados intentos para que se descargasen todos los productos que venían en la flota, pero ni los jefes de la misma, ni Larrea, compartieron su parecer, presionados en buena medida por los comerciantes afincados en Cádiz, cuya exigencia era que, el cargamento sólo debía desembarcarse en este puerto andaluz, al considerar que corría más riesgo si se echaba a tierra lejos de su control que ante un potencial ataque de la marina anglo-holandesa.

Una de las versiones que se escribieron sobre este hecho⁹ indica que fue determinante en esta decisión la noticia que tuvo Chateaurenaud de que la armada enemiga se había dividido en dos a la altura del cabo de San Vicente, dirigiéndose una de estas nuevas escuadras hacia las Indias, mientras que la otra ponía proa hacia los puertos ingleses. El almirante francés ordenó incluso —siempre según esta versión— quitar la estacada y cadena extendida entre Rande y El Corbeiro y pretendió desmontar la artillería que se había instalado en estos baluartes. Consecuencia inmediata de estas disposiciones fue la deserción en masa de las milicias gallegas, sin que el capitán general de aquel Reino pudiese hacer nada por impedirlo.

⁸ SAN FELIPE, marqués de: *Ob. cit.*, p. 94.

⁹ B. N. Madrid. Ms. 11.037. «Papel que el Príncipe de Barbazón...».

Otra versión de los sucesos¹⁰ señala que, a mediados de octubre se tuvo constancia en la ría de la presencia de la flota enemiga, de la que se escucharon los cañonazos en Vigo. Lo que parecía un ataque inminente no se produjo porque un fuerte temporal llevó a la armada anglo-holandesa hasta el cabo de Finisterre, con lo que muchos pensaron que enfilaba el camino de sus bases. Ante esta situación el príncipe de Barbazón propuso a una junta de jefes borbónicos despedir a los milicianos que, ante el fuerte temporal de lluvias estaban sufriendo mucho. Sólo Chateaurenaud se opuso a esta pretensión porque en su opinión el enemigo atacaría al mejorar el tiempo. El militar francés logró imponer su criterio, aunque ya eran muchos los milicianos que se habían marchado a sus casas.

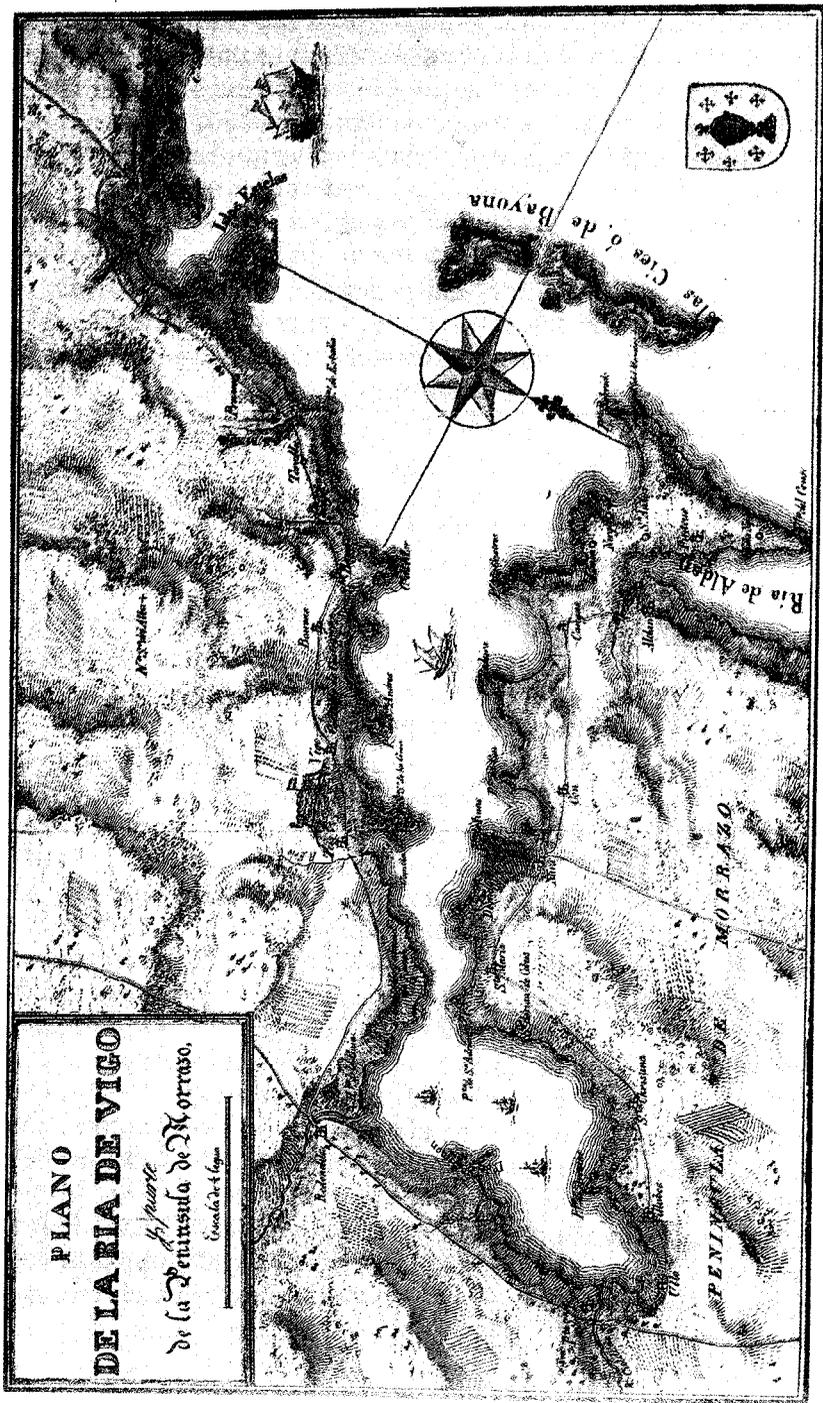
EL ATAQUE ANGLO-HOLANDES

Las dudas quedaron despejadas cuando el día 19 aparecieron en la boca de la ría los primeros navíos enemigos, a los que en los días siguientes se fue sumando el grueso de la flota hasta completar la totalidad de la misma. Las autoridades borbónicas decidieron reforzar las baterías con la mejor gente disponible y establecer una vigilancia en la cadena que cerraba la entrada al interior de la ría, donde estaba anclada la flota de Indias.

El 23 de octubre los anglo-holandeses decidieron atacar el baluarte de Rande, para lo cual, efectuaron un desembarco de cinco mil hombres al mando del duque de Ormond. Esta cifra, muy superior a los escasos defensores que guarnecían aquel punto ya que el príncipe de Barbazón había concentrado la inmensa mayoría de los efectivos disponibles en Vigo, marcó el destino del combate. Pese a la briosa resistencia de los defensores del baluarte, éste cayó en manos de las tropas de Ormond, que de esta forma pudieron facilitar el ataque a la cadena de protección, la cual fue rota al ser embestida por varios barcos. De esta forma quedaba franqueada la entrada a la ría.

En estas circunstancias la decisión adoptada por los comandantes de la flota fue dramática: mientras varios barcos de guerra franceses ofrecían alguna resistencia al enemigo, se procedió a incendiar el resto para

¹⁰ *Ibidem*. Relación verídica del incendio de nuestra flota el día 23 de octubre de 1702.



PLANO
DE LA RIA DE VIGO
del Puerto
de la Península de Morrazo.
Compañía de Ingenieros

Plano de la ría de Vigo en el siglo XVIII.

evitar, que tanto los barcos como su carga fuesen a parar a manos de los atacantes. Éstos lograron apagar el fuego de algunos navíos —ciertas informaciones señalan que fueron seis y otras aluden a cinco— lo que les permitió un botín que algunas fuentes evaluaron entre dos y tres millones de pesos. Un botín que hubiera sido mucho mayor de no haber sido incendiadas las naves almiranta y capitana de la flota, donde venía el mayor número de riquezas que ardieron o fueron a parar al fondo del mar.

Esta última circunstancia tuvo un fuerte eco que ha durado a través de los años. Ya en los días siguientes a la destrucción de la flota y retirada de la armada enemiga se rumoreaba que los comerciantes afectados proyectaban contratar nadadores y buceadores para rescatar parte de los tesoros que habían ido a parar al fondo del mar¹¹.

Algunas de las evaluaciones que se llevaron a efecto calcularon en quince millones de pesos el valor de lo desembarcado, mientras que se daba la cifra de veinte millones para lo que quedaba aún en los barcos cuando se produjo el ataque inglés, entre oro, plata, pedrería, grana, añil y otros productos ultramarinos de alto valor comercial.

Lo más grave del caso era que, en buena medida, se había llegado a esta situación por la actitud de don Juan de Larrea quien empleó un tiempo excesivo para llegar hasta Vigo una vez que había sido comisionado para dirigir el desembarco de los tesoros. Tardó quince días en efectuar un viaje que por la costa se hubiese reducido a menos de la mitad de tiempo e incluso a una tercera parte. Luego, sus dilaciones, pese a los preparativos hechos por Barbanzón, hicieron el resto. Como no podía ser de otra forma en el marco de aquella sociedad, imbuida de un fuerte providencialismo, se buscó como explicación al desastre el castigo divino: «... y a la mayor fatalidad de todos que ya escarmetados reconocen castigo de las execrables maldiciones, que no pocos echaban en público, diciendo que más querían verlo todo quemado, que no sacado en tal tierra»¹².

Durante los días siguientes los ingleses se enseñorearon de la margen izquierda de la ría, llegando hasta Redondela en busca del oro, la plata y otras mercaderías desembarcadas, pero con poca fortuna. Esta población, que era lugar abierto y había sido abandonada por sus habitantes, fue saqueada. Por muchos lugares los invasores efectuaron excavaciones,

¹¹ En fechas posteriores se promovieron iniciativas e incluso se constituyeron sociedades por acciones para emprender el rescate de los tesoros hundidos con aquellos galeones, sin que en ningún caso se produjesen resultados positivos. Sin embargo, el hecho en sí, alimentado con el paso de los años, ha provocado una auténtica leyenda en torno a este asunto.

¹² B. N. Madrid. Ms. 11.037. Relación verídica del incendio de nuestra flota...

al haber encontrado enterradas algunas cajas de mercaderías, pero con escasos o nulos resultados. No obstante, no andaban descaminados pues el mismo día del ataque se desembarcaron mercancías a toda prisa y fueron ocultadas en algún lugar. De estos hechos los atacantes habían obtenido ciertas informaciones de algunos prisioneros.

Mientras tanto en Vigo se había concentrado una numerosa guarnición, incluso excesiva a decir de algunos, que estaba siendo abastecida gracias a las disposiciones tomadas por el arzobispo de Santiago, que obligó a todos los curas de su jurisdicción a que cada uno pusiese en Vigo cuatro carros de grano a *precio fijo y acomodado*. Además el capitán general había dado órdenes para que el conde de Rivadavia marchase a Orense y el de Villanueva a Lugo con el encargo de obtener víveres para aprovisionar a Vigo en caso de que la ciudad hubiese de soportar un asedio.

La noticia del ataque anglo-holandés corrió como un reguero de pólvora y desde diferentes puntos de Galicia se inició una movilización de hombres para acudir a la zona del conflicto. Un importante contingente venía de la jurisdicción de Muros a las órdenes del conde de San Bernardo quien había escrito a Barbazón diciéndole: «*que él no avia de fatigar a sus soldados por extravíos, y Rodeos de Montes teniendo el camino Real por Redondela por lo que entraron aclamando al son de los pífanos y caxas a nuestro amado e imbencible el gran Phelipe Quinto*». La entrada de las tropas de San Bernardo en Redondela se producía horas después de que esta población hubiese sido abandonada por los ingleses, que habían reembarcado. En los primeros días de noviembre la flota anglo-holandesa fue abandonando la ría, llevando algunas de sus presas, e inutilizando aquellos navíos que no podía llevarse. El día seis de dicho mes acabaron de salir los últimos barcos.

Si por la operación de desembarco de las mercancías, del oro y de la plata, las críticas recayeron sobre la actitud y la actuación de don Juan de Larrea, por las disposiciones militares, las censuras fueron dirigidas hacia el príncipe de Barbazón al concentrar éste sus esfuerzos en la defensa de Vigo, lo que dejó indefensa la flota que, en opinión de muchos debía haber sido el principal objeto de defensa porque ese era el objetivo principal que determinaba el ataque de la flota enemiga. A ello se añadía la indefensión en que dejó el baluarte de Rande, que con otras disposiciones hubiese impedido el desembarco de los ingleses. Las mayores críticas le tachaban de incapaz, vil y cobarde, aludiendo a su huida de La Coruña estando aquella plaza amenazada por la flota anglo-holandesa cuando ésta pasó a la altura de la capital gallega en su camino hacia Cádiz. Incluso se insinuó que su actitud estaba relacionada con las simpatías que sentía por la causa del Archiduque y su rechazo

a Felipe V. Un papel anónimo que por aquellas fechas circuló decía a este respecto: «*La Princesa (se refiere a la esposa de Barbanzón) está en Orense vailando el Minué y publicando alabanzas del Almirante*¹³, que su padre ha sido Alemán, y ella criada de la reina Madre, y de uno o de otro se podrá inferir lo que omito expresar y ofresco avisar de los que subzediere de aquí adelante»¹⁴.

El capitán general de Galicia se vio en la necesidad de dar su versión de los hechos, con toda probabilidad para salir al paso de las graves acusaciones que se vertían contra él. La misma se materializó en el ya aludido: *Papel que el Príncipe de Barbanzón Capitán General de el Reyno de Galicia escribió a un pariente suio a esta Corte*. En el mismo señalaba todas las instancias que realizó para que se descargase la flota y las providencias tomadas para el transporte del oro, la plata y demás mercancías por tierra hasta conducir las a lugar seguro. Ponderaba la falta de recursos que tenía, las dificultades de la caballería para manobrar en el terreno donde desembarcaron las tropas del duque de Ormond y la imposibilidad de «*detener un miliciano ninguno de sus oficiales al primer cañonazo*». Respecto a la concentración de tropas y recursos en Vigo, argumentaba que «*de la consternación de Vigo pendía la de esta Provincia que haciendo pie aquí podría correr a las demás, no me pareció consternar unos individuos que de cierto se savía que avían de huir maiormente quando la experiencia no me lo dejaba dudar*».

En opinión de Barbanzón el culpable de todo lo ocurrido fue Chateaufort que con su actuación impidió la descarga de la flota y consiguiendo todos los hechos que se derivaron con posterioridad.

LAS CONSECUENCIAS

Las consecuencias de la por algunos llamada batalla de Rande y que otros denominan, con más propiedad, como el ataque inglés a los galeones de Indias en la ría de Vigo, fueron importantes y diversas. La más importante, sin lugar a dudas, fue la destrucción de la flota, privando a Felipe V de los pocos barcos con que podía contar la endeble Marina española. Si en esta fecha ya tenía necesidad de acudir a la escolta de barcos fran-

¹³ Se refiere al Almirante de Castilla, primero de los grandes que desertó de la causa de Felipe V, pasándose al bando del Archiduque.

¹⁴ B. N. Madrid. Ms. 11.037.

ceses para proteger el comercio con América, a partir de ahora dicha dependencia se acentuó aún más. Fue en este terreno donde el ataque inglés a la bahía de Vigo causó los mayores perjuicios, ya que allí fueron hundidos los únicos barcos españoles con capacidad real para enfrentarse a los buques anglo-holandeses. La mayor parte de los navíos que quedaban no eran aptos para el servicio y en muchos casos se tomó la decisión de hundirlos en las bocanas de algunos puertos para establecer obstáculos que impidiesen la entrada del enemigo a los mismos.

Las consecuencias económicas derivadas de esta situación fueron de suma importancia. El comercio americano quedó a expensas de la protección que los barcos de Luis XIV pudieran prestarle. Es cierto que entre 1700 y 1714 la flota de Indias llegó en seis ocasiones con oro y plata de América, cuyos recursos fueron de gran oportunidad para hacer frente a las urgencias monetarias que el conflicto demandaba, pero no es menos cierto que el tráfico comercial con el Nuevo Mundo se situó bajo mínimos. Durante los años del período que hemos señalado sólo salieron rumbo a las Indias noventa y siete navíos sueltos a un promedio anual de poco más de seis, mientras los que entraban en Cádiz procedentes de América era aún menos, unos treinta. Por lo que se refiere a las flotas, el balance también fue muy pobre, entre las seis flotas que hemos señalado, sólo sumaron ochenta navíos.

En segundo lugar, hay que situar las pérdidas económicas que significaron las mercancías quemadas, hundidas o que fueron a parar a manos del enemigo. La mayor parte de la plata había sido desembarcada cuando se produjo el ataque anglo-holandés, lo que no evitó que alguna cayera en sus manos¹⁵. Mucho más graves fueron las consecuencias derivadas de la pérdida de otros productos que habían permanecido en los buques hasta el último momento —grana, añil, cochinilla, cacao, etc.— lo que asestó un duro golpe a muchos mercaderes gaditanos con intereses en esta flota. El valor de las pérdidas era muy alto y, en opinión del marqués de San Felipe, superior incluso al de la plata que traía la flota.

Por último, hubo una tercera consecuencia de tipo político. Las tropas que incendiaron la flota de Indias, saquearon Redondela y otras entidades menores de población formaban parte de un ejército que patrocinaba los intereses de un aspirante a la Corona de España: el archiduque Carlos de Austria. Con actuaciones de este tipo, que conmovieron no sólo al conjunto de Galicia sino a la práctica totalidad de las tierras de la Corona de Castilla, se hacía un flaco servicio a la causa que patrocina-

¹⁵ Con el botín obtenido, los ingleses hicieron una acuñación de monedas de plata, en la que incluyeron la leyenda: «*Vigo, 1702*».

naban. Si a ello añadimos que los saqueos efectuados por los anglo-holandeses incluyeron iglesias y monasterios, cebándose en algunos de ellos como en el convento de monjas de Redondela o en la iglesia de Domaio; violaron sepulturas y maltrataron imágenes y objetos de culto, comprenderemos gran parte del rechazo popular que cosechó el archiduque Carlos. En un país de catolicismo fuertemente arraigado, venir de la mano de los herejes holandeses e ingleses no era desde luego la mejor carta de presentación. Por si ello no era suficiente, acciones como ésta o las protagonizadas pocas semanas antes en la bahía de Cádiz eliminaban cualquier duda en aquellos que pudiesen pensar otra cosa.

En resumen, el ataque de la escuadra anglo-holandesa a la flota de Indias anclada en la ría de Vigo en el otoño de 1702 hay que situarlo dentro del conjunto de acciones puntuales llevadas a cabo por la misma en lugares concretos de las costas peninsulares antes de que la guerra de Sucesión española se convirtiese en un conflicto civil. Además de las pérdidas económicas que del hecho se derivaron y que fueron más graves para los comerciantes particulares que para la Hacienda Real, la consecuencia más importante fue la pérdida de los escasos barcos con que contaba la Marina española, acentuándose de esta forma para el resto de la guerra la dependencia que en este terreno hubo de Francia.