

NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS VERSUS SANTO CRISTO DE MARACAIBO

Ramón Patiño Gómez

En la flota de 1699 al mando de Manuel de Velasco, que en 1702 fue destruida en la batalla de Rande, estuvieron presentes dos galeones, que traían las mercancías desde las Indias Occidentales españolas (América). Eran los más grandes de dicho convoy, con características muy semejantes, pero contruidos en lugares distintos y con nombres diferentes.

	Ntra. Sra. de los Remedios Y San Francisco Javier	Sto. Cristo de Maracaibo, Ntra. Sra. de la Concepción, S. José y las Animas
Fabrica	Vizcaya	Maracaibo
Tonelaje	501 TV = 761 Ton	507 TV = 769 Ton (1)
Dueño	Pedro Méndez del Villar y otros	Bartolomé Regil y otros
Maestre	Juan de Castrillón	Vicente Álvarez
Tripulación	84 hombres	82 hombres
Cañones	30 de hierro colado	30 de hierro colado

Los dos salieron de Cádiz el 19 de julio de 1699 con sus cargamentos hacia Nueva España y los dos comenzaron el tornaviaje en La Habana el 23 de julio de 1702. Llegaron a la ría de Vigo el 21 de setiembre, fondearon en la bahía de San Simón cuatro días después y sufrieron los efectos de la batalla de Rande ocurrida el 23 de octubre de 1702.

Los vencedores, los anglo holandeses, se llevaron todo lo que se puso a su alcance. Primero apagaron los incendios en los navíos españoles y franceses que pudieron, cogieron prisioneros que luego soltaron a los seis días por andar escasos de víveres, se apoderaron de todos los cañones de bronce que localizaron (100 los ingleses y 150 los holandeses) y tiraron al mar los de hierro. A lo largo de doce días, rescataron lo que fueron capaces de los barcos que se habían hundido así como de los varados, rapiñaron en todas las casas de la costa circundante, incluido los cementerios pues creían que en ellos se había enterrado parte del tesoro que no se hubiera llevado, atacaron e incendiaron las iglesias y conventos del contorno, destruyendo las imágenes y robando las campanas de bronce, algo recurrente entre los ingleses desde tiempos lejanos; y como colofón trabajaron para reflotar los galeones que el fuego y la pólvora no habían destruido. Al final de todo ello los ingleses se llevaron cinco mercantes y seis navíos de guerra (1 español y 5 franceses) y los holandeses dos galeones y un navío, en total 14 barcos. La confusión generada por lo sucedido permite que por ejemplo en diciembre de 1702, el contador del rey, Alexandro Alfonso de Croi, enviado a propósito para recabar información, diga que los enemigos se llevaron once galeones y seis navíos de guerra. Esto sólo tendría

explicación si incluimos algunos de los barcos que estaban en el puerto de Vigo cuando llegó la flota y que se refugiaron con ella, así como una fragata francesa armada en corso que vino desde Lisboa para ayudar y dos más que fueron enviadas desde la costa francesa, aunque todos estos no aparecen en las memorias o informes. **(2)**

Entre las presas tomadas por los ingleses estaba la Capitana de Azogues. Este navío, al mando de Fernando Chacón (hecho prisionero) fuera fabricado en Inglaterra con el nombre de *HMS Dartmouth* en 1693 en Rotherhithe y portaba 50 cañones; fue capturado por los franceses dos años más tarde y luego vendido a los españoles que lo bautizaron como *San Juan Bautista*. Los ingleses consiguen reflotarla, pues había acabado varado, misión que le encargaron al capitán Martin **(3)** de la fragata *Lowestof* y la vuelven a renombrar como *HMS Vigo*. En algunos listados ingleses aparece como Sad Juan Baxfta. Los galeones apresados son citados por los ingleses relacionados con los navíos que los han tomado, no constan con su nombre español, así tenemos:

La presa del navío *Mary*, llamada Bourboncare o little galeón.

La presa del navío *Ranelaght*, el Santa Cruz.

La presa del navío *Somerset*, conocida como Tauro o Toro.

La presa del navío *Essex*, nombrada King of Spain.

La Sad Juan Baxfta, capitana de azogues.

La presa del *Monmouth*.

Los ingleses para sus informes contaron con la colaboración del Fernando Chacón Medina y Salazar, capitán de la Capitana de Azogues, que no conocía muy bien la flota puesto que se había acoplado a ella para volver a la península al haber naufragado su compañera la *Santa María de Thessano* (Tézanos). **(4)**

La presa del *Monmouth* se hizo famosa porque a la salida de la ría de Vigo, el 6 de noviembre, golpeó contra una roca sumergida y acabó hundida. Según los datos recogidos en los archivos, y en los diarios de a bordo de las naves que intentaron socorrerlo, tardó en irse a pique entre seis y ocho horas, después de arduos trabajos por parte de carpinteros de varios navíos ingleses para tapar la vía de agua. Desde este momento el galeón naufragado consta en todos los informes y memorias inglesas con esa denominación, como también en el juicio que se le hizo al capitán Baker, del *Monmouth*, por su pérdida.

Como no podía ser de otra forma, la desaparición del galeón sirvió para justificar la campaña. En él se habían ido al fondo todas las riquezas rescatadas después de la batalla. Esta afirmación fácil, contradice los propios informes de los marinos ingleses que resaltan que las presas capturadas fueron precintadas para evitar sustracciones de sus propias tropas. Con mucho en la presa hundida estaría lo que se había recuperado de los galeones y navíos hundidos, por ejemplo del navío de guerra francés *L'Esperance* (anterior *HMS Hope* inglés) se extrajeron jarcias, cables y anclas, y una gran parte de la rapiña que realizaron en los alrededores (lo que se distribuyó en otros navíos ingleses fue luego embargado por la Corona inglesa), además de lo que estuviese sin descargar de

las mercancías españolas, preferentemente arcones de mercaderes que se habían opuesto a la descarga pensando que no iban a ser atacados.

Cuando la Corona española empezó a dar licencias a particulares para la búsqueda de los tesoros de Rande, no todos estos se centraron solamente en los navíos naufragados en la bahía de San Simón; algunos de ellos también intentaron localizar los restos del galeón hundido al sur de las islas Cíes.

Relación de empresas que intentaron localizarlo:

- 1826 Isaac Dickson
- 1866 Saint Simón Sicard
- 1868 Emery Gowen (sólo lo planificó)
- 1872 H. Magen- E. Bazin.
- 1885 The Vigo Treasure. J.J. Boyle.
- 1904 Giuseppe Pino
- 1956 John Potter Jr.
- 1978 M. Chesqueric (no obtuvo permiso)
- 1989 Sociedad Estatal V Centenario. Enrique Lechuga.
- 1991 Sociedad Estatal V Centenario.
- 2004 San Simón GmbH. Ferdinand Karnath. (no obtuvo permiso)
- 2005 John S. Potter
- 2007 Subsea-John Lethbridge (fue inspeccionado por la Guardia Civil)
- 2012 Fundación iberoamericana para el fomento de la cultura y las ciencias del mar (FOMAR). Enrique Lechuga.
- 2018-19 Proyecto Cíes.

Todos los historiadores y buscadores de tesoros lo identificaron como la presa del *Monmouth*, hasta que en 1956 llegó a Rande John Potter Jr. Este americano hace referencia, en su libro "*En busca del tesoro de la ría de Vigo*", a que uno de sus colaboradores había encontrado un documento inédito, en aquellos momentos, del que no especifica qué tipo de manuscrito es, ni donde estaba, en el que se recoge que uno de los galeones apresados era el *Santo Cristo de Maracaibo*, que evidentemente si no aparecía en las listas de naves llegadas a Inglaterra se podía colegir que se había quedado por el camino. Esta denominación es usada tanto por Potter, como por su colaborador Robert Stenuit, en sus publicaciones respectivas sobre sus actuaciones en la bahía de San Simón y alrededores.

Cuando a partir del 2002, el que suscribe inicia la investigación de los documentos existentes sobre Rande en los archivos españoles, franceses, ingleses y holandeses, uno de los objetivos a clarificar de aquel episodio, entre otros muchos dados por buenos sin contrastarlos, es el dato de cómo se llamaba el galeón apresado por los ingleses y que se perdió a la salida de la ría de Vigo el 6 de noviembre de 1702.

En principio había que localizar el documento al que hacía referencia Potter. En el Archivo General de Indias (AGI) y en el Archivo National de la Marine Francaise sólo existe, o se ha localizado hasta el momento, un documento

que coincide con la descripción del buscador de tesoros americano. Este es el existente en el Archivo General de Indias en Indiferente General 2633, y consta de tres folios.

Nauos y paradero que han tenido en la Ría de Al
 cendela, según las noticias q. hasta agora se han podido
 Inquirir.

Nauos q. se quemaron entoa
 mente con la carga q. tenían

- 1^o La Capitana
- 2^o La Ammiranta
- 3^o Señ. S. de los Dolores Merchante de No. Conclada
- 4^o S. Margarita Merchante de 300.
- 5^o S. Domingo Merchante de otras 300.

Nauos q. quemaron lo se
 gures, y se llevaron su carga.

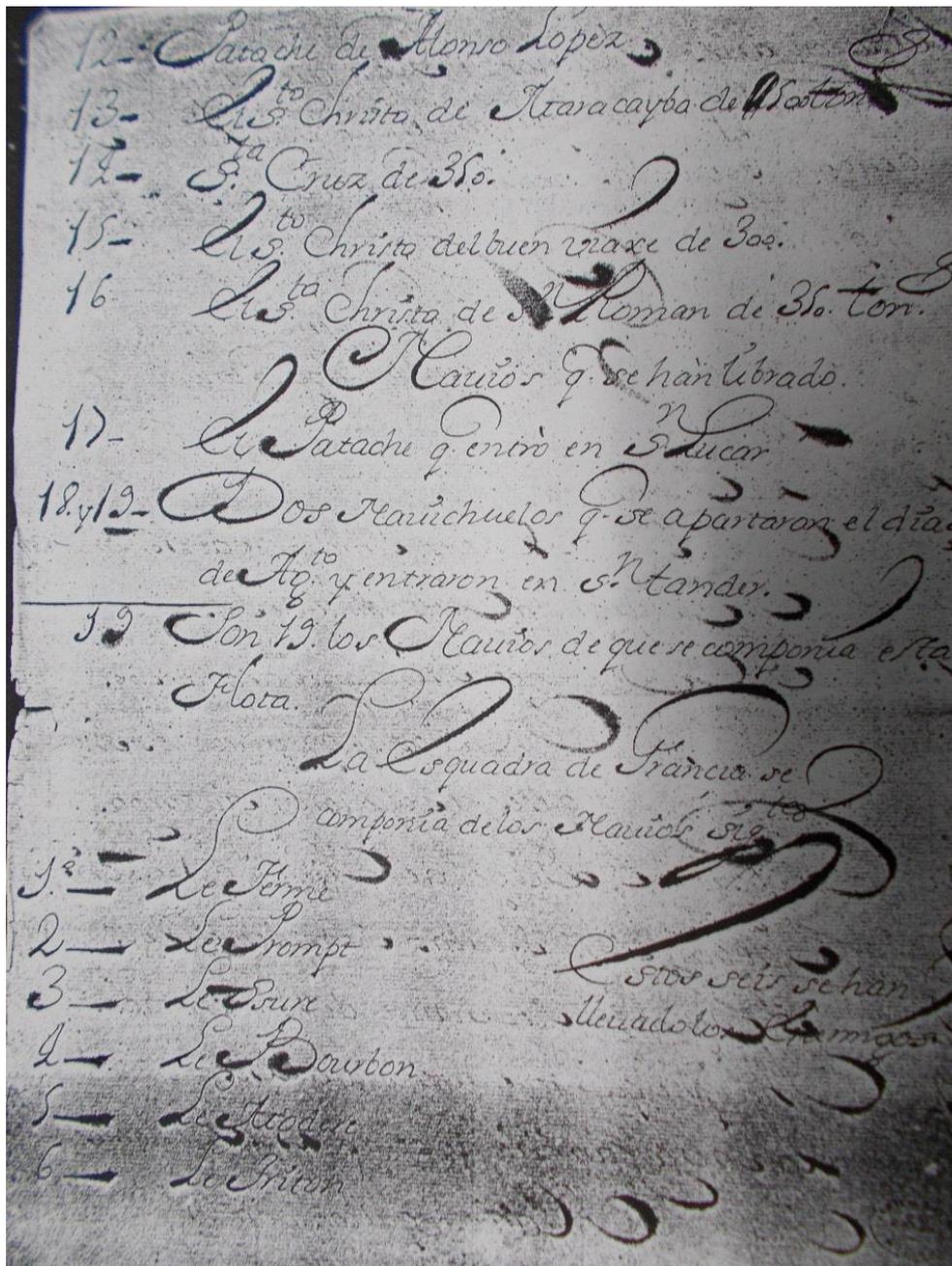
- 6^o S. Pedro de Alcalá, de 400. ton.
- 7^o S. Jacinto Señ. S. de las Sociedades de 200.
- 8^o S. Bonazio, Merchante, de 400. Conclada
- 9^o Felipe quinto, Merchante de 200.
- 10^o La sacra familia, de otras 200. Conclada

Nauos que con toda la
 carga se llevaron.

- 11^o Capitana de Arcoquer



Indiferente, 2633



A continuación vamos a analizarlo:

1º- Es un documento sin firmar y que no indica a quien va destinado, por lo cual no parece emitido para utilización oficial, sino como complemento de otro documento.

2º-En su encabezado dice "Relación de los navíos de la flota que salieron de la Havana y paradero que han tenido en la Ria de Redondela según las noticias que hasta ahora sean podido inquerir.", Según la RAE el término "inquerir" significa indagar, averiguar, por lo tanto no son de testimonio directo, ni son datos confirmados.

3º-En él se hace relación a varios grupos de navíos españoles: los que se quemaron, los que quemaron los ingleses después de vaciarlos, los que se llevaron con su carga, y los que se libraron.

En el primer grupo no especifica bien los nombres de los navíos. Cuando enumera los cinco, de los de mayor importancia parece desconocer su nombre y lo sustituye por su función en la flota, Capitana y Almiranta.

En el segundo grupo recoge un mercante de mediano porte, el *S. Ignacio* que no estuvo en la flota, ni a la ida ni en el tornaviaje, ni en Rande aquel aciago día, ni aparece en los listados de la Casa de Contratación de aquellos años. Incluye también otro mercante que llama *Philipe Quinto*, de 250 toneladas, cuando este galeón se lo llevaron a Inglaterra y se corresponde con la presa del *Essex*, el King of Spain (Rey de España). **(5)**

En el tercer grupo, que engloba los que se llevaron cargados, desconoce el nombre de la Capitana de Azogues; pone el patache de Alonso López, que se llamaba Santa Cruz, que en realidad finalizó varado frente a la playa de Cesantes y después lo incendiaron los holandeses, y así se denomina el pecio allí existente. En este caso concreto en la flota había dos Santa Cruz, uno un galeón y otro un patache, si el galeón llegó a Inglaterra, el patache quedó en la bahía. Y para rematar recoge que se llevaron también el *Santo Cristo de San Román*, cuando este galeón, que salió con la flota desde Cádiz, fue apartado por el propio Manuel de Velasco en las Indias por no cumplir las condiciones de navegación necesarias para volver a la península. **(6)**

El cuarto grupo, recoge los navíos que se libraron, el patache *Ntra. Sra. del Coro* que llegó a Sanlúcar como aviso y los dos galeones que lo hicieron a Santander escoltados por navíos franceses con los que se había separado de la flota en el mes de agosto por culpa de la niebla. **(7)**

El documento continua con los nombres de los navíos de guerra franceses, seis que se llevaron los enemigos y los otros nueve que fueron quemados por sus propios capitanes, incluidas dos fragatas de las que desconoce los nombres. También cita la presencia de un brulote, del cual tampoco sabe el nombre, y de un pontón que ayudó a bajar a tierra los cañones para montar las baterías del estrecho, algo que si debió ver; pero por el contrario no hace referencia a los que explosionaron, por lo menos dos, y que creemos debieron llamar la atención de todos los que estaban en los alrededores de la bahía.

Al mismo tiempo debemos aclarar que el porte de los diferentes navíos en esta relación es menor del oficialmente declarado en los registros de salida, realizados por los oficiales de la Casa de Contratación, antes de partir hacia América, sea expresados en la medida común de la época, la tonelada Vizcaína, o en la tonelada normalizada.

En la relación comentada nos encontramos que el escribiente desconoce muchos nombres de los navíos de la flota, por tanto es ajeno a ella y no parece que fuera testigo directo de la batalla. Podremos conjeturar que estos folios podrían pertenecer a una carta del 16 de noviembre de 1702 que envió Juan de Larrea a Manuel de Aperregui, secretario del Consejo de Indias, que incluía "*las relaciones y papeles de lo subcedido a la flota y navíos de Su Majestad cristianísima en Vigo*". El comisionado Larrea llegó a Redondela el 13 de octubre y fue, según su testimonio aportado ante la acusación de haberse ido antes de

la batalla, uno de los últimos en abandonar Redondela con su familia camino de Porriño. Tanto la redacción de la carta como el documento que analizamos parecen contradecir su defensa y los datos que enumera debieron ser recogidos de la gente que iba llegando a donde él estaba. **(8)**

Un sencillo análisis caligráfico comparando la carta citada con el documento parece confirmar esta hipótesis: las “s” finales, las “n”, las “l” mayúscula y la palabra “hasta” son iguales.

Ante estas numerosas imprecisiones o fallos consideramos que no es muy válido el documento citado y comentado para usarlo como base para afirmar que se llevaron el *Santo Cristo de Maracaibo*; además ni siquiera cita al *Nuestra Señora de los Remedios (9)*, que fue en la flota y sí estuvo en Rande porque su capitán asistió a la reunión previa a la llegada de los enemigos, ni al *Ntra. Sra. de las Angustias*, ni al *Ntra. Sra. del Rosario*, *S. José y las Animas* (el Tauro de los ingleses) que vino sustituyendo al *Sto. Cristo de S. Román*, ni a dos pataches el *S. Juan* y el *Trinidad*.

Dentro de este contexto cuando llega la flota a Vigo Pablo Ramírez de Aguilar se encarga de recoger los papeles de todos los galeones, de su descarga y carga en Nueva España, y posteriormente certifica que el Maracaibo “*entró en el puerto de Vigo donde se perdió en la invasión del enemigo*”. No indica en ningún momento que se lo habían llevado como si lo hace con otros que así lo fueron.

Por el contrario entre los variados documentos oficiales, si podemos saber que galeón era el que se llevaron los ingleses.

A- Al irse los enemigos el escribano de la flota Antonio Suárez fue recabando testimonios, como era norma, de marineros y oficiales para informar al Consejo de Indias de lo que había sucedido. Una de estas entrevistas es muy significativa. Es la del piloto acompañado **(10)** de la Almiranta, *Santísima Trinidad* y *Ntra. Sra. del Rosario y las Animas*, llamado Juan de Armas que declara que una vez prendida la mecha de fuego de su galeón se tiró al agua y nadó hasta el galeón de Pedro Méndez, donde lo cogieron prisionero los ingleses. De esta declaración, hecha por un conocedor de la flota y de sus barcos, se puede deducir claramente que el galeón de Méndez no estaba ardiendo y que lo capturaron los ingleses en él.

“y yendo nadando se favoreció de otro navío español del que era capitán Pedro Méndez y habiendo llegado los ingleses, le hicieron prisionero...” (11)

Este dato, y otros que da, coincide con declaraciones efectuadas por el artillero de la Almiranta, Juan Camacho; por el despensero de la Almiranta, Antonio Facies y por el capellán de la flota, Antonio Berfibio, que también afirma que cinco de los galeones no ardieron.

Según los archivos de Sevilla (AGI) el galeón del que era capitán y propietario Pedro Méndez del Villar se llamaba *Nuestra Señora de los Remedios y San Francisco Javier*.

B-Cuando en noviembre de 1702 la Corona manda desde La Coruña, en donde era Oidor y Alcalde Mayor de la Real Audiencia del Reino de Galicia, a Redondela a Fernando Bentura de la Mata Linares, para que inspeccione el estado de los cascos naufragados y se encargue de extraer lo que pueda de ellos, así como para localizar cajones y mercancías que se habían desembarcado y ocultado en las poblaciones del contorno de la bahía antes de la llegada de los enemigos, este informa de que uno de los galeones que se llevaron era el *Nuestra Señora del Carmen*. En la flota de 1699 no había ningún navío con ese nombre; uno llamado así vino en la flota de Mascarúa un año antes **(12)**, y otro salió de Cádiz el 21 de febrero de 1702 para Buenos Aires y a la vuelta fue hecho presa por los ingleses frente a las costas portuguesas, **(13)** con lo cual es una confusión. Quizás la explicación esté en que la iconografía de la Virgen del Carmen y la Virgen de los Remedios es parecida, con el niño en los brazos, y sólo se diferencian en que la primera lleva un escapulario. **(14)**

C- Inmediatamente después de irse los enemigos se comenzaron las labores de rescate. Los buques estaban perfectamente localizados. Un navío de este porte cuando se hunde, sino se posa en un fondo quebrado, se escora a babor o a estribor y, dada la poca profundidad de la bahía, las jarcias y los mástiles sobresaldrían del agua y los que estaban varados en la orilla conservarían parte del casco que no hubiese ardido cuando los enemigos los volvieron a incendiar después de registrarlos y constatar que no los podían llevar.

En el primero que actuaron fue en la Capitana

“...pues se puede con fassilidad respecto de que en la bajamar queda descubierto todo lo mas del casco...”

*“..que se puede sacar sin diligencia de buzos por cuanto queda a la bajamar en seco...” **(15)***

D- De todas las intervenciones realizadas en ellos constan informes y memorias que recogen todo lo que se iba sacando y su estado. En concreto en el Archivo General de Simancas existe un documento, localizado por el historiador Juan Juega Puig, titulado *“Noticias de los frutos que se salvaron de la flota que se quemó en la ría de Vigo”* que recoge lo que sigue: **(16)**

GRANA FINA	Carga	Salvado	Buceado
Capitana	7470	1314	1581
Almiranta	6953	764	
Santa Cruz	1378	243	
N. Sra. Rosario		115	90
Maracaibo	1521	110	

GRANA SILVESTRE	Carga	Salvado	Buceado
Capitana	370	133	
Almiranta			
Santa Cruz			
N. Sra. Rosario			
Maracaibo	176	133	

AÑIL	Carga	Salvado	Buceado
Capitana	4524	575	1003
Almiranta			
Santa Cruz			
N. Sra. Rosario			
Maracaibo			

En esta relación se anota lo sacado de los galeones, tanto desde la superficie como buceando. No puede ser una lista realizada antes de la batalla, puesto que aún no se habían producido los naufragios. Al incluir un apartado de "Buceado" implica claramente que se refiere a actuaciones después de la batalla.

Por tanto, según esta relación, que podría ser de Bentura de la Mata, de finales de 1703 o principio de 1704, el *Santo Cristo de Maracaibo* estaba y está en la bahía de San Simón. Acorde con lo expuesto hasta ahora, según los documentos oficiales guardados en los archivos, el galeón que se hundió en el sur de las islas Cíes fue el *Nuestra Señora de los Remedios y San Francisco Javier*, de Pedro Méndez del Villar.

Pero a más. Cuando se celebra el 300 aniversario de la batalla de Rande, en 2002, con motivo de la exposición RANDE 1702 ARDE O MAR, que se montó en el Museo del Mar de Galicia en Vigo, fueron invitados a su inauguración tanto John Potter como Owen Lee y Robert Stenuit. El primero en una entrevista publicada por un diario local ante la pregunta del entrevistador sobre el nombre del barco naufragado a la salida de la ría, explica que ese era la presa del *Monmouth* que él había bautizado como el Sto. Cristo por eliminación y porque sonaba bien. En una de las publicaciones editadas en esas fechas, en la titulada *La batalla de Rande* de Faro de Vigo (pagina 236), en una entrevista a Stenuit sobre el tema éste responde

"está el barco que yo he llamado siempre el Santo Cristo de Maracaibo y que tal vez es otro barco",

continuando por reafirmar que lo llamaron así *"porque es una posibilidad"*.

John Potter se basa fundamentalmente en el documento que hemos analizado con anterioridad, así también recoge del mismo, al relacionar los componentes de la flota, la existencia del galeón *S. Ignacio*.

Por aquellas fechas Potter intentó que se le diese permiso para localizar los restos del galeón, que decía ya tenía ubicado, pero no se la concedieron. Luego la Administración del Estado le concede permiso a Enrique Lechuga para que prospecte una zona al sur de las islas Cíes en un intento de localizarlo. Lo que resulta un fracaso.

Aunque con posterioridad, utilizando los datos obtenidos, pretende obtener financiación porque creía que alguno de los puntos que había detectado sería el galeón hundido.

En el 2014 John Potter publica su último libro sobre el tema de Rande, falleció en enero de ese mismo año, titulado *“On the track of the HMS Monmouth’s galleon ...and sunken treasure”* (En la pista del galeón del HMS Monmouth y el tesoro hundido). No lo tituló en busca del Santo Cristo de Maracaibo, pudiendo hacerlo. Este libro fue traducido luego al gallego y la editorial que lo editó dió el paso que Potter no se atrevió a dar y retituló la obra como *“Tras o rastro do Santo Cristo de Maracaibo”*, no sabemos si aconsejada por algún asesor histórico o por el simple hecho del marketing.

En 2018 se puso en marcha el Proyecto Cíes. (17) Su objetivo era localizar el pecio partiendo de la información obtenida de que estaba ubicado a noventa y siete metros. Se formó un equipo que comenzó por revisar los documentos existentes en Inglaterra de los diarios de a bordo de los navíos que habían estado ayudando para que no se fuera a pique y de algunos otros que estaban en su proximidad. Además de ello se tuvo acceso al último informe de Enrique Lechuga, que había montado una asociación llamada FOMAR para llevar a cabo la búsqueda citada con anterioridad. Todos los documentos fueron analizados nuevamente y se llegó a la conclusión de que no habían sido bien interpretados. La zona donde podía estar el galeón estaba más al norte de lo que se había interpretado y coincidía con una profundidad entre los noventa y cinco y los noventa y nueve metros. Con la colaboración de la Armada española se pasaron por el área sonares de barrido lateral, perfiladores de fondo, magnetómetros y otros aparatos que detectaron varios puntos susceptibles de corresponder con los restos del galeón, destacando uno que sería de un barco antiguo. Quedaba por confirmar lo que los aparatos tecnológicos fijaban y para ello se recabó la presencia del barco de la Armada *Neptuno* para que con sus equipos, entre los que se incluía un ROV (Remote Operated Vehicle), se pudieran obtener imágenes.

En julio del 2019 este barco estuvo explorando, durante tres días, todos los puntos fijados en el área de interés, pero según el informe de estos trabajos

“ los resultados no fueron concluyentes, los restos metálicos localizados y la presencia de redes que permanecen enganchadas en el fondo, indican que debe haber un barco hundido. No obstante, la presencia de lodo, tapando todos los restos, no permite asegurar que los restos del barco hundido, correspondan al galeón buscado.”

NOTAS

- 1- TV se refiere a toneladas vizcaínas una medida de capacidad que se empleaba para saber el arqueado de los barcos.
- 2- AGI. Contratación 1261. Fol 165
- 3- MARTIN LEAKE, S. *Life of captain Stephen Martin 1666-1740*. Ed. 1895.
- 4- AGI. Contratación 2901. En 1701 el *San Juan Bautista* y la *Sta. María de Tezanos* habían llevado azogue (mercurio) a Nueva España. La *Tezanos* finalizó naufragando en San Juan de Ulúa y la *San Juan Bautista* vino en conserva con la flota.
- 5- En la flota que había salido de España en 1699 fue el *Nuestra Señora del Buen Viaje y las Ánimas*, pero el general Velasco lo desechó para la vuelta. Dado el retraso del tornaviaje su dueño, Rodrigo Martín de Oviedo, consiguió botar un nuevo barco en 1701, que bautizó con el mismo nombre sustituyendo las *Ánimas* por el nombre del nuevo rey español desde finales de 1700.
- 6- AGI. Contratación 1264 n1. Manuel de Velasco lo excluyó de la flota “*por inhabil*” y fue sustituido por el *Nuestra Señora del Rosario, S. José y las Ánimas* también conocido por el Toro.
- 7- El *Nuestra Señora del Rosario* y el *Ave María*.
- 8- Juan de Larrea fue nombrado Comisionado para recibir a la flota y dirigir la descarga el 28 de setiembre y llegó a Redondela, según sus propias cartas, el 13 de octubre, que es cuando visita algunos galeones, durmiendo en la Capitana, y es informado por el Príncipe de Barbazón de que toda la plata y la mayoría de los arcones de los mercaderes estaban camino de Lugo.
- 9- AGI. Contratación 1264 N4
- 10- Es como se definía al segundo piloto, como un primer oficial de la actualidad.
- 11- AGI. Escribanía 177A.
- 12- AGI. Contratación 1263 N5.
- 13- AGI. Contaduría 2901.
- 14- Los navíos no llevaban el nombre escrito como ahora, sino que representaban su nombre con figuras alusivas situadas en el espejo del castillo de popa.
- 15- AGI. Indiferente G. 3633, fol. 11 y fol. 13. La Capitana estaba hundido cerca de la costa, se había acercado a ella porque toda su tripulación se encargó de atender la batería de Corbeiro; en ella lucharon contra los holandeses que desembarcaron en tierra y contra sus navíos, hasta que huyeron en dirección de Pontevedra.
- 16- JUEGA PUIG. Juan. *La flota de Nueva España en Vigo*. 1702. Ediciones Castro.
- 17- El Proyecto Cíes fue promovido por Yago Abilleira Crespo, investigador de historia naval, que conformó un equipo con Xurxo Constela, Ramón Patiño, Christopher Gait y David Silvestre. Por parte de la Armada española participaron los barcos *Segura, Tofiño* y *Neptuno*.