



Carlo Iberti

Tre miliardi nella baia di Vigo



www.liberliber.it

Questo e-book è stato realizzato anche grazie al sostegno di:



E-text

**Web design, Editoria, Multimedia
(pubblica il tuo libro, o crea il tuo sito con E-text!)**

<http://www.e-text.it/>

QUESTO E-BOOK:

TITOLO: Tre miliardi nella baia di Vigo

AUTORE: Iberti, Carlo

TRADUTTORE:

CURATORE:

NOTE:

CODICE ISBN E-BOOK: n. d.

DIRITTI D'AUTORE: no

LICENZA: questo testo è distribuito con la licenza specificata al seguente indirizzo Internet:
<http://www.liberliber.it/online/opere/libri/licenze/>

COPERTINA: n. d.

TRATTO DA: Tre miliardi nella baia di Vigo / Carlo Iberti. - Milano : U. Hoepli, 1942. - 365 p., 57 c. di tav. : ill. ; 21 cm.

CODICE ISBN FONTE: n. d.

1a EDIZIONE ELETTRONICA DEL: 22 marzo 2017

INDICE DI AFFIDABILITA': 1

- 0: affidabilità bassa
- 1: affidabilità standard
- 2: affidabilità buona
- 3: affidabilità ottima

SOGGETTO:

HIS027150 STORIA / Militare / Navale

DIGITALIZZAZIONE:

Paolo Alberti, paoloalberti@iol.it

REVISIONE:

Catia Righi, catia_righi@tin.it

IMPAGINAZIONE:

Paolo Alberti, paoloalberti@iol.it

PUBBLICAZIONE:

Catia Righi, catia_righi@tin.it

Liber Liber



Se questo libro ti è piaciuto, aiutaci a realizzarne altri.
Fai una donazione: <http://www.liberliber.it/online/aiuta/>.

Scopri sul sito Internet di Liber Liber ciò che stiamo realizzando: migliaia di ebook gratuiti in edizione integrale, audiolibri, brani musicali con licenza libera, video e tanto altro: <http://www.liberliber.it/>.

Indice generale

Liber Liber.....	4
PREFAZIONE.....	9
CAPITOLO I	
LA BAIA DI VIGO.....	11
CAPITOLO II	
LE NAVI FRANCESI.....	18
CAPITOLO III	
I GALEONI SPAGNUOLI.....	44
CAPITOLO IV	
MICIDIALE BATTAGLIA.....	75
CAPITOLO V	
GLI IMMENSI TESORI DELLE INDIE.....	134
CAPITOLO VI	
QUANTO TESORO RICAVALA ANNUALMENTE LA SPAGNA DALLE INDIE.....	179
CAPITOLO VII	
QUANTO TESORO GIUNSE A VIGO SUI GALEONI	198
CAPITOLO VIII	
CONTRADDIZIONI, FANTASIE ED ASSURDI CIR- CA LO SBARCO DEL TESORO NELLA BAIA DI VIGO.....	218
CAPITOLO IX	
QUANTO TESORO FU SBARCATO A VIGO.....	274

CAPITOLO X	
CHE AVVENNE DEL	
TESORO SBARCATO.....	315
CAPITOLO XI	
LA PREDI DEL «MONMOUTH»	
E IL SUO NAUFRAGIO.....	354
CAPITOLO XII	
IL BOTTINO.....	380
CAPITOLO XIII	
LA ZECCA DI LONDRA	
E IL TESORO DI VIGO.....	403
CAPITOLO XIV	
I CONCESSIONARI DELLA BAIÀ DI VIGO.....	433
CAPITOLO XV	
QUANTO TESORO GIACE ANCOR SOMMERSO	
NELLA BAIÀ DI VIGO.....	453
CAPITOLO XVI	
SI PUÒ RICUPERARE IL TESORO? CONSIDERA-	
ZIONI TECNICHE E GEO-IDROGRAFICHE – MEZ-	
ZI E METODO PER RICUPERARE IL TESORO DI	
VIGO.....	458
APPENDICE.....	487

CARLO IBERTI

**TRE MILIARDI
NELLA
BAIA DI VIGO**

57 tavole fuori testo



Nave da guerra inglese a tre ponti (*pag. 79**).
(Atlante di Padre Coronelli. Venezia 1691).

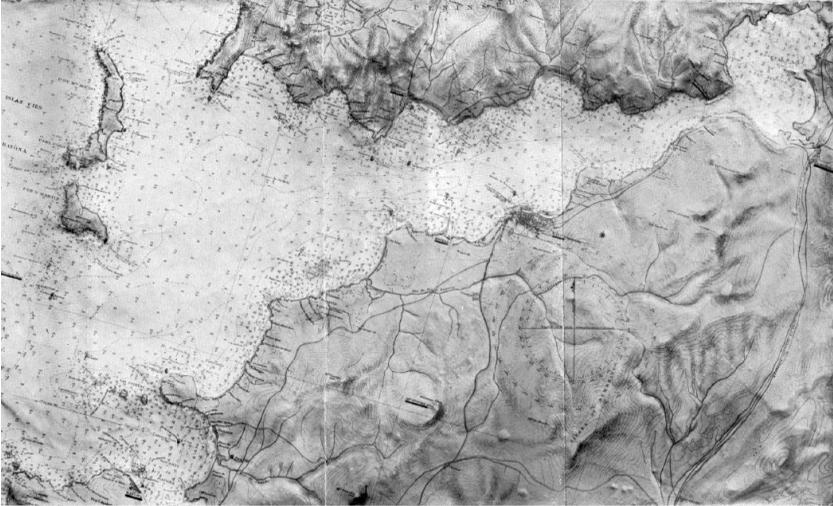
* Tutti i rimandi sono da riferirsi alle pagine dell'edizione cartacea.

PREFAZIONE

Nel dar oggi alle stampe questo documentario, maturatosi attraverso quarant'anni di studi sui luoghi e ricerche personali in Spagna, Portogallo, Inghilterra, Olanda e Francia, avverto il lettore che le citazioni si riferiscono sempre a quelle dei documenti originali, mai a ristampe, e tanto meno a traduzioni.

Abbazia, Villa Alma, li 21 Giugno 1941-XIX.

CARLO IBERTI



Vista, generale della Baia di Vigo colle sue isole ed insenatura del Rande, dove avvenne la celebre battaglia di Vigo (*pag. 2*).

CAPITOLO I

LA BAIJA DI VIGO

La baia di Vigo è forse la più incantevole e pittoresca baia del mondo.

Circondata e protetta da belle e selvagge montagne, è quasi sbarrata verso l'Atlantico da due isolette dette di Baiona o Cies, estremamente accidentate, che danno luogo a due canali per cui i vapori mercantili e le più grandi navi da guerra possono entrare nel vasto e ridente bacino.

Vigo, graziosa cittadina sulle falde di un piccolo colle, cui fanno corona le mura del Castillo De Castro, specchia civettuola in questa gran coppa azzurra le sue bianche case. La popolazione, di circa 30.000 abitanti, è forte e laboriosa, l'uomo evoluto e sagace, la donna spesso bella e sempre aggraziata e simpatica.

Le vie dei suoi quartieri vecchi sono strette ma pulite, mentre le moderne si aprono belle, ombreggiate e spaziose.

Il clima è dolce e temperato, come fan fede le osservazioni dei bollettini metereologici segnanti una media di più che 250 giorni di bel tempo all'anno.

È paese di grandi risorse; la vegetazione è lussureggiante, le diverse coltivazioni molto ben accudite, la pesca meravigliosamente abbondante, le industrie incipienti ma moderne, il commercio vasto e solido.

Vigo è famosa soprattutto per le sue sardine, alla cui lavorazione accudiscono con successo anche Italiani. Da quando questi pesciolini deliberarono di volgere il tergo a Nantes per venire a Vigo, qui sorse come per incanto una poderosa flottiglia di navi peschereccie e di stabilimenti; ricordo come in certi giorni dalla nave ancorata nell'interno della baia non si potesse quasi scorgere l'acqua a causa del fitto e vasto sciame di sardine.

Quanta bellezza di natura in quel manto d'argento semovente e scintillante con pittoresca varietà d'ombre al dardeggiare dei cocenti raggi solari!

Ma l'uomo, sempre ingrato, dopo di averle decapitate e ben confezionate in scatole, le manda in giro pel mondo sotto la gallica scritta di «Sardines de Nantes».

Benchè di origine antichissima, Vigo non comincia a figurare che dopo la conquista dell'America.

Sul principio del regno di Filippo V, primo re dei Borboni della Casa fino a poco tempo fa regnante, avvenne nella sua baia l'importante battaglia di cui ci occupiamo.

Sul finire del secolo XVIII questa città cadde in potere di una spedizione inglese, che l'abbandonò pochi giorni dopo, durante la guerra dell'indipendenza; essa

seppe poi meritarsi il glorioso titolo di «città fedele» per averne cacciato le soldatesche napoleoniche.

Nell'insenatura di Cangas scorrono a mare, miseri d'acqua, due fiumiciattoli.

Questo villaggio, che tanta importanza ebbe al momento della battaglia di Vigo mi rammenta molto una piccola località di Grecia, la tanto decantata Lepanto, che a fatica potei nelle mie peregrinazioni scovare sulla opposta sponda della dimenticata Corinto, fatta forse vergognosa di sè, come se gli uomini avessero inventata in suo onore, grandiosa favola, la battaglia di Lepanto, segnacolo fulgido della potenza di Cristo sullo sgominato potere di quel povero Maometto, che i Cristiani trionfatori relegarono in Turchia, colà detenendolo per uso e consumo locale, giocattolo accarezzato dagli uni, bistrattato dagli altri.

Cangas però, più che alla battaglia di Vigo, deve l'odierna sua rinomanza alle fabbriche per la confezione delle sardine in scatola.

S'annida quivi il villaggio che specchia gaiamente le bianche case de' suoi pescatori nelle tersissime acque, che bacia di frequente il remo dei gitanti od increspa la continuata lenta fuga dei vaporini vibranti all'aria le garule canzoni paesane.

La punta estrema di Bestias e quella del Castillo del Rande formano la gola più stretta di questa baia. Son di color chiaro, ben scarpate, e conservano tuttora le rovine dei forti. Il loro fondo sottomarino è considerevole, poichè varia dai venti ai trentotto metri.

Da questo punto incomincia una grande insenatura, molto estesa dalla parte del nord, ma poco avanzata verso il sud. L'acqua non è qui molto profonda, sicchè colla bassa marea la parte estrema del nord vi rimane in secco. Vi sfocia dal nord un fiume che conduce al villaggio di S. Payo e dal sud se ne immerge un altro che porta a Redondela; sì l'uno che l'altro sono navigabili con piccoli battelli durante l'alta marea.

Qui le navi coi fianchi squarciati sussultavano sull'onde e agitavano convulsamente le vele ai venti come per dar l'estremo saluto ai monti che, impietriti colossi impotenti al loro soccorso, le miravano. Qui rabbiosamente s'inabissavano nei gorghi profondi, scavandosi la fossa. Qui i temuti cannoni vomitando fuoco disseminarono distruzioni e stragi; ed ora, spogli dell'antico odio bestiale tacciono, dormono l'uno all'altro abbracciati nel sonno misterioso e fatale dell'eterno, nel bacio della morte.

Dopo il battesimo del Rande si dicono fratelli; i due forti, che sovr'essi stanno quasi guardie al sepolcro, par che implorino pietà alle acque che di continuo li flagellano, mentre irti i sovrastanti monti vegliano, funebri cipressi, i morti.

Percorrendo l'acqua per due miglia ed un terzo dalla punta di Bestias si arriva all'isola di S. Simon, che è di altezza media ed ha due isolette alle sue parti estreme. Poco lungi dalla costa, ad oriente, s'erge un alto monte

sulla cui cima si trova un romitaggio dedicato a Nuestra Señora de la Peneda; serve esso magnificamente da guida al navigante per entrare nella baia attraverso il canale o passo del sud.

All'est delle citate punte, per circa un quarto di miglio d'estensione, possono dar fondo molte navi.

La profondità dell'acqua varia dai dodici ai trentadue metri; il suolo marino è melmoso, ed il riparo da qualsiasi vento è perfetto.

L'insenatura di S. Simon può servire benissimo di rifugio alle navi sprovviste d'ancore e cavi, senza che abbiano a correre rischio di natura alcuna; essa misura circa 2500 ettari di superficie, da quattro a cinquecento dei quali possono offrire ancoraggio sicuro a navi di qualsiasi tonnello.

Sonnecchia qui nascosta tra folte piante, dimenticata, la ormai di sè dimentica Redondela, e l'oblio vi avvolge tutte le cose nella sua notte.

La città di Vigo è regolare e compatta; a cominciare dal luogo ove è sita la batteria va salendo quasi arrampicandosi dolcemente sul monte, tenendo alle spalle un antico castello, ed al sud, a circa un terzo di miglio, l'altro castello denominato de Castro, situato sul piano di una altura ben visibile da tutta la baia.

Dalla citata batteria, andando verso sud-ovest, stendesi una piccola insenatura che chiamano di S. Francisco, perchè là dove essa termina sorge un convento di tal nome.

Poco lungi dal convento di S. Francisco, ove coperti di cilicio notturnamente i frati biascicano preci a Dio per la pace sul mondo, si annidano taciturne le case ed il romitaggio di Bousas sopra una bassa punta pietrosa, ai cui piedi van perdendosi nell'acqua vari isolotti.

La baia di Vigo è tutta circondata da serre e da cordigliere che le dànno un magnifico aspetto, essendo il terreno molto ben coltivato.

Sul fianco sud v'è un monte a punta, sulla cui sommità sorge un grand'eremo dedicato a Nuestra Señora de l'Alba, facilmente visibile anche da forti distanze. I naviganti lo conoscono bene perchè serve loro di segno per l'entrata in baia, facendo rombo con diversi altri punti.

Le maree hanno luogo, nei giorni di congiunzione ed opposizione, alle tre ore del pomeriggio, e raggiungono da quattro a cinque metri.

Il porto di Baiona è piccolo e disseminato di bassifondi; il suo riparo maggiore trovasi a sud-est della Punta Teneya cosparsa di scogli.

È di altezza regolare e vi s'ergono a ridosso le mura di un gran castello rovinato. Le case di Baiona sono pulite e biancheggianti al sole, ma non si scorgono fino a quando si raggiunge il porto.

Quel navigante che vi volesse entrare senza pilota, va a rischio di perdersi fra gli scogli.

Il monte San Rego, estremità settentrionale dell'imboccatura del fiume, segna il termine della Galizia, che s'aggrappa al Portogallo col quale confina.

A sud-est di S. Tecla sta la punta Camiña. Essa è bassa, arenosa e segna la punta meridionale del Rio Miño, fiume navigabile, ma di entrata pericolosa avendo in sua bocca un'isoletta bassa che lo divide in due branche, per una delle quali generalmente salgono e scendono le imbarcazioni. Sul fianco meridionale del fiume s'arrampica la piccola città di Camiña, già territorio del Portogallo.

Don Vicente Tofiño, narrando nel 1789 della splendida baia di Vigo, ce ne tesse una magnifica descrizione illustrata d'una carta idrografica pregevolissima, non solo perchè è la prima del genere che mai siasi pubblicata, ma anche perchè è sì minutamente esatta che in nulla differisce dalle attuali in uso, come può persuadersene il lettore dando uno sguardo alla illustrazione che ne riproduce la parte delle isole Cies e dintorni¹.

«Ben si potrebbe paragonare questa superba baia – sono parole del celebre De Mariana – ad un robusto braccio che l'Oceano immette nella terra, terminando sua espansione a mo' di mano là dove serrasi l'insenatura di Redondela»².

1 DON VICENTE TOFIÑO, *Sociedad hydrographica, Baja de Vigo*.

2 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. II, pag. 205.

CAPITOLO II

LE NAVI FRANCESI

La morte di re Carlo di Spagna, la confusione nata per la successione al trono e la incertezza se e quando sarebbe scoppiata la guerra, paralizzarono il commercio delle Indie Spagnuole a tal segno che nessuna flotta era ormai più giunta in Europa dal 1698 all'anno 1702, ossia per la durata di tre lunghe annate.

Una squadra sotto il comando di Don Manuel De Velasco, sia a causa di apprensioni per le complicazioni sorte, sia per ragione dell'enorme quantità di ricchezze che vi si erano accumulate a bordo durante sì lungo tempo, stava aspettando in America la scorta di navi da guerra che il re di Francia aveva promesso.

Mentre alcune navi del marchese De Coëtlogon s'erano già recate colà partendo da Brest, una flotta francese, composta di ventitre navi da guerra comandate dal conte de Château-Renault, partì da Cadiz alla volta delle Indie, ove s'incontrò coi galeoni che scortò poi in Ispagna.

Un giornale ufficiale di Parigi, dedicato al re, il *Mercurie Galant*, pubblicò nel novembre del 1702 la «lettera» d'un ufficiale del vascello *Le Henry*, in forma di relazione, sul viaggio in America dell'armata di S. Maestà

che nell'anno 1701-1702 scortò la flotta dalla Nuova Spagna a Vigo³.

Ma poichè intendo che questo mio libro sia sempre documentato anche nei minimi particolari, penso che convenga, per ragioni storiche, ch'io lasci la parola a quest'ufficiale che stese la relazione della spedizione cui egli stesso partecipò, descrivendola in ogni particolare, e arricchendola di preziosi aneddoti, ch'io per altro quasi sempre sottaccio per ragioni di brevità.

«Io comincerò dunque dal 22 novembre 1701 – così narra egli – giorno in cui partimmo da Cadiz con trenta navi da guerra comandate dal conte de Château-Renault vice-ammiraglio francese.

«Si fece rotta per le isole di Madera, dove dovevamo trovare una fregata incaricata di darci le opportune istruzioni circa il viaggio da noi intrapreso. Ma non avendo colà incontrato vascello alcuno, il vice-ammiraglio cre dette opportuno di continuare il viaggio per le isole della Martinica, ove arrivammo il 21 gennaio del 1702, restandovi 54 giorni senza che nulla accadesse degno di menzione.

«Si seppe poscia che gli Inglesi erano stati con 14 navi alla Barbade, donde s'eran diretti verso la Giamaica.

3 *Mercure Galant*, novembre 1702, pag. 89.

«Giunse nel contempo a Château-Renault qualche fregata dalla Francia, recandogli istruzioni che però non vennero allora a mia conoscenza...

«Mentre eravamo sul punto di far vela per la nostra spedizione approdò uno dei vascelli della squadra di M. De Coëtlogon, il quale era già stato anteriormente mandato all'Avana per prendervi la flotta di Spagna. Ma non avendola egli trovata ed avendo poscia spedito qualche nave della sua squadra a Vera Cruz, dove la flotta trovavasi, si dovè rimandare di giorno in giorno l'uscita dal porto.

«I capitani delle navi inviate, vedendo che gli Spagnuoli non sollecitavano per nulla, pensarono di tornare all'Avana per informare M. De Coëtlogon del come si trovava la flotta e della maniera d'agire degli Spagnuoli a Vera Cruz, dove essi lavoravano non più di quattro ore al giorno. In questo frattempo il vice-re del Messico gli faceva recapitare una lettera per avvisarlo che la flotta sarebbe stata pronta fra tre mesi.

«Egli allora decise di attendere; se non che, spirato detto tempo, ecco giungere una fregata con altra lettera la quale lo avvisava che, ad onta della diligenza postavi, la flotta non avrebbe potuto prendere il largo se non dopo altri due mesi.

«Non avendo egli più viveri per attendere, decise di far ritorno in Francia dopo aver colà atteso per la durata di ben cinque mesi.

«La sua squadra ebbe però a trovarsi in gravi imbarazzi quando fu in alto mare. Alcuni dei vascelli essendo

stati danneggiati dai vermi, che allignano in quelle rade, facevano acqua, sicchè ne fu lasciato uno alla Martinica, il *Mercur*e comandato dal cav. D'Autefort, che, da noi incontrato, ci disse come il Coëtlogon non avesse seco la flotta, perchè non s'era trovata ancor pronta nonostante il lungo tempo trascorso.

«Château-Renault, udito questo, credette bene di andare colà egli stesso a fine di ricondurla in patria nella bella stagione. A tale scopo egli salì su altra nave, e così pure fecero M. De Nesmon e M. De Rosmadecq, perchè i loro bastimenti a tre ponti erano troppo grandi per il paese dove andavano. Il vice-ammiraglio li rimandò quindi in Francia con nove altre navi a due ponti sotto il comando del capo-squadra M. De La Harteloire, mentre noi facevamo rotta per Leogane, nell'isola di San Domingo, ove arrivammo l'11 marzo...

«Essendoci riforniti un po' di viveri ripartimmo per l'Avana il 22 stesso arrivandovi il 9 di aprile. Dopo aver messo a terra gli ammalati, M. de Château-Renault, prevedendo che se non fosse andato personalmente a sollecitare gli Spagnuoli sarebbe accaduto a lui quanto avvenne a M. De Coëtlogon, cambiò altra volta nave essendo di soverchio pescaggio la sua, ed il 20 aprile se ne partì con altri cinque vascelli più piccoli, lasciando noi con M. De Nesmond ad attenderlo all'Avana...

«L'Avana è città ben costrutta; ha vie regolari larghe e lunghe. Le chiese sono grandiose, la gente bella, le donne molto ben fatte e d'un colorito magnifico. Il porto è molto grande, ma l'entrata vi è assai difficile special-

mente pel fatto che il canale è strettissimo e molto pericoloso per chi non lo conosce bene.

«S'ergono alla sua entrata due splendidi forti; soprattutto quello denominato Moro è una delle più belle opere a vedersi, tanto pel lavoro che vi si fece quanto per la posizione su cui l'hanno eretto. Si dice che, una volta ultimato, il defunto re di Spagna abbia chiesto se fosse costruito di diamanti, causa le somme enormi profuse nella costruzione di esso. È del resto molto bello.

«Della fertilità del paese io non posso discorrere con cognizione di causa; si pretende che se il suolo fosse coltivato sarebbe ubertoso quanto Vera Cruz; ma quelle genti sono pigre e passano il lor tempo a suonare arpa e chitarra; non bisogna discorrere loro di lavoro, preferiscono dormire...

«Mentr'io me ne stavo trascorrendo quel po' di tempo nello studiar la vita ed i costumi di quel paese, ecco farvi ritorno da Vera Cruz il vice-ammiraglio conducendo seco la flotta, cui aveva dato dieci giorni di tempo per caricare le mercanzie ch'erano all'Avana, donde si salpò il 24 di agosto, poichè tutto era all'ordine.

«Appena fuori del porto dell'Avana si fece rotta verso le otto di sera per portarci al nord e sud di Mantecas, onde trovare a tale latitudine il mezzo del canale di Bahama, nel quale ci ponemmo il dì appresso, ch'era il 25 dello stesso mese di agosto, mettendoci in rotta in numero di 57 vele allo scopo di cercare il 42° grado di latitudine del Banco di Terranova.

«Colà arrivati ci volgemmo all'est e all'est 14 di nord-est per andare a cercare l'altezza della Coruña, perchè gli ordini erano di portarci a Passage, ch'è un porto di detta costa.

«Se non che incontrammo un bastimento mercantile che ci fece ben tosto mutar di parere, avendo desso informato M. de Château-Renault che i nemici battevano il mare in numero di 150 vele e che n'erano state viste 18 incrociare dal Capo di Finesterre fino a quello di Ortegal, ch'è proprio la direzione che noi dovevamo tenere.

«Tenne egli quindi consiglio cogli ammiragli francesi e spagnuoli e nulla volle decidere prima di aver consultato anche i capitani, il che fece il dì dopo, ed ognuno diede il suo avviso per differenti punti d'approdo. Egli giudicò allora di attenersi alla maggioranza di voti e prese il partito più conveniente, quello cioè di andar ad ancorarsi presso le isole di Baiona in Galizia, per ritirarsi quindi in Vigo, che è un porto che dista da dette isole tre leghe circa, e nel quale intendeva fortificarsi, mentre si sarebbero attesi gli opportuni ordini delle Corone di Francia e di Spagna.

«Vi arrivammo il 22 di settembre, ed ivi apprendemmo che gli Inglesi erano a Cadiz.

«Appena ancorati si spedirono tosto dei corrieri per la Francia e per la Spagna perchè portassero notizie intorno all'arrivo della flotta cotanto desiderata.

«In attesa delle risposte delle due Corone, M. de Château-Renault stimò opportuno di sbarcare il denaro della

flotta, non essendosi troppo sicuro in quel posto che difettava di fortificazioni.

«Al caso egli tenne consiglio col principe De Barbanzon luogotenente generale delle armate del re di Spagna, che era stato inviato in questa provincia come comandante e che, avendo saputo dell'arrivo della flotta a Vigo, s'era ivi portato per dare gli opportuni ordini riguardo la flotta di Spagna e per provvedere a che nulla dovesse mancare alle navi del re di Francia.

«Tutto essendo alla dipendenza del vice-ammiraglio, del principe De Barbanzon e del generale della flotta chiamato Velasco, si diè principio allo sbarco del tesoro che si mandava a una città di cui ignoro il nome, ma che dista da Vigo una trentina di leghe, benchè occorresse *molta gente per sbarcare 100 milioni di pezzi da otto.*

«A tanto si fa ammontare il tesoro della flotta, benchè secondo alcuni sia di più e secondo altri di meno, senza contare le mercanzie; ciononostante lavoravasi continuamente a disporre 150 pezzi di cannone da batteria, dato che l'occasione richiedesse una difesa.

«Le genti della nostra nave d'altra parte lavoravano a far steccate che dovevano impedire al nemico d'entrare nel porto di Redondela, dove le nostre navi sono ancorate in linea appoggiata a curva, per presentare il fianco ai vascelli nemici nel caso che tentassero di rompere le steccate.

«Le cose svolgevansi in questo modo quand'io son partito da Vigo. Avendo la nostra nave bisogno di essere

riparata, poichè faceva acqua, M. de Château-Renault pensò a proposito di inviarcì a Brest.

«Al momento della nostra partenza giunse in porto da Madrid M. De Regnault ingegnere generale della Spagna, e raccontò a M. de Château-Renault che gli Inglesi si erano imbarcati a Cadiz lasciando sul terreno la grave perdita di ben 4000 uomini, e che si temeva venissero a Vigo sapendo dell'arrivo della flotta.

«Queste sono le ultime nuove ch'io ho appreso mentre facevo vela il 13 ottobre 1702»⁴.

Sin qui la relazione itineraria del bravo ufficiale, cui conviene aggiungere qualche particolare per meglio illustrare la parte presa dall'armata francese nell'affare dei galeoni di Vigo.

Bisogna riconoscere che Château-Renault, il quale era secondo Saint-Simon un grande e fortunato uomo di mare, ha fatto del suo meglio per trascinare felicemente a lor destinazione i galeoni di Vigo, cercando di scuotere quanto maggiormente poteva la lentezza proverbiale degli Spagnuoli.

In data 21 febbraio 1702 egli scriveva al Velasco la lettera seguente: «Io credo che V. Eccellenza avrà appreso che io mi trovo da circa due mesi in questi mari con trenta navi di linea del Re Cristianissimo, mio signore; ch'io ho l'onore d'essere capitano generale di S. Maestà Cattolica e che batto la bandiera di Spagna.

⁴ *Mercure Galant*, novembre 1702, pag. 89.

«Apprendo con mia somma sorpresa che la flotta del Messico è ancora a Vera Cruz. Quest'è un contrattempo funestissimo per la Spagna nella situazione attuale degli affari d'Europa; e siccome credo che nulla vi sia di più importante del condurre questa flotta in Ispagna, io voglio far del mio meglio per quanto dipende da me onde riuscirvi. Così, Signore, stimo essere di estrema importanza che la flotta si prepari a far vela per la fine di marzo, essendo questi, secondo quanto mi si è detto, i tempi migliori per uscire da cotesto luogo.

«Io devo, giacchè l'occasione mi si presenta, aggiungere che tutte le nostre navi hanno dei viveri sufficienti solo pel tempo che V. Eccellenza impiegherà con la massima diligenza a preparare la flotta alla partenza. Così io riposo sulle cure dell'Eccellenza Vostra e sugli ordini che le piacerà impartire perchè non si abbia punto a perdere del tempo»⁵.

Egli manda questo dispaccio a mezzo del giovane ufficiale di marina La Balde, che lo porta al Velasco a Vera Cruz mentre egli, compiendo movimenti diversi, cerca di evitare l'incontro colla squadra inglese dell'ammiraglio Bembow, a fine di non sciupare le sue energie e forze cotanto utili e necessarie per la scorta della flotta spagnuola.

«Io parto – gli scrive di nuovo in data 26 marzo – per andarmene all'Avana, ove spero di poter avere informazioni particolareggiate della vostra flotta. Conto di re-

5 Lettre à Velasco, Archives de la Marine, Lettres.

starvi assai breve tempo, e di recarmi io stesso a prenderla a Vera Cruz per adempiere agli ordini che voi avete dal re di Spagna di non partire se non sotto la scorta di M. De Coëtlogon o la mia. Debbo poi dire a V. Eccellenza che la scarsità di viveri ch'io ho sulle navi mi obbliga di chiedervi di sollecitare prontamente. Io non sono più in grado di attendere oltre, e sarebbe cosa ben funesta di aver perduto prima la scorta del signor marchese De Coëtlogon ed or la mia»⁶.

Questa lettera venne portata al Velasco dal Lannion capitano del *Volontaire*, il quale doveva in un col commissario generale De Gastines (ch'era con lui a bordo) sollecitare gli Spagnuoli onde non si perdesse maggiormente tempo. Ma fu ben poco il successo.

Il vice-re del Messico scrive il 22 marzo al Château-Renault una lettera, da cui si scorge che egli era armato del massimo buon volere di stroncare una situazione sì penosa e piena di eventuali perigli.

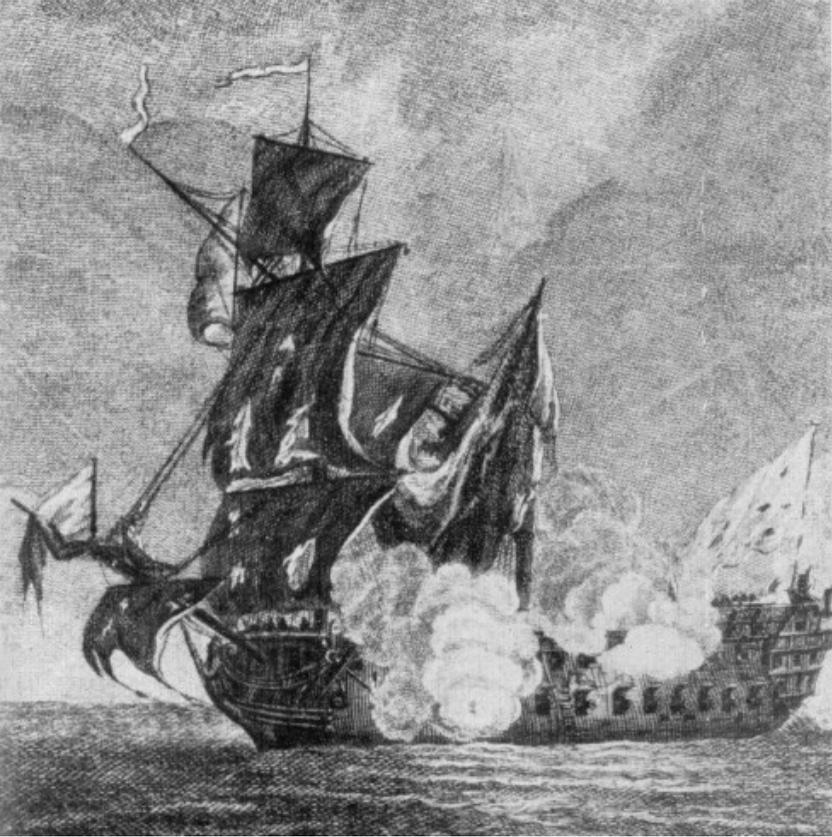
«Vostra Eccellenza – dice – può essere sicura che io, per quanto stava in me, non ho mancato punto a cosa alcuna per rendere la flotta atta a veleggiare al primo ordine di V. Eccellenza, avendo io all'uopo fatto del mio meglio per non dimenticare ciò di cui abbisogna. Io continuerò ad agire energicamente, affinchè non vi possa essere ritardo nell'esecuzione della partenza appena l'Eccellenza Vostra l'abbia fissata»⁷.

6 Idem, Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

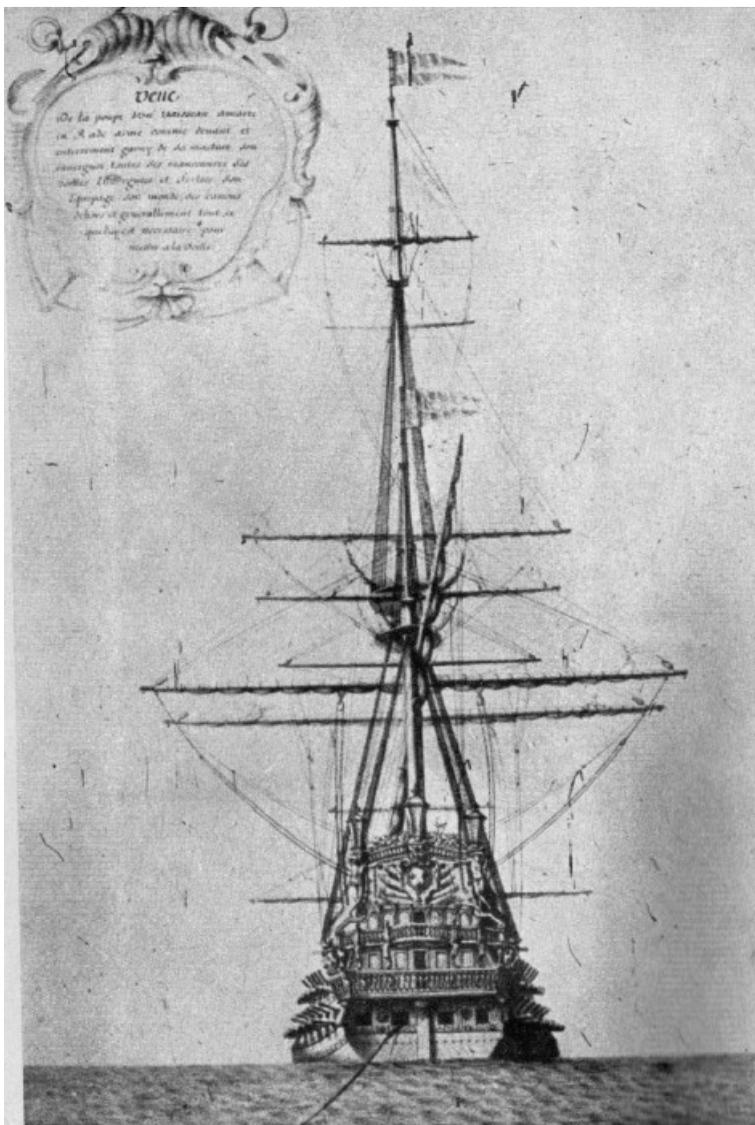
7 Archibo general de Indias, Manuscriptos, 61-1-20.



Messico. – antica carta riguardante il famoso porto di Vera Cruz
 ove s'adunava e donde partiva per la Spagna tutto il tesoro delle
 Indie battendo la rotta di navigazione via Avana (pag. 12).



Nave francese «Le Choquant» a 3 ponti e 88 cannoni (*pag. 26*).
(Stampa del Golden Buck Fleet Street, Londra).



Nave da battaglia francese a tre ponti, vista di poppa (p. 26)
(La Roërie, *Navires et Marins*)

Per parte sua anche il Velasco protestava in pari tempo il suo zelo, e scriveva al vice-ammiraglio francese: «L'ordine di V. Eccellenza ha aumentato le mie sollecitazioni per far carenare i vascelli e farli caricare, affinché non vi sia alcun ritardo quando l'Eccellenza Vostra arriverà sul luogo. È ciò ch'io bramo maggiormente al mondo, sia per affrettare il mio ritorno che per avere la fortuna di fare la guerra in compagnia d'un sì valoroso soldato. Io spero che vorrà l'Eccellenza Vostra ben ricevermi nel novero dei suoi, e mi procurerà l'occasione di persuaderla della gran brama di cui mi struggo»⁸.

Nonostante questo mutuo scambio di cortesie e benchè il Château-Renault avesse fissata la partenza pel 20 maggio, i galeoni non erano ancor pronti per l'epoca determinata, ed il vice-re del Messico, mendicando nuove ragioni per spiegare l'incomprensibile ritardo gli scriveva di bel nuovo: «Siccome il tesoro del re, mio signore, vien da luogo difficile da abbordare e da siti estremamente lontani gli uni dagli altri, non s'è potuto portarlo a destinazione nel tempo che mi ero promesso. Dio sa – scrive il povero vice-re e arcivescovo del Messico – le fatiche cui io mi son sottoposto ed il dolore che io provo nel vedere che tutte le mie cure hanno approdato a nulla, non procedendo le cose con quella lena che ben meritavansi le mie pene»⁹.

8 Lettre à Château-Renault, Archives de la Marine, Lettres.

9 Idem, Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

E quasi voglia bonariamente addolcire l'amara pillola al vice-ammiraglio francese gli invia colla lettera del cioccolato: del che Château-Renault, allora più che sessagenario, vivamente lo ringrazia scrivendogli con certo senso d'amarezza così:

«Io dovrò all'Eccellenza Vostra il prolungamento dei miei giorni facendo uso del cioccolato, che si dice sia quanto maggiormente conviene a persone che, come me, non son più giovani»¹⁰.

Ma finalmente tutto fu pronto, e mentre l'arcivescovo vice-re del Messico nella Cattedrale implorava con pubbliche preci davanti la miracolosa effigie di N. Signora dei Remedi la benedizione di Dio sui galeoni, le squadre franco-spagnuole, riunite e fraternizzanti, lasciavano l'America balde e fidenti, credendo muovere alla conquista di nuovi trionfi, mentre inconsapevolmente si gettavano nelle braccia della morte.

Dalla relazione dell'ufficiale del *Le Henry* abbiamo appreso come Château-Renault abbia salpato dalla Francia per le Americhe con 30 navi da guerra, e come poi sia stato obbligato di rimandar dall'Avana in Francia nove navi a due ponti con il De Rosmadecq ed il Nesmon sotto il comando del De La Harteloire, capo di squadra.

Nè l'uno nè l'altro di questi comandanti fu infatti a Vigo, come vedremo da uno specchietto ufficiale.

10 Archives de la Marine, Lettres.

Non bisogna però che con ciò concluda il lettore che l'ammiraglio francese rimanesse in America con sole 21 navi.

Ogni armata era sempre provvista di un certo numero di navi minori dette trasporti, ospedali, vettovaglieri e incendiari; e nessuna squadra si muoveva mai senza aver di scorta qualcuna di queste unità minori. Evidentemente due ve n'erano con la squadra che ritornò in Francia perchè, come constateremo, non nove ma sette erano le navi di linea che nel ritorno non presero parte alcuna all'azione.

Che realmente esse fossero le navi di combattimento di cui l'ammiraglio francese disponeva al suo arrivo in America, l'abbiamo in modo ancor più ufficiale confermato dalla lettera che questi dirigeva al Velasco il 21 febbraio per informarlo, come s'è già visto, che egli trovavasi «in quei mari con 30 navi di linea».

Di modo che, essendosi privato di nove unità, sette delle quali erano navi da guerra propriamente dette, rimase con ventitre navi di linea, quelle precisamente con cui giunse a Vigo, come vedremo più ampiamente in seguito.

Ma quale fu il vero movente che lo decise ad entrare in quella baia di Vigo, che gli doveva essere fatale?

Chi la pensa in un modo e chi in un altro.

Monsieur Bernard Renau, ingegnere della squadra, ampiamente racconta in un rapporto, avente la data di Vigo 8 ottobre, come il Château-Renault sia stato obbligato a rifugiarsi colà a causa della mancanza assoluta di

viveri. «Trovandosi – son sue parole – M. de Château-Renault nell'estrema necessità di viveri, fu obbligato di entrare in questo porto senza più poterne uscire, e malgrado le risorse del paese egli troverebbesi davvero in grandissimi imbarazzi se mancasse il pane che si attende dalla Coruña»¹¹.

Adducono l'identica ragione parecchi altri personaggi della spedizione e non pochi documenti del tempo, mentre d'altra parte numerosi documenti e persone autorevoli partecipanti all'impresa lasciano chiaramente comprendere che non fu solo il bisogno di viveri nè il cattivo stato delle navi che indussero l'ammiraglio francese a cercar ricovero in luogo sì inatto ad una terrestre difesa.

Sostengono questi con vigore che fu il Velasco ad energicamente pretendere il rifugio di Vigo per aver egli ben compreso ch'era intendimento dei Francesi di condurre i galeoni in un porto di Francia per spogliare la Spagna dell'ingente suo tesoro. E tant'oltre vanno le accuse da affermare che il conte aveva ricevuto dal re di Francia segrete istruzioni perchè egli portasse a compimento questo disonesto progetto, di cui si parlava sottovoce con compiacenza nella Corte del Re Sole, il quale, dopo aver collocato sul trono di Spagna il suo giovane nipote, s'attendeva una materiale mercede.

Persino l'ufficiale del *Le Henry* recisamente dichiara che gli ordini erano d'andar a Passage sulla costa della Coruña, in regione quindi francese.

11 Archibo general de Indias, Manuscriptos, 138-2-27.

Il Renau, dopo aver dichiarato nel suo rapporto dell'8 ottobre che a Vigo s'era andati per mancanza di viveri, attacca vivamente l'ammiraglio francese nella sua lettera del 3 novembre al ministro Blécourt distruggendo il valore morale della ragione da lui antecedentemente portata. Scrive infatti: «Mi fu impossibile persuaderlo ad uscirne. S'è creduto di mettersi in salvo dietro un riparo che non era se non un fantasma, e per mezzo di batterie che non erano punto fortificate e nol potevano essere convenientemente in sì breve lasso di tempo»¹².

Ma passiamo oltre.

Il Magen attribuisce a Jesus De Belando un errore¹³. Ben è vero che lo scrittore spagnuolo dice che «nel giorno 22 di settembre 40 vele si ancorarono nel porto di Vigo», ma non si deve dedurre da questo ch'egli abbia scritto «quindi le navi francesi erano venti», come erroneamente conclude il Magen sforzandosi poscia di spiegarne la differenza¹⁴.

Il De Belando scrive: «Con le notizie molto veridiche ch'io ho potuto attingere a diverse fonti, formulo la mia narrazione e dico che salpò dalla Nuova Spagna la flotta spagnuola comandata da Don Manuel De Velasco e

12 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

13 JESUS DE BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, pag. 202.

14 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 168.

scortata da 23 navi da guerra del Re Cristianissimo¹⁵ comandate da Monsieur de Château-Renault»¹⁶.

Vicente Bacallar y Sanna, denominato Marquez De San Felipe, lasciò scritto che «23 navi francesi sotto il comando di Château-Renault scortavano la flotta spagnuola»¹⁷; e il De Mariana fa l'identica affermazione quando dice che «Château-Renault ha scortato la flotta con 23 navi da guerra»¹⁸.

Luttrel Narcissus asserisce che «erano entrate a Vigo 23 navi francesi»¹⁹ e la stessa notizia ci fornisce Martin Hume nel suo splendido volume²⁰.

È evidentemente della stessa opinione anche Isaac De Larrey quando parla di 18 navi di linea, perchè egli discorre del momento della battaglia quando già da parecchi giorni due delle navi di linea avevano lasciato Vigo per la Francia, tacendo delle tre corvette ch'erano nella

15 Luigi XIV di Francia, detto Re Sole, il cui titolo di Cristianissimo ereditò da' suoi antenati, ai quali venne elargito dai Pontefici romani pei servigi resi dai regnanti di Francia alla Chiesa contro gli eretici e protestanti.

16 JESUS DE BELANDO, *Historia civil de España*, art. 173, pag. 101.

17 VICENTE BACALLAR, *Comentarios de la guerra de España*, vol. I, pag. 108.

18 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV, pag. 205.

19 LUTTREL NARCISSUS, *A brief historical relation of State Affairs*, pag. 229.

20 MARTIN HUME, *Spain, Its greatness and decay*, pag. 326.

baia, coll'aggiunta delle quali si avrebbe per l'appunto un totale di 23 navi²¹.

Penso pure che una siffatta interpretazione la si può dare altresì a quel passo dove il De Quincy discorre di 19 navi da guerra, trascurando egli evidentemente le tre corvette in parola ed annoverando siccome nave da guerra una delle fregate che colà trovavansi²².

Sono questi altrettanti modi di interpretazione, che possono spiegarsi quando si sa che gli storici scrivono con intendimenti diversi; essi sono liberi di citare o no circostanze che, per essere di minore entità, non alterano punto la veracità della storia.

Incorre invece in errore il Brewer quando parla dell'arrivo a Vigo di una scorta di 30 navi²³ ignorando egli che Château-Renault aveva fin dall'Avana rimandati in Francia nove dei suoi vascelli, come abbiamo appreso dalla lettera dell'ufficiale del *Le Henry* e come ci consta da giornali, storici e documenti diversi del tempo, sia ufficiali che privati.

Quando nelle *Lettres historiques* si asserisce autorevolmente da testimoni oculari che «di 37 o 38 vele che trovavansi a Vigo nessuna si salvò», si dice il vero, perchè essendo i galeoni 17, come a suo tempo proveremo, ne risulta che 21 erano le navi francesi che rimaste a Vigo presero parte al combattimento²⁴.

21 ISAAC DE LARREY, *Histoire de France*, pag. 545.

22 MARQUIS DE QUINCY, *Louis le Grand*, vol. I, pag. 118.

23 J. S. BREWER, *The Student's Hume*, part. III, pag. 30.

24 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 652.

La stessa osservazione si può ripetere per ciò che leggesi nella relazione ufficiale mandata da Vigo al capo supremo dell'esercito conte di Marlborough, dove si afferma che al momento della battaglia «le forze nemiche erano formate da 37 o 38 vele»²⁵; dichiarazione questa che pur si legge nelle *Memorie* del Lamberty²⁶ ed appare nel *Resoconto ufficiale*²⁷.

Il Noailles, che al par di De Lamberty era uomo di corte molto addentro nelle cose, afferma pure che «la scorta era di 23 vascelli»²⁸.

Potrei riprodurre anche parecchi giornali di quell'epoca, ma per essere breve citerò solo l'opinione di qualcuno di essi.

Il *The Post Boy* pubblica una lettera privata, datata da Redondela 16 ottobre²⁹, per informare i lettori che «il conte de Château-Renault trovasi a Vigo con 15 navi da guerra aventi da 64 a 76 cannoni, con due fregate, un bombardiere e tre corvette», ossia con un totale di 21 unità³⁰.

25 GUILLE HAMILTON, *Manuscripts*, pag. 255.

26 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations, traités*, vol. II, pag. 253.

27 British Museum, Manuscripts Add. Coll., vol. 28925, f. 216.

28 ABBÉ MILLOT, *Mémoires politiques et militaires de Noailles*, vol. II, pag. 321.

29 *The Post Boy*, 3 novembre 1702.

30 Idem, 31 ottobre 1702.

La *Gazette*, giornale ufficiale pubblicato a Parigi e da non confondersi, come fa il Magen, con la *Gazette de Paris*, ch'è di epoca posteriore di due anni, riporta da Strasbourg una corrispondenza nella quale affermasi che «si ha la prova che la scorta del re entrò nel porto di Vigo con 23 vascelli»³¹.

Coloro che in sostanza discorrono di 18 unità, parlano solo delle così dette navi di linea, trascurando le tre corvette di cui tacciono per essere desse vele minori e non navi da guerra propriamente dette.

La differenza poi tra quelli che parlano di 21 e coloro che discorrono di 23 è solo apparente.

Quelli che ne citano 23, parlano sempre, come De Belando, San Felipe, Mariana, Narcissus, Hume, De Lamberty, *La Gazette*, ecc., del numero di navi che complessivamente entrarono nella baia, mentre quelli che ne annoverano 21 parlano delle navi che realmente si trovavano a Vigo al momento della battaglia.

Ci consta infatti che n'erano partite due per la Francia, delle quali una è *Le Henry* perchè essa «aveva bisogno di riparazioni sicchè M. de Château-Renault pensò di inviarla a Brest»³², e l'altra è quella su cui partì per la Francia il marchese Château-Renault, nipote del vice-ammiraglio, onde fare al re un minuto rapporto del viaggio, come è dichiarato nelle sue lettere³³; dato storico questo che noi troviamo pure confermato nel giornale

31 *La Gazette*, 14 ottobre 1702.

32 *Mercure Galant*, novembre 1702, pag. 126.

33 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

La Gazette, la quale ci fa noto che «il marchese arrivò il 18 a Fontainebleau»³⁴ mentre il *Mercure Galant* ancor più chiaramente ci dichiara che «il vice-ammiraglio mandò il marchese Château-Renault suo nipote a fare al re un resoconto dell'arrivo della flotta, ma che avendo egli avuto i venti contrari per 21 giorni, successe che quando arrivò già se n'era ricevuta la notizia da Madrid»³⁵.

Si legge nello stesso giornale, prima di ciò, che il conte «aveva a Vigo una squadra composta di 23 navi»³⁶; il che ci conferma che dopo la partenza delle due unità dal giornale poscia ricordate e da noi già menzionate, a Vigo erano effettivamente rimaste ai Francesi 21 navi.

Affermiamo dunque che 21 erano in totale le navi francesi che presero parte alla battaglia, e che di queste 18 erano navi di linea ossia navi da guerra propriamente dette, mentre tre erano corvette ossia vele minori.

Quest'è l'opinione esplicita di Sir Roger Fenton³⁷, quest'è evidentemente l'affermazione dell'ufficiale inglese che partecipò alla battaglia di cui pubblicò una relazione sotto il titolo di *An impartial account*³⁸; quest'è l'affermazione del manoscritto del British Museum³⁹;

34 *La Gazette*, 21 ottobre 1702.

35 *Mercure Galant*, ottobre 1702, pag. 258.

36 Idem, ottobre 1702, pag. 257.

37 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 56.

38 *An impartial account*, pag. 23.

39 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 7025, f. 77.

quest'è soprattutto l'affermazione della pergamena che trovasi nel Museo Britannico e costituisce un preziosissimo documento ufficiale⁴⁰; quest'è l'esplicita dichiarazione che nel suo manoscritto sulla battaglia fa il colonnello Hamilton, valoroso ufficiale che fu nella gran giornata alle dipendenze del Duca di Ormond⁴¹; questa è l'asserzione dell'ambasciatore britannico a Madrid John Methuen, il quale come astuto informatore seguiva ogni mossa e risvelava ogni movimento ed ogni forza del nemico sia a mezzo di segreti messaggi al Rooke che per tramite di dispacci al Governo di Londra, come apprendiamo dalle sue lettere nonchè dai documenti ufficiali⁴²; quest'è infine l'affermazione dei giornali e della maggior parte degli storici del tempo.

Non solo detti documenti o manoscritti o autori sono concordi circa il numero delle navi, ma persino riguardo ai nomi dei comandanti, numero di marinai e quantità di cannoni d'ogni singola nave.

Ecco pertanto a pag. seguente lo specchietto da quasi tutti ritenuto rispondente al vero, anzi autentico⁴³.

40 Idem, Manuscripts, Add. Coll., Plut. CXCVIII, E, vol. 15910, f. 6.

41 GUILL HAMILTON, *Manuscripts*, pag. 255.

42 Record Office, Manuscripts, vol. 2950, f. 126, 139, 143, 146.

43 British Museum, Manuscripts, Plut. CXCVIII, E, volume 15910, f. 6. – *An impartial account*, pag. 23. – SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 56. – HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 169.

NAVI	COMANDANTI	Marinai	Cannoni
Le Fort	Château-Renault	500	76
Le Solide	Champelin	300	56
Le Prudent	Gran Pre	380	62
Le Dauphin	Du Plessis	250	48
L'Oriflamme	De Fricombault	380	64
Le Prompt	De Beaujeu	500	70
L'Assuré	D'Aligre	380	60
Le Ferme	Bossier	430	72
Le Modéré	L'Autier	300	56
Le Triton	Comte De Cour	250	42
L'Espérance	Marquis de Galissonière	420	70
La Sirène	De Mogton	380	60
Le Superbe	Botteville	450	70
Le Volontaire	De Sorel	250	40
Le Bourbon	De Montbeau	410	68
L'Entreprenant	De Polignac	150	22
Le Choquant	St. Osman	50	88
Le Favori	De l'Escalette	50	14
più tre corvette o navi minori			
	Totale	6790	1028

Possiamo da quanto precede concludere che le navi francesi al comando di Château-Renault incaricate di scortare e difendere dall'aggressione nemica i galeoni *erano nella baia di Vigo, al momento della battaglia, in numero complessivo di 21 unità da guerra*, non calcolando nè considerando quel certo numero di piccoli navigli, detti più specialmente trasporti, ospedali, vettovaglieri, esploratori ed incendiari, che sempre e dovunque accompagnavano le squadre pel servizio delle stesse, senza tuttavia prendere parte diretta ed attiva nei combattimenti, come precisamente avvenne a Vigo, essendo esse rimaste al largo.

CAPITOLO III

I GALEONI SPAGNUOLI

«Propriamente parlando – dice il famoso Campbell – chiamasi galeone una gran nave da guerra di tre o quattro ponti, costruita in una maniera oggi giorno affatto inusitata⁴⁴, eccetto che nella Spagna»⁴⁵.

Leggiamo nell'*Enciclopedia* del Pomba, sotto la denominazione Flotta d'argento, che «così chiamavansi in Ispagna le navi che dopo la scoperta del Nuovo Mondo trasportavano ogni anno a Cadiz le ricchezze delle colonie spagnuole d'America, massimamente l'oro e l'argento che vi si estraeva dalle miniere e dalle sabbie. La traversata di questi galeoni era oggetto di gravi inquietudini per il Governo, come il loro arrivo in porto era cagione di gioia universale. In tempo di guerra poi fra la Spagna e le altre potenze marittime, queste davano la caccia in mare ai galeoni spagnuoli per rifarsi, e più d'una volta

44 Egli visse dal 1708 al 1775 e pubblicò questa storia nel 1741.

45 JOHN CAMPBELL, *A concise history of the Spanish America*, pag. 208.

non pochi che portavano un ricco carico andarono a fondo sommersi dalle tempeste»⁴⁶.

Ci dice il Robertson che «queste flotte consistevano di due squadre, una distinta col nome di galeoni e l'altra con quello semplicemente di flotta»⁴⁷.

La stessa maniera di dire noi troviamo nel già citato manoscritto ministeriale, ove si fa menzione singolarmente e della flotta e dei galeoni, quantunque e l'una e gli altri appaiano con evidenza essere la stessa cosa dal momento che in esso si legge che «sì l'una che gli altri trasportavano il tesoro»⁴⁸.

Forse è appunto per questa ragione, per non esservi cioè nessunissima differenza tra flotta e galeoni, che il De Linage parla sempre e dell'una e degli altri promiscuamente.

Scrivendo egli infatti: «Armada significava nei primi tempi un piccolo numero di navi da guerra; flotta invece una gran quantità di queste, come s'apprende dalle leggi regolamentari contenute nel libro detto *Las Partidas*. Ma in questi ultimi tempi la cosa ha cambiato aspetto, e si è stabilito di chiamare armada una flotta che sia costi-

46 GIUSEPPE POMBA, *Nuova Enciclopedia popolare*: Flotta d'argento.

47 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. III, pag. 141.

48 JOHN CAMPBELL, *A concise history of the Spanish America*, pag. 290.

tuita unicamente di unità di combattimento, e flotta invece una squadra che si componga di navi mercantili»⁴⁹.

Che nessuna in realtà fosse la differenza esistente fra flotta e galeoni ce lo indica la pratica del tempo, che dette navi mercantili denominava sì flotta che galeoni, oppure flotta di galeoni. A meglio convincerne ci basta addurre l'esempio dell'ammiraglio stesso dei galeoni, il quale appena giunse a Vigo scrisse a Sua Maestà il re una lettera ove testualmente dice: «Dò conto a V. Maestà di essere entrato con 15 navi della flotta e la *Capitana De Azoguez* in Vigo»⁵⁰. Modi questi di parlare propri anche della Casa de Comercio⁵¹, del principe De Barbanzon governatore a Vigo⁵², del vice-re del Messico⁵³ nonchè del Ministero della Marina⁵⁴.

L'Anonimo contemporaneo che pubblicò una preziosa collezione di memorie autentiche, trattando dello stesso argomento afferma: «La flotta consiste, allo stesso modo che i galeoni, di un certo numero di navi da guerra e di navi mercantili, ed è ben raro il caso che sianvi tra loro più di tre navi da guerra, che generalmente chiamansi la

49 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, *Casa de contratación*, pagine 191.

50 Lettera di Velasco al re, Archibo general de Indias 153-2-31.

51 Archibo general de Indias, 138-2-27.

52 Idem, 153-2-31.

53 Idem, 61-1-21.

54 Idem, 153-2-31.

Capitana, la *Admiranta* e la *Patasha* ossia *El Gobierno*»⁵⁵; nella flotta di Vigo la *Capitana* denominavasi *Capitana Azoguez*.

I tre maggiori galeoni, perchè più poderosamente provvisti d'ordigni da guerra e di maggior tonnello, si dicevano pure semplicemente navi da guerra. Ciò non toglie però che essi non fossero galeoni, ossia vascelli mercantili.

Il Boyer appartiene al novero di quegli scrittori che indicano queste tre unità col nome di navi da guerra; pur tuttavia egli non conclude perciò che non appartengano al novero dei galeoni⁵⁶.

È avvenuto in prosieguo di tempo che altri abbia erroneamente scritto di queste tre unità come non facenti parte dei galeoni, dando così un esempio poco lodevole di negligenza storica.

«In verità, siccome tutti i galeoni sono equipaggiati a scopo altresì di difesa e provvisti qual più e qual meno di cannoni, essi altro non sono se non navi da guerra ed al contempo legni mercantili»⁵⁷.

Il Campbell pubblicava nel 1741: «Quella flotta che noi denominiamo dei galeoni consiste di otto di siffatte navi da guerra, tre delle quali sono molto più grandi e chiamansi la *Capitana*, la *Admiranta* e *El Gobierno*»⁵⁸.

55 *A description of the Spanish West Indies*, pag. 11.

56 ABEL BOYER, *History of Queen Anne*, vol. I, pag. 134.

57 British Museum, Manuscripts, Add. Coll. Plut. CXCVIII E, vol. 15910, f. 6.

58 JOHN CAMPBELL, *A concise history of the Spanish America*,

Da certi documenti ufficiali noi veniamo informati del fatto che i galeoni appellavansi non solo armada⁵⁹ ma ben anche squadra⁶⁰. E tipico appare il caso del De Linage, il quale, dopo aver detto che «l'armada era costituita di navi da guerra e la flotta di legni mercantili», poche pagine dopo parla dell'armada dei galeoni che denomina semplicemente armada⁶¹.

Fra armada e flotta non esisteva dunque alcuna differenza reale; l'unica discrepanza era quella consistente in un maggior o minor quantitativo di cannoni. V'era tuttavia qualche variante nelle linee di costruzione, che coll'andar del tempo prese forme più distinte, generando a poco a poco quel distacco che arrivò poscia a tal segno da nettamente distinguere una nave da guerra da un vascello mercantile, come oggigiorno avviene.

I galeoni di tutti i tempi erano sempre armati d'un maggior o minor numero di cannoni, a seconda dell'epoca in cui erano stati costruiti. Quelli del 1698, appartenenti alla spedizione anteriore a quella di Vigo, ne contavano da 20 a 30 ciascuno, mentre quelli del 1702 ne portavano 44 ciascuno, come si vedrà da apposito specchietto d'un manoscritto ufficiale⁶².

pag. 280.

59 Archibo general de Indias, 138-2-27.

60 Idem, 61-1-21.

61 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, *Casa de contratación*, pagine 191-194.

62 British Museum, Manuscripts, Add. Coll. Plut. CXCVIII, E, vol. 15910, f. 6.

«Fin dal 1568 – ci narra il De Linage – vi sono anche delle fregate che possono far uso dei remi; di qui n'è derivato il nome di galeone perchè, come giustamente osserva Don Sebastian De Covarrubias⁶³, galeazzo e galeone derivano lor denominazione da galea. Sono i galeoni vascelli molto più forti, benchè non siano così celeri; resistono tuttavia assai meglio ai furori del mare a ragione del loro ponte che è alto»⁶⁴.

Lasciamone ora il nome per discorrere della cosa; parliamo del tonnello di detti galeoni e del loro numero nelle spedizioni indiane.

Il Robertson ci fa sapere che «il galeone impiegato pel traffico era per legge limitato a seicento tonnellate»⁶⁵.

Mi spiace assai di non poter qui riprodurre copia della legge in parola, perchè per quanto l'abbia ricercata in archivi, non mi fu dato rintracciarla.

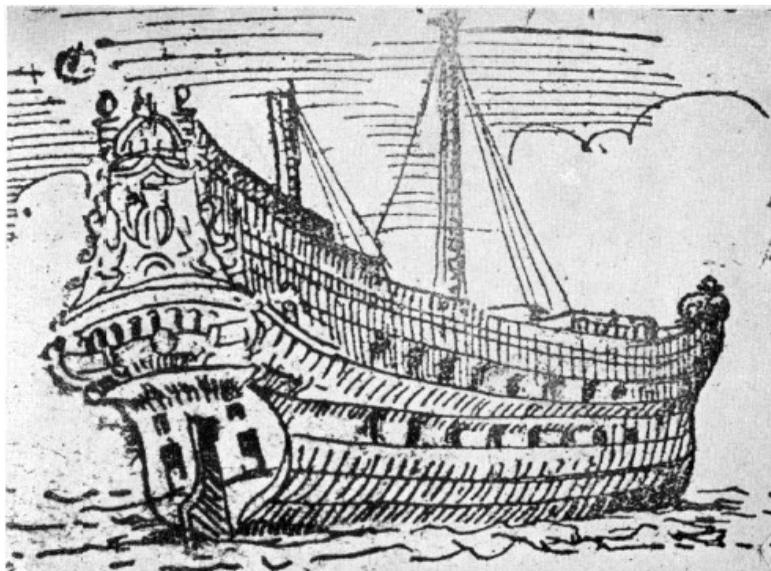
Che il Robertson si dimostri competente in materia, lo possiamo dedurre da un manoscritto ufficiale che è, come dice il suo titolo, un «resoconto del tonnello e del numero di cannoni dei legni catturati e presi al nemico nell'azione di Vigo dalle navi di Sua Maestà» (la regina d'Inghilterra)⁶⁶.

63 DON SEBASTIAN DE COVARRUBIAS, *Tesoro de la lengua castellana, Galeones*.

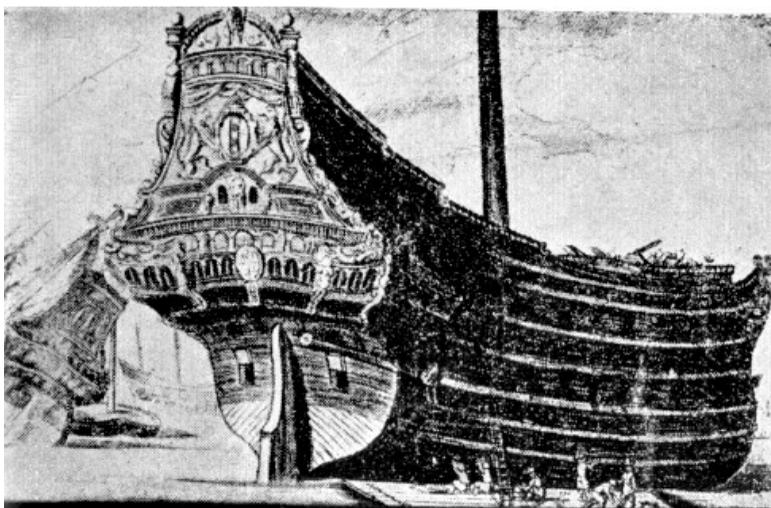
64 CAPT. JOHN STEVENS, *The Spanish Rule of Trade*, pag. 194.

65 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, Note 52.

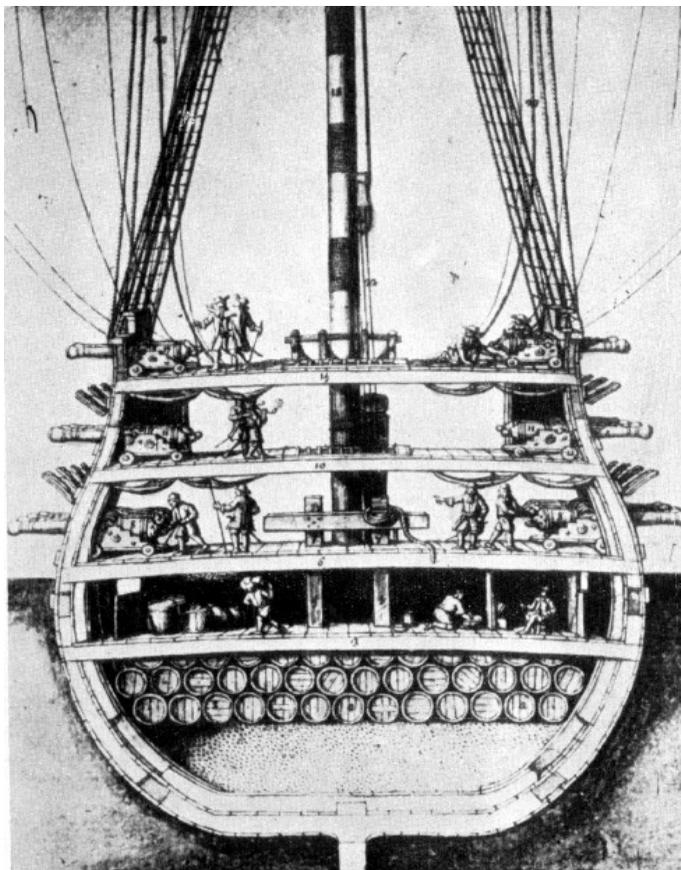
66 Record Office, *Treasury papers*, vol. XCII, f. 20, pag. 89.



Schizzo di un Galeone a 2 ponti.



Galeone a 3 ponti (pag. 32).
(Dall'Atlante di Padre Coronelli. Venezia, 1961).



Sezione di Galeone a 3 ponti (*pag. 32*).

Si noti che qui i cannoni sono tutti del tipo trasportabile, perchè, adibiti nel corpo della nave, si trasferivano dall'una all'altra feritoia a seconda del bisogno. Gli alloggi erano sempre a poppa, ch'era quindi molto più elevata, mentre a prua di preferenza si collocavano i cannoni ad affusto rigido e semirigido. Nel corpo della nave, specie dalla linea d'immersione in basso, si collocavano le merci metalliche preziose contenute in casse o barili.

(*Le Roërie, Navires et Marins*).

In questo documento degli archivi della Marina britannica ci si fornisce uno specchietto delle cinque navi francesi tolte al nemico e dell'unico galeone catturato, il cui peso di carico lo si fa salire a 605 tonnellate.

Che il tonnellaggio dei galeoni fosse di circa 600 tonnellate è pur opinione dell'Anson⁶⁷.

Meglio d'ogni altro però ci conferma la cosa il tesoriere delle Indie, De Linage, scrivendo: «Nelle Ordinanze dell'Haberia, ossia Doveri dei Convogli, era stabilito che l'armada dei galeoni fosse costituita di otto navi di 600 tonnellate di peso ciascuna e di tre *tenders* l'uno di 100 tonnellate e gli altri due di 80 ciascuno aventi lo scopo di seguire l'armada. Per la Nuova Spagna poi v'erano due galeoni di 600 tonnellate ciascuno e due *tenders* di 80 e per l'Honduras due di 500 tonnellate ognuno. Nel caso che avvenisse qualche anno che nessuna flotta potesse far vela, tre galeoni ed un *tender* sarebbero ugualmente spediti alla Nuova Spagna per caricarvi l'argento.

«Questo era generalmente il sistema in uso in tempo di pace, mentre che nelle circostanze di guerra si veniva alterando, come si può constatare dai dati che seguono.

«Nell'anno 1630 si ordinò, per esempio, che i galeoni fossero 20; nel 1634 non ve ne furono che 16; nel 1638 si portò il lor numero a 15, e nel 1653 non vi si mandarono che quattro galeoni e due *tenders*»⁶⁸.

67 ANSON, *Voyages*.

68 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, *Casa de contratación*, pag. 194.

L'ultima spedizione alle Indie avvenuta prima del 1702 fu quella del 1698 che contava 13 galeoni, come ci viene confermato da Sir Roger Fenton nel suo resoconto⁶⁹ e da Alexander Stanhope, ambasciatore d'Inghilterra a Madrid, il quale in data 11 giugno 1698 scriveva al suo ministro M. Ward: «Otto dei galeoni di quest'anno sono arrivati salvi a Cadiz, il vice-ammiraglio con quattro altri mancano ancora»⁷⁰.

V'era dunque nel 1698 col galeone del vice-ammiraglio, ossia coll'*Admiranta* e gli altri quattro, una flotta di 13 navigli.

Ma veniamo ai galeoni del 1702.

Fu dianzi provato come questi superbi navigli, testimoni dell'orgoglio e delle ricchezze della Spagna di quei dì, salpassero ogni anno secondo i regolamenti a volta delle Indie, ed abbiamo pure affermato che la spedizione del 1698 fu l'ultima che approdò in patria prima di quella del 1702.

La ragione fu la guerra di successione che travagliava l'Europa da sì lungo tempo e che scoppiò il 4 maggio del 1702 appena le forze degli alleati si coalizzarono.

«L'armata al comando di Velasco – rettamente afferma il Fenton – è stata tre anni fuori di Spagna, e sia per ragione di danni che si temeva, sia per l'accumulamento

69 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 62.

70 British Museum: ALEXANDER STANHOPE, *Manuscripts, Letters*.

enorme di ricchezze durante sì lungo tempo, essa rimase ad aspettare la scorta promessa dal re di Francia»⁷¹.

Su questo punto non v'è controversia di sorta.

«Vera Cruz – scrive l'*American Gazetteer* – gran scalo della Nuova Spagna, ossia del Messico, provvista di un porto sicuro e d'un potente forte nell'isola di fronte, è una delle più considerevoli piazze che siano al mondo, ed è il centro naturale di tutto il tesoro americano. Nell'approdo annuale della flotta della vecchia Spagna, s'apre una fiera che dura parecchie settimane. La città antica, ch'è quindici o sedici miglia a ponente della nuova, è il luogo dove il venerdì santo del 1518 sbarcò Fernando Cortez, deciso a conquistare il Messico o a morire»⁷².

Nell'archivio indiano trovasi l'esatta narrazione «di quanto successe alla squadra di Don Manuel de Velasco dacchè arrivò nel porto di Vera Cruz l'ottobre del 1699 fino a quando si allontanò da detta città nel giugno del 1702»⁷³.

Ma poichè quei manoscritti sono sparsi in ben 20 plichi e sono solo di relativa importanza per noi, tralascio di riprodurli accontentandomi di citarne qualcuno per stabilire l'epoca del ritorno dei galeoni.

Sotto la data del 12 aprile 1702 l'arcivescovo vice-re della Nuova Spagna manda a S. Maestà «copia delle lettere passate tra lui e il generale della flotta sopra tutto

71 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 36.

72 *American Gazetteer*, vol. III, pag. 176.

73 Archibo general de Indias, 61-1-20.

ciò che riflette le operazioni d'imbarco del carico e i movimenti e la partenza delle navi»⁷⁴.

Questo egli fa, come spiega nella sua lettera d'accompagnamento, «per seguire quanto antecedentemente ha praticato il suo antecessore, onde si vegga ciò che fu fatto relativamente a questa materia »⁷⁵.

A detta corrispondenza, che forma un largo incartamento di 50 plichi, ne tengono dietro parecchie altre di interesse relativo.

Fa seguito un'altra lettera del Velasco al segretario del Consiglio delle Indie per notificargli che «il vice-re gli aveva comandato di tenersi pronto alla partenza per la fine di marzo, e che essendogli giunto verso la metà di aprile l'ordine di scoprire le chiglie e pulire la *Capitana* e l'*Admiranta*, egli l'ha fatto, sicchè ora (è il 17 maggio) le navi sarebbero pronte ad intraprendere il viaggio se non fosse che il Comercio de Cadiz ancor non ha mandato il tesoro dello Stato; del cui ritardo egli ha dato partecipazione al vice-re, pregandolo di impartire le opportune disposizioni, onde possa nel più breve tempo possibile partire da Vera Cruz»⁷⁶.

Dal canto suo il vice-re scrive il 6 maggio una lettera a detto segretario dove gli comunica che «era ben deciso che la flotta dovesse partire da Vera Cruz alla fine di maggio, ma dopo quanto ha appreso circa i nemici gli venne il dubbio se dovesse o no lasciarla partire; per cui

74 Idem, 61-1-20.

75 Idem, Conte del Arzobispo Visroy a S. Mayestad.

76 Archibo general de Indias, 65-5-40.

ha creduto conveniente di convocare la Giunta generale»⁷⁷.

Non m'è possibile di riferire quale fu la deliberazione presa dalla Giunta, poichè nulla ho potuto scovare che vi si riferisca.

La flotta era già pronta fin dal 10 maggio, come gli scriveva il Velasco notificando la stessa cosa al segretario delle Indie il giorno 17, essa però non lasciò le acque d'America che il 21 agosto, come si deduce anche da quanto l'ufficiale della nave francese *Le Henry* asserisce nella sua relazione⁷⁸.

I galeoni lasciarono dunque definitivamente l'Avana il 24 agosto, e dopo soli 28 giorni di navigazione entrarono nella baia di Vigo il 22 settembre del 1702, ch'era un giorno di martedì.

S'affaccia ora una questione importante a risolvere: quella del numero dei galeoni del 1702 e del loro tonnellaggio.

Cominciamo da questo per andare a quello.

Sgraziatamente scomparvero per sempre nei gorghi del mare i registri di bordo quando l'ordine fu dato a Vigo di mandar le navi a picco. Sicchè a noi manca la fonte più autorevole e sicura da cui attingere la nostra informazione.

Già abbiamo sentito il Robertson dirci che per legge i galeoni portavano un peso di 600 tonnellate; e «se tale

⁷⁷ Idem, 61-1-20.

⁷⁸ *Mercure Galant*, pag. 118, novembre 1702.

era la legge – aggiunge egli – non v'è dubbio che questo doveva essere il tonnello di quelli di Vigo»⁷⁹; e quasi a confermarci la cosa viene in nostro aiuto il manoscritto riguardante l'unico galeone catturato, il cui tonnello sale per l'appunto a tonnellate 605⁸⁰.

Ma rievochiamo soprattutto alla mente le parole del tesoriere delle Indie De Linage: «Nelle Ordinanze dell'Haberia, ossia Doveri dei Convogli – dice egli – fu stabilito che ogni anno vi dovessero essere 12 navi da guerra e cinque *tenders* nella formazione dell'armada dei galeoni; dei quali 8 di 600 tonnellate di carico ciascuno e 3 *tenders*, uno di 100 tonnellate per l'Isola Margherita e 2 di 80 ciascuno per seguire l'armada; per la Nuova Spagna 2 di 600 tonnellate ciascuno e 2 *tenders* di 80 ciascuno e per l'Honduras 2 di 500 tonnellate ciascuno»⁸¹.

Da tutto ciò possiamo dedurre che i galeoni dell'anno 1702, appartenendo essi all'epoca di quelli di cui parlano i citati autori ed il citato manoscritto, non potevano e non dovevano essere se non dello stesso tonnello, poichè nessuna prova esiste del contrario, nè havvi ragione alcuna per cui si possa credere che tale non fosse la cosa. Che anzi se vi fossero stati mutamenti o varianti di sorta, vi sarebbero documenti al riguardo.

Che la nostra argomentazione sia perfettamente rispondente al vero lo deduciamo pure dal fatto che il De

79 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, Note 52.

80 Record Office, *Treasury Papers*, vol. XCII, f. 20, pag. 89.

81 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, *Casa de contratación*, pag. 194.

Linage ci dà non solo il tonnellaggio ma ben anco il numero esatto dei galeoni che regolarmente ed in caso normale facevano il traffico con le Indie, numero che quadra a meraviglia con quello delle unità componenti l'armada del 1702.

Vi dovevano di fatto essere, secondo ci è venuto dicendo il tesoriere spagnuolo, in ogni flotta 10 galeoni di 600 tonnellate e 2 di 500 ossia 12 grandi unità, cui aggiungendo i 4 tenders ossia galeoni minori di 80 tonnellate ciascuno e quell'altro di 100 si arriva al numero totale di galeoni 17, dei quali 12 maggiori e 5 minori.

V'erano nel 1702 a Vigo precisamente 17 galeoni, dei quali 12 erano grandi e 5 piccoli; e ciò constateremo più oltre in modo irrefragabile coll'ausilio dello specchietto di un manoscritto ufficiale⁸².

Per tal modo veniamo a sapere il preciso tonnellaggio di cui erano capaci, ed il numero esatto dei galeoni che costituivano la spedizione che fatalmente approdò a Vigo.

Ricordi per altro il lettore che noi qui intendiamo sempre parlare di tonnellaggio di carico, mai di quello di spostamento nè tampoco dell'altro di registro, formolo (quest'ultima specialmente) affatto ignote ed inusitate negli antichi tempi.

Il Boyer, riferendo l'episodio piuttosto lepidò e pur tanto fortunoso dell'incontro del cappellano inglese col

82 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 15910, f. 6.

console francese, dice come questi abbia incautamente svelato che a Vigo vi era il Velasco con 22 galeoni⁸³.

Il Magen abbozza senz'altro all'amo, e parlando dei galeoni che trovavansi a Vigo, afferma che secondo il Boyer v'erano a Vigo 22 galeoni⁸⁴.

Invero egli asserisce ciò senza punto pensare che il Boyer non fa che riferire senza apprezzamenti le parole dette in un dialogo da un altro, parole che potevano o non rispondere alla verità della cosa.

Ed è tanto vero che questa non è punto l'opinione del Boyer, che basta leggere attentamente i suoi *Annali* là dove ne tratta.

Poche pagine dopo infatti egli ritorna sull'argomento dei galeoni e porta gli stessi al numero di 16, dei quali ci fornisce dettagliatamente i nomi coi nomi dei comandanti, benchè sia pur vero che i tre maggiori galeoni comandati dagli ammiragli, egli li denomina navi da guerra, siccome altri ancora usa fare denominando navi da guerra tutti i galeoni.

Se noi tuttavia prendiamo in considerazione le asserzioni di lui dobbiamo concludere che il Boyer opinò e lasciò scritto che i galeoni erano 17; perchè quantunque egli riproduca i nomi solo di 16, emerge evidente ch'egli o dimenticò uno dei piccoli galeoni denominato popolarmente *El Toro* o *El Tambor*, o non lo considerò punto degno di menzione⁸⁵.

83 ABEL BOYER, *History of Queen Anne*, vol. I, pag. 130.

84 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 165.

85 ABEL BOYER, *History of Queen Anne*, vol. I, pag. 134.

Del resto è pur da ricordare che il console di Francia fece al cappellano inglese questa sua confidenza il 22 settembre, giorno stesso dell'arrivo della flotta, la quale, essendo appunto inaspettata colà, era ancora avvolta nel mistero per quanto specialmente riguardava le unità di cui si componeva.

Il De Quincy erroneamente inclina a ritenere che i galeoni fossero 23, molto probabilmente sommando insieme ai galeoni quei navigli di minor tonnellaggio che li accompagnavano o confondendo tra questi alcune navi francesi⁸⁶.

Lo stesso dicasi della *Biographie universelle* edita a Bruxelles, e dove appunto si discorre di 22 galeoni⁸⁷. Ma questa a mio giudizio non ha un valore storico, perchè essa fu data alle stampe solo dal 1843 al 1847, cioè assai tempo dopo l'evento.

L'Anonimo della *Vita della regina Anna* parla di soli 13 galeoni⁸⁸ e forse per questo il Wyon ripete la stessa cosa⁸⁹ come fa il Martin Hume, da non confondersi per altro col grande storico dell'epoca David Hume⁹⁰.

Evidentemente questi tre ultimi scrittori non parlano punto del piccolo galeone *El Toro* o *El Tambor* e dei tre

86 MARQUIS DE QUINCY, *Louis le Grand*, vol. I, pag. 719.

87 *Biographie universelle ancienne et moderne*, vol. XVII, pag. 96.

88 *The life of H. M. Queen Anne*, pag. 135.

89 FREDERICH W. WYON, *The history of Great Britain*, pagina 117.

90 MARTIN HUME, *Spain, Its greatness and decay*, pag. 326.

maggiori *Jesus Maria Joseph*, *Buffoona* e *Capitana* considerati dal Boyer siccome navi da guerra.

Se il mio modo di vedere risponde al vero, dobbiamo pur concludere che anche secondo costoro i galeoni di Vigo erano complessivamente diciassette.

Gabriel Daniel, padre gesuita che nel 1713 pubblicò in Amsterdam una pregevole storia, afferma che «a 15 dei galeoni si pose il fuoco e che se ne fecero arenare quattro»⁹¹. Da che fonte egli attinga la notizia non lo saprei dire, perchè è l'unico che ciò asserisca.

Secondo i manoscritti di Alexander Cunningham, raccolti da William Thomson, sarebbero 18 i galeoni che sono entrati nel porto di Vigo⁹².

Ma anche qui l'errore è solo apparente; si capisce che egli ammette la presenza di *El Gobierno*, nave che si sarebbe dovuta trovare secondo i regolamenti cui accenniamo in principio di questo capitolo, ma che mancava non solo all'arrivo in Europa ma pure alla partenza dalle Indie.

Nel *Catalogo* che a cura del British Museum venne stampato pel centenario di Nelson, leggesi che il numero dei galeoni era di 15⁹³; ma errerebbe grossolanamente chi concludesse per tal numero, dacchè è chiaro che i compilatori di detto libro fanno distinzione tra i galeoni

91 PÈRE GABRIEL DANIEL, *Histoire de France*, vol. XVII, pag. 142.

92 WILLIAM THOMSON, *The history of Great Britain*, vol. I. pag. 292.

93 *Naval exhibition guide and Nelson's century*, pag. 32.

propriamente detti e l'*Admiranta* e la *Capitana* considerate siccome navi da guerra. Tanto è vero che vi si invita il lettore a riferirsi al manoscritto ufficiale, ove troviamo appunto scritti in lungo ed in largo i nomi dei 17 galeoni e dei loro comandanti, come vedremo qui appresso⁹⁴.

L'autore della *Storia completa d'Europa pel 1702*, il quale altri non dev'essere che un diplomatico o uomo di corte, in questa preziosa raccolta di carte di Stato, lettere, memorie e manoscritti pubblicata in seconda edizione nel 1710 dichiara: «Non v'è dubbio che i galeoni fossero 17»⁹⁵.

Lo stesso opina il Martin⁹⁶, lo stesso afferma Narcissus Luttrell⁹⁷, e questo stesso numero è quello che viene accolto e ritenuto esatto dal generale A. Parnell⁹⁸.

Nelle *Memorie* del De Lamberty, che altro non fece se non raccogliere in volumi documenti autentici concernenti gli affari di Stato in cui egli ebbe gran parte, asserendosi che v'erano a Vigo da 37 a 38 vele, si conclude evidentemente pel numero di 17 galeoni, essendo il

94 British Museum, Manuscripts, Add. Coll. Plut. CXCVIII, E, vol. 15910, f. 6.

95 *A complete history of Europe for the year 1702*, pag. 389.

96 LOUIS HENRY MARTIN. *Histoire de France*, vol. XVI, pag. 514.

97 NARCISSUS LUTTRELL, *A brief historical relation of State Affairs*, vol. V, pag. 231.

98 GENERAL HON. ARTHUR PARNELL, *The war of Succession in Spain*, pag. 34.

resto esattamente rispondente al numero delle 21 navi francesi, come già abbiamo visto⁹⁹.

L'osservazione ch'io faccio riguardo al De Lamberty ha valore altresì in rapporto all'identica affermazione che si legge nelle *Lettres historiques*¹⁰⁰.

Nella *Vita del capitano Martin*, il quale era uno dei comandanti agli ordini dell'ammiraglio Shovel, di cui s'acquistò le confidenze in grazia del suo valore militare, si legge che vi erano in Vigo 3 navi da guerra spagnuole e 13 galeoni ossia 16 unità in tutto, anzichè 17, perchè non viene calcolato il galeone minore sul cui nome non tutti gli storici riescono a mettersi d'accordo e che il popolo battezzava col nome di *El Toro* o *El Tambor*, nome che la tradizione fa tuttora vivere sulle labbra degli abitanti di Vigo¹⁰¹.

Ho voluto a bello studio citare queste discrepanze storiche di alcuni scrittori, per lo più di parte inglese, affinchè si veda chiaro che non mi son proposto un qualsivoglia scopo tranne quello onesto della ricerca del vero, vero che appare a volte come ammantato di densi tenebrosi veli, a scindere i quali giova spesso il buon senso.

È ora risaputo che i galeoni si chiamavano promiscuamente navi da guerra oppure galeoni. Di qui la confusione generatasi in qualche scrittore.

99 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations, traités*, vol. II, pag. 34.

100 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 253.

101 *The life of Captain Stephen Martin*, pag. 56.

«I galeoni erano di fatto – scrive il Fenton – navi da guerra, pur essendo essi nel contempo navi mercantili, perchè essendo armati di cannoni non che addetti al traffico, duplice era la loro funzione ed uso»¹⁰².

I giornali dell'epoca, ai quali nessuno può disconoscere un profondo significato storico, sono d'accordo in generale su questo punto importante della questione, voglio dire sul numero dei galeoni che trovavansi nella baia al momento in cui s'iniziò la pugna.

Il *The Daily Courant* afferma nel modo il più esplicito che «i galeoni erano in tutto in numero di 17»¹⁰³; e l'identica asserzione fa il *Mercury*¹⁰⁴.

Lo stesso numero dichiara il *The Post Man* in una corrispondenza ufficiale scritta dal campo e partita da Vigo il 16-27 ottobre, cioè dopo 4 giorni dalla battaglia stessa¹⁰⁵.

Al *The Post Boy* non viene neppure in mente di dubitare di questo numero, tant'è vero che non solo dà una nota dettagliata dei 17 galeoni, ma ancor ne riconferma il loro numero pochi giorni dopo pubblicando una lettera privatamente direttiagli da Redondela¹⁰⁶.

Il grande storico Oldmixon, contemporaneo all'impresa, ci conferma la stessa cosa e in uno specchietto dà pure i nomi dei singoli galeoni e dei loro comandanti,

102 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 62.

103 *The Daily Courant*, 2 novembre 1702.

104 *Mercury*, 1702, pag. 75.

105 *The Post Man*, 3 novembre 1702.

106 *The Post Boy*, 31 ottobre e 3 novembre 1702.

non che il quantitativo dei cannoni d'ognuno di essi, concludendo con queste precise parole: «Ve n'erano dunque 17 in tutto»¹⁰⁷.

Josiah Burchett, che era in quei dì sottosegretario al Ministero della Marina e che raccolse in parecchi libri tante preziosità storiche, asserisce pure che «vi si contavano 17 galeoni»¹⁰⁸.

La stessa affermazione noi possiamo riscontrare in tutti gli altri documenti della Regia Marina e specie nei manoscritti gelosamente conservati nel Record Office e nel British Museum, ove emerge tra i più importanti il resoconto ufficiale dell'ammiraglio inglese confermando la stessa cosa¹⁰⁹.

Vi troviamo inoltre, fra tanti preziosi cimelii, una lettera che l'ambasciatore John Methuen scriveva da Lisbona in data 18-29 settembre all'ammiragliato per informarlo «dell'arrivo a Vigo di una flotta di 17 galeoni carichi di tesoro».

E questa affermazione egli ripete di bel nuovo nella sua copiosa corrispondenza, specie il 5 ottobre non che da Oporto l'8 dello stesso mese, fornendo dettagli sulle condizioni di quelle navi¹¹⁰.

L'ufficiale inglese, che prese parte alla battaglia di cui scrisse poscia un minuto resoconto sotto il titolo di *Re-*

107 JOHN OLDMIXON, *The history of England*, vol. I, pag. 291.

108 JOSIAH BURCHETT, *A complete history of the most remarkable transactions at Sea*, libro V, pag. 628.

109 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 7025, f. 77.

110 Record Office, *Adm. sect. in Letters*, vol. 2590, f. 126.

soconto Imparziale, ci conferma lo stesso numero di galeoni e ci fornisce perfettamente gli stessi nomi, con una sola variante sul quantitativo dei cannoni di cui egli preferisce dare una media, essendo ben chiaro che non gli fu possibile durante il furor della pugna controllare l'esattezza delle bocche da fuoco di cui ogni galeone era provvisto¹¹¹.

Ed ora, dopo aver passato in rivista tutti questi autorevoli scrittori e preziosi documenti dell'epoca, mediante le sicure affermazioni dei quali noi abbiamo potuto sapere il numero preciso dei galeoni che nel 1702 giunsero a Vigo, passiamo al più prezioso dei manoscritti che vi si riferiscono.

Si tratta della lettera che l'ammiraglio Velasco spedì appena giunto nella baia il dì 27-16 di settembre a Sua Maestà il re per informarlo del suo arrivo colà coi 17 galeoni:

«Sire!

«Dò conto a Vostra Maestà di esser io entrato con 15 navi della flotta e la *Capitana de Azoguez* in Vigo, dove appena dato fondo mi diedi a far ricognizioni e a sondare tutto il porto, aiutando il principe De Barbanzon ed il conte de Château-Renault. E sembrando ad ognuno che il paraggio più sicuro fosse quello nello stretto di Redondela ch'è congiunto ai caseggiati di Sedeyra, trovan-

111 Idem, vol. 2950, f. 139 e 143.

dosi esso distante dall'imboccatura della baia, e per esser detto sito tale da potervisi stendere una catena e piazzare alcune batterie, collocai in questo luogo tutta la flotta; il che similmente ha fatto il conte de Château-Renault colle sue navi.

«Oggi poi si incomincerà a disporre le batterie e a fortificare questo sito con quelle difese che meglio ci sarà possibile.

Appena entrati in baia, si notificò a tutti i capitani e capi che *non si dovesse sbarcar nulla*, e per ottenere più facilmente tale scopo ho pregato il principe De Barbanzon di porre capi di sua fiducia su tutte le navi; cosa ch'egli eseguì in attesa che giungessero gli ordini di V. Maestà.

«Avendo però io ricevuto il dispaccio che V. Maestà mi dicesse il 18 di settembre per comandarmi che giunto che fossi in qualsiasi porto sbarcassi il carico e lo internassi nella regione in nome di V. Maestà, io avrei ciò fatto senza perdere un istante se non mi avesse il principe De Barbanzon insinuato che *questo tesoro è più al sicuro sulle navi che non a terra* dal momento che *non è possibile di poterlo trasportare* più addentro nel contado. D'accordo quindi col principe e col conte, ho deciso di tenerne sospeso lo sbarco fino a che non siano pronti i mezzi necessari di trasporto per addentrarlo nella regione.

«Confido nello zelo e nell'attività del principe De Barbazon, che vorrà essere molto sollecito in provvederli; e allora io non perderò tempo *dando principio allo*

sbarco del tesoro di V. Maestà, della cui cattolica regale persona sono ecc.»¹¹².

Dalla citata lettera del Velasco a S. Maestà emerge chiaro che i *galeoni di Vigo erano 17 in totale*.

Egli dice infatti di essere entrato nella baia *con 15 galeoni e la Capitana*, che era comandata dal contrammiraglio Fernando Checon, e *tace naturalmente dell'Admiranta trovandosi imbarcato egli stesso sopra di essa*.

Dal momento che v'era lui, *è ben naturale che vi fosse la nave da lui comandata*; ed il Velasco si sarebbe reso ridicolo se avesse detto che insieme alle altre navi era giunta pure la nave sua.

Dal citato documento non solo apprendiamo il numero esatto dei galeoni, ma altresì il posto preciso dov'essi s'erano ancorati. Ed è questo un punto per noi essenziale; non essendosi mai mossi dallo stesso ancoraggio, ne deriva di conseguenza che al momento della battaglia trovavansi ad àncora in quello stesso stretto, che è quello comunemente detto del Rande, al principio del quale scorgonsi tuttora i ruderi delle fortezze in questione¹¹³.

In base di questo, come di tutti gli altri documenti concernenti la cosa, ho tracciato uno schizzo della baia riprodotte le fortezze ch'erano a fianco dello stretto, la catena che l'attraversava e la disposizione dei galeoni

112 Archibo general de Indias, 153-2-31.

113 La baia viene spesso chiamata Puerto e lo stretto del Rande Rio.

nascosti dietro le navi protettrici di Francia, come vedesi in alcune illustrazioni del capitolo seguente.

Il principe De Barbanzon, come capo supremo di tutte le forze, scriveva il 27-16 settembre al re: «Notifico a V. Maestà l'arrivo della squadra di Don Manuel De Velasco a Vigo; essa sta ancorata nella parte più sicura della baia, ossia di fronte all'isoletta di San Simon. Abbiamo posto guardie *per evitare che si verifichino frodi quando si procederà allo sbarco del tesoro reale* (caudales), e mando a V. Maestà un disegno del luogo dove se ne sta ancorata l'armada»¹¹⁴.

Sventuratamente il disegno, prezioso cimelio cui allude la citata lettera, fu rubato dagli archivi.

Da fonte inglese abbiamo uno specchietto della battaglia (forse dello stesso ammiraglio inglese) dove per l'appunto si riconferma altra volta ufficialmente *il numero di 17 galeoni*.

Questo documento steso su pergamena viene a buon diritto gelosamente conservato nel British Museum, dal quale fu tolto solo per pochi mesi nell'anno 1905 per essere esibito all'Esposizione Navale ch'ebbe luogo nel Whitehall, in occasione della ricorrenza del centenario del massimo e più glorioso ammiraglio del tempo, Nelson; lo riproduco tal quale nella pagina seguente.

Son quelli i nomi esatti dei 17 galeoni quali ci vengono tramandati, col relativo numero di cannoni, dal resoconto ufficiale di fonte inglese.

114 Archibo general de Indias, 153-2-31.

Ecco il documento del British Museum:

RESOCONTO DEI 17 GALEONI SPAGNUOLI

NOMI DEI GALEONI	Num. dei cannoni
1 Jesus Maria Joseph (detta la Admiranta)	44
2 Sanctissima Trinidad (detta la Buffoona)	44
3 Nuestra Señora de las Animas (detta la Capitana)	44
4 St. Juan Baptista	50
5 Santo Cristo de Matacaja	40
6 Santo Cristo de Buen Viaje	36
7 Santa Cruz	34
8 Nuestra Señora del Rosario	30
9 Nuestra Señora de las Angustias	24
10 Santo Domingo	30
11 Nuestra Señora de las Mercedes	36
12 Nuestra Señora de los Dolores	36
13 El Toro	26
14 Felipe Quinto	3
15 San Diego	12
16 La Sacra Familla	12
17 Jesus Maria Joseph y las Animas	12
	513
Don Manuel de Velasco, Ammiraglio. Don Joseph Checon, Vice-ammiraglio dei galeoni spagnuoli ¹¹⁵ .	

115 British Museum, Manuscripts, Add. Coll. Plut. CXCVIII, E, vol. 15910, f. 6.

E dacchè qualcuno mi potrebbe muovere la domanda perch'io non mi sia valso piuttosto d'un resoconto spagnuolo, risponderò che mi fu umanamente impossibile di fare ciò per una ragione tanto semplice quanto logica.

Poichè a Vigo i galeoni furono tutti affondati, ne risulta che ci troviamo disgraziatamente privati di tutti i libri e registri della flotta, relativamente alla quale ci pervennero solo quelli che restarono nelle Indie oppure manoscritti privati o documenti ufficiali.

Il Boyer, a cui mi meraviglio sia sfuggito il manoscritto in parola, ha qualche variante nei nomi dei galeoni, varianti che vennero in progresso di tempo adottate pure da altri che attinsero alla fonte di lui.

Il Boyer fu a sua volta evidentemente tratto in errore dallo specchietto fornito nel *Resoconto Imparziale* dell'ufficiale inglese che prese parte alla battaglia¹¹⁶.

Ma come poteva questi nel furor della pugna esser perfettamente corretto nel dare i nomi dei singoli galeoni, nomi che agli orecchi d'un inglese dovevano suonare come parole arabe?

Dal momento che abbiamo dianzi osservato che dei galeoni si dànno non solo le unità e le bocche da cannone ma anche i nomi dei singoli loro comandanti, riproduco, in base dei citati manoscritti e dei documenti più autorevoli, uno specchietto recante i nomi dei detti capi-

116 Cfr. *An impartial account*, pag. 24, e ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 134.

tani cui la dea Vittoria volse spietatamente le spalle nelle quiete e limpide acque della baia di Vigo.

1. Jesus Maria Joseph (Admiranta): Don Manuel de Velasco, ammiraglio.

2. Sanctissima Trinidad (Buffoona): Don Joseph Checon, vice-ammiraglio.

3. Nuestra Señora de las Animas (Capitana): Don Fernando Checon, contrammiraglio.

4. St. Juan Baptista: Don Antonio Gomez de Auresia, oppure Don Alonzo Lopez.

5. Santo Cristo de Matacaja: Don Vicente Alvarez.

6. Santo Cristo de Buen Viaje: Don Francisco Blanco.

7. Santa Cruz: Don Alonzo Iparrere.

8. Nuestra Señora del Rosario: Cosmo Antonio Monteagudo.

9. Nuestra Señora de las Angustias: Don Miguel Gano.

10. Santo Domingo: Don Ignacio Asconohuette.

11. Nuestra Señora de las Mercedes: Don Francisco Barragon.

12. Nuestra Señora de los Dolores: Don Antonio Gomez de Uliza.

13. El Toro: Don Martin Noguerra.

14. Felipe Quinto: Don Martin.

15. San Diego: Don Juan Deago, o Diago o, secondo altri, Dungo.

16. La Sacra Familla: Don Triburas.

17. Jesus Maria Joseph y las Animas: Don Bernardo

Vera o Fera¹¹⁷.

Ed ora, dopo d'aver esaminato e visto che cos'era un galeone e come era fatto, quando e come avveniva la partenza da e per le Indie, in quale epoca avvenne il ritorno alla Spagna dei galeoni del 1702, come se ne effettuò il viaggio, perchè e come approdarono a Vigo, qual'era il loro tonnellaggio, quanti vi giunsero e vi s'ancorarono, pongo termine al capitolo.

Vi può essere, ripeto, tra gli storici qualche divergenza riguardo a qualche nome o lettera o sillaba di detti nomi, il che non intacca la sostanza, mentre a noi preme solo di aver potuto provare a base di documenti ufficiali e privati, che *i galeoni spagnuoli a Vigo erano, al momento della micidiale battaglia, in numero di 17.*

117 British Museum, Manuscripts, Plut. CXCVIII, E, vol. 15910, f. 6. – *An impartial account*, pag. 24. – SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 23. – ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 134. – HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 167.

CAPITOLO IV

MICIDIALE BATTAGLIA

«Il testamento di Carlo II che morì senza discendenti – scrive lo storico March y Labores – dichiarava erede di tutti i suoi Stati dei due mondi il Duca d'Angiò, il quale, riconosciuto e proclamato re in tutti i domini della Corona spagnuola, fece il suo ingresso trionfalmente in Madrid il dì 14 di aprile dell'anno 1701.

«Così ebbe principio in Ispagna un'era nuova sotto il potere di una novella dinastia. Ma era appena salito al trono il principe della Casa dei Borboni sotto il nome di Filippo V, che l'imperatore d'Austria cominciò a contrastargli i suoi diritti.

«Questa pretesa infondata, essendo il Duca d'Angiò chiamato al trono in forza delle leggi del regno, accese quella sanguinosa e prolungata guerra di successione, in cui Austria, Inghilterra e Olanda si coalizzarono al fine di porre sul trono di Spagna il loro pretendente arciduca Carlo.

«Fomentatesi le discordie civili, le provincie si divisero in due parti lottanti fra loro: l'una per Filippo e l'altra per l'austriaco che s'appellava Carlo.

«Apertesì il 15 maggio 1702 le ostilità per parte dell'Inghilterra, Olanda ed Austria in uno stesso tempo, il 23 agosto apparve nelle acque di Cadiz la squadra degli alleati sotto il comando dell'ammiraglio inglese Rooke, con un corpo d'esercito di diecimila uomini agli ordini del generale il duca d'Ormond.

«Il marchese di Villadoricas, cui era affidata la difesa della costa andalusa, raccolse più gente che poté, ma essendo costoro pochi e senza disciplina, egli soleva colla sua scaltrezza far sollevare di giorno nugoli di polvere e accendere grandi fuochi di notte a fine di ingannare il nemico e fargli credere ch'ei possedesse molta milizia.

«Pel tradimento del governatore locale cadde tuttavia nelle mani nemiche tanto Rota che il porto di S. Maria, ma per l'energia e valore delle galere spagnole e francesi non riuscirono i nemici ad impossessarsi del castello di Matagorda. Si videro così obbligati ad abbandonare il progetto della presa di Cadiz non che ad evacuare tanto da S. Maria che da Rota, mentre il governatore traditore, essendo caduto nelle mani di Villadoricas, pagava sulla forza il fio di sua fellonia¹¹⁸.

Fu solo il 1° ottobre – osserva il De Lamberty – che a causa dei venti, in quei dì contrari, si poté dagli alleati far vela e prendere il largo»¹¹⁹.

118 JOSÉ MARCH Y LABORES, *Historia de la Marina real española*, vol. II, pag. 621.

119 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, pag. 352.

Al principio di ottobre partì quindi da Cadiz il Rooke dirigendosi incerto verso il nord.

Adunatisi il 22 settembre il Rooke e l'Hopson con dieci altri ammiragli delle scorte inglesi ed olandesi, si prese la deliberazione di partire, non senza aver prima posto a verbale, siccome grave peso che facesse traboccar la bilancia, che «dopo la lettera del re del Portogallo, non vi si trovava una via d'incoraggiamento a svernare colle truppe in Ispagna e Portogallo»¹²⁰.

Stimando quindi di non poter contare sull'ospitalità dei porti del re del Portogallo e temendo d'essere colto dall'inverno in mari nemici, avrebbe voluto l'ammiraglio inglese far ritorno in patria, se gli ordini perentori di Londra, che gli imponevano di perseguire tenacemente i galeoni, non l'avessero trattenuto ed obbligato ad incrociare nell'oceano ispano-portoghese, vagando irresoluto ed incerto del domani.

Afferma il March y Labores che «il Rooke si dirigeva verso capo San Vincenzo con intendimento di andarvi ad assalire la flotta spagnola»¹²¹.

Scrisse rettamente il De Mariana: «Ansiosa di rifarsi di questa sconfitta, se ne partì la squadra alleata con *rombo incerto* fino verso il capo San Vincenzo, aspettando la flotta che ritornar doveva dall'America»¹²².

120 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, f. 189.

121 JOSÉ MARCH Y LABORES, *Historia de la Marina real española*, vol. II, pag. 622.

122 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV,

È opinione di quasi tutti gli storici, ch'egli deve al puro caso il fatto di aver incontrato il nemico, che si diè premura d'assalire a fine di riparare all'onta subita nella sconfitta di Cadiz, e in seguito alle pressioni esercitate da Londra, donde il Gabinetto dei ministri gli ordinava in data 11-22 settembre «di cercare ed attaccare ad ogni costo Château-Renault e i suoi galeoni prima del loro arrivo a Cadiz»¹²³, mentre la regina Anna stessa personalmente gli ordinava perentoriamente il 24 settembre (5 ottobre) di rimanere nei pressi di Spagna fino a che non avesse ottenuto una vittoria, e «non l'avesse fatta finita colla spedizione delle Indie»¹²⁴.

E qui si rende necessaria un'osservazione.

L'anno inglese ordinario aveva a quell'epoca un ritardo sull'anno continentale di undici giorni: sì che noi sentiremo dire dagli storici inglesi che la battaglia di Vigo avvenne il 12 ottobre, mentre ci raccontano gli Spagnoli ch'essa ebbe luogo il 23 dello stesso.

Ciò ben inteso riguarda soltanto l'anno ordinario, da non confondere coll'anno ufficiale, il quale cominciava in Inghilterra col 23 marzo; così noi ci troveremo a volte nella necessità di adottare, come fanno alcuni documenti dell'epoca, una doppia data, non solo riguardo ai mesi,

pag. 204.

123 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, f. 71 e 72.

124 Idem, vol. 29591, f. 90.

ma altresì riguardo agli anni, scrivendo 1702-3 ad evitare confusioni.

Facciamo ritorno al soggetto.

Il Boyer narra abbastanza ampiamente come avvenne la scoperta del luogo dove s'ascondevano i galeoni:

«Sir George Rooke mandò tre vascelli nella baia di Lagos per fornirvisi d'acqua. Essendosi gli ufficiali portati a terra insieme al signor De Beauvoir, cappellano della nave Pembroke, s'incontrarono dessi per caso nella persona del console francese, il quale si diè a far loro da interprete e, sedotto dalle loro cerimonie ed encomi per la «politesses» francese, offrì loro ospitalità in casa sua.

«Quivi divenuto loquace, elogiando la potenza della Francia fece allusione al fatto che Château-Renault aveva trovato per sè e pei galeoni un nascondiglio non di molto lontano. Nel medesimo tempo un gentiluomo giunse da Lisbona, ed avendogli il signor De Beauvoir domandato s'egli avesse notizie da dare, questi tosto rispose: «Grandi notizie invero, poichè Château-Renault è a Vigo con trenta navi da guerra e ventidue galeoni¹²⁵.

«Apprese queste importanti notizie, confermate da un gentiluomo che proveniva da Lisbona – scrive il De Lamberty – essi se ne partirono tosto, e si diedero ad incrociare nell'oceano per cercare il Rooke e riferirgli la cosa: il che avvenne il 6-17 ottobre»¹²⁶.

125 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 130.

126 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, pag. 252.

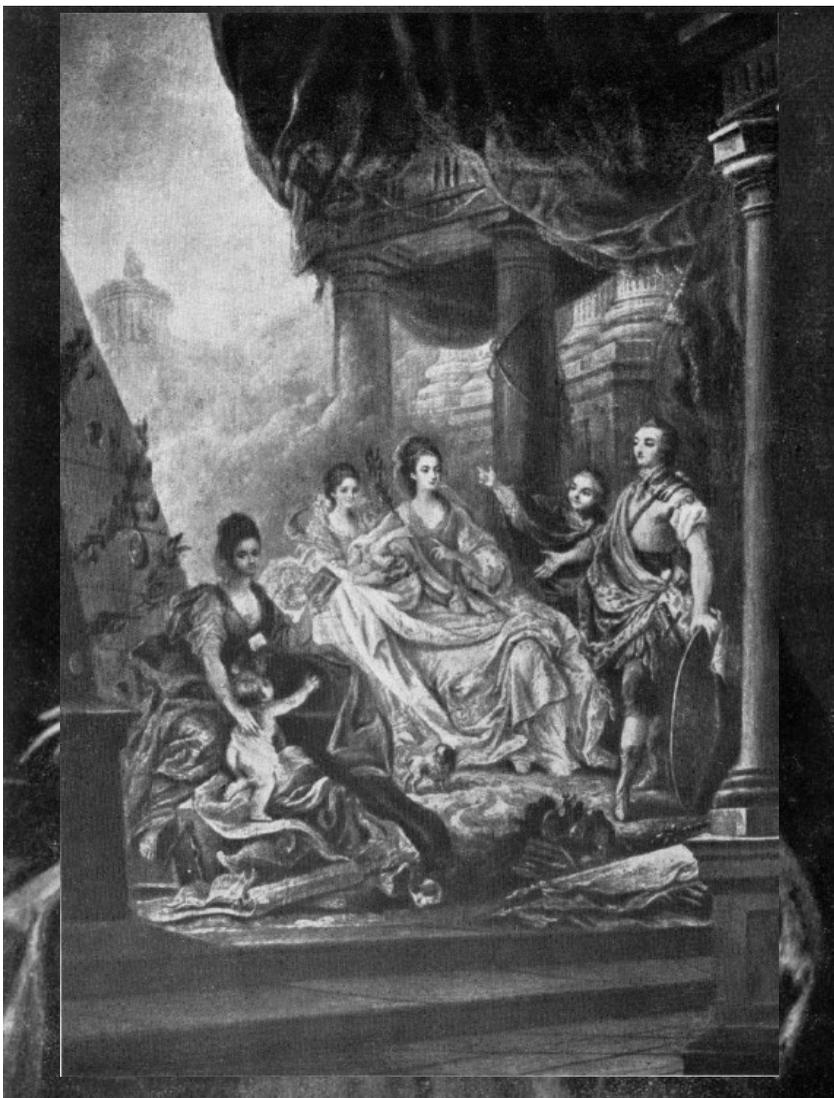
Giunto così a conoscenza dell'avvenimento, l'ammiraglio radunò tosto il Consiglio di guerra, ch'ebbe luogo in alto mare il 7-18 ottobre, e, esposto di che si trattava, «prese la decisione di recarsi tosto a Vigo per assalire il nemico»¹²⁷.

Siffatta deliberazione consigliare è redatta in un manoscritto che porta la firma del Rooke non che quella di altri quattro ammiragli, il che mi fa pensare che o essa fu presa in tutta fretta e quindi in assenza di alcuni membri del Consiglio di guerra, oppure che non tutti gli ammiragli dividevano le idee del loro capo supremo, e quindi s'astenero dal votare pro o contro; personalmente protendo ad adottare la prima ragione.

Fatte tosto adunare le navi, che disperse incrociavano in quei pressi, egli si diresse su Vigo, entrò nella baia la domenica sul tardi, ed il lunedì, 12 ottobre, già si trovava ancorato di fronte alla città, come si rileva dal libro di navigazione d'una delle principali sue navi denominata *Torbay*.

Questo prezioso manoscritto riferisce sotto la data del 12 ottobre testualmente quanto segue:

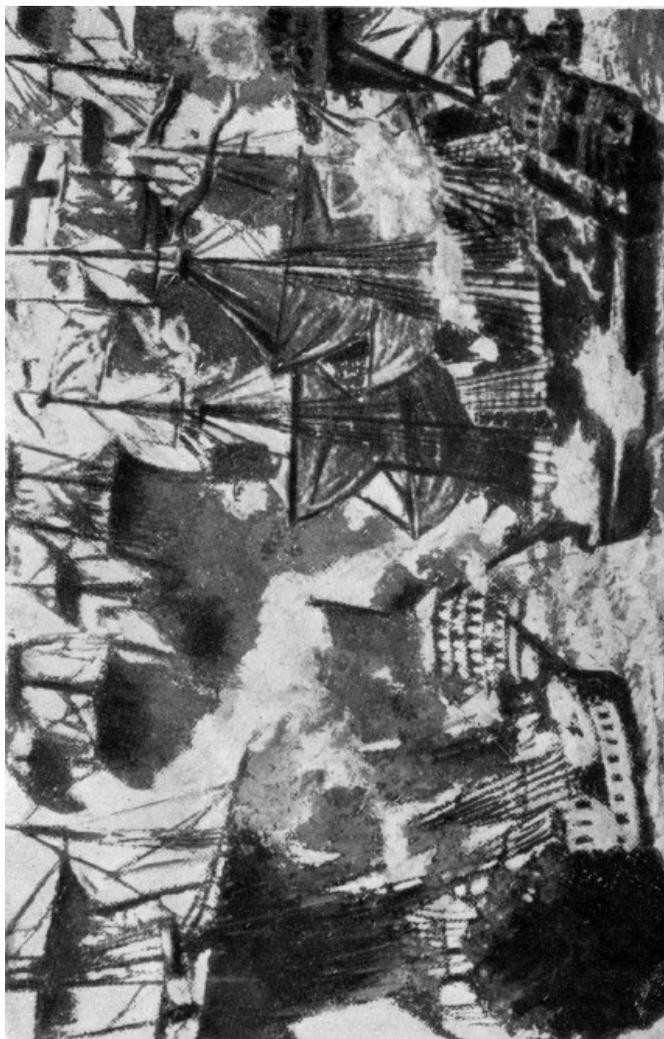
127 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, f. 205.



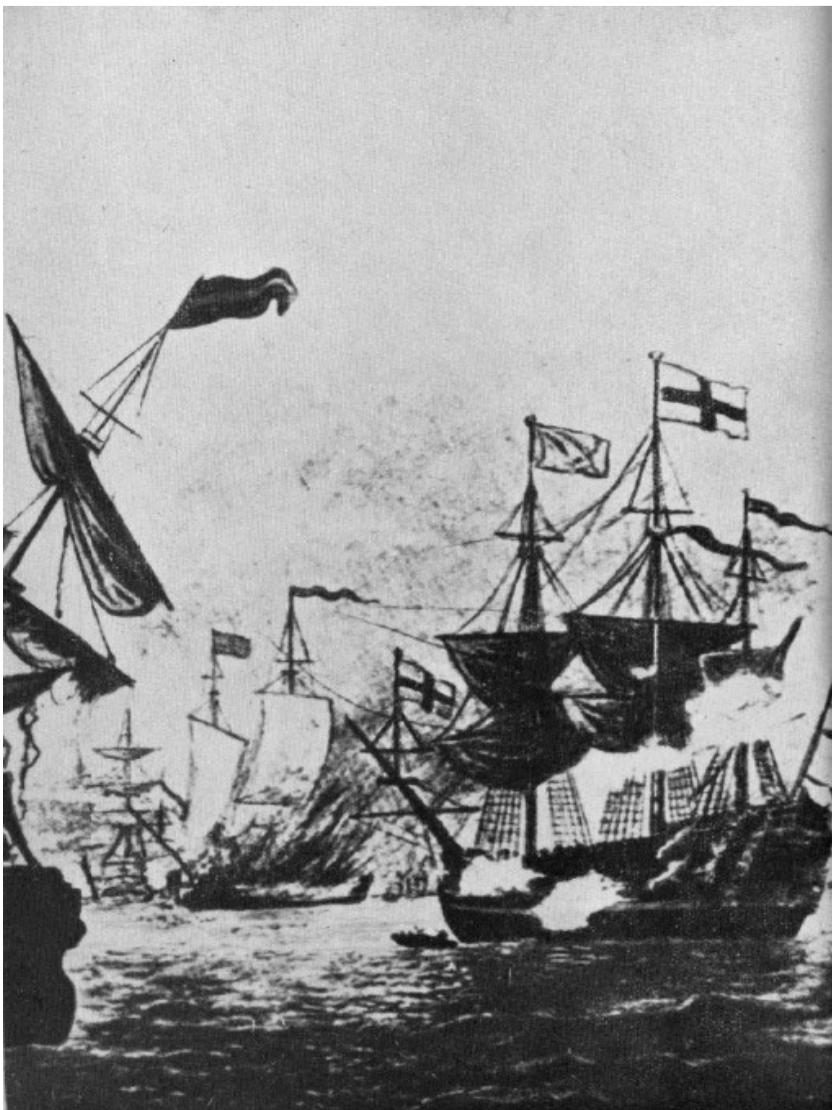
Maria Luisa Gabriella di Savoia Regina di Spagna (1688-1714), figlia di Vittorio Amedeo II (cugino di Anna d'Inghilterra) (*pag. 63*). (Tela ad olio nel castello di Valcasotto, proprietà del Dott. Franco Baldracco – per gentile concessione).

Filippo V offre il suo amore alla tredicenne sposa Maria Luisa Gabriella di Savoia. Supposto ritratto (figura centrale) della Regina (*Pag. 63*).

(Tela ad olio attribuita a Fr. Boucher. – R. Pinacoteca di Torino).



Battaglia di Vigo: 1^a fase (*pag. 69*).
Il «Torbay», che attaccò per il primo, è il più addentrato nella
mischia.
(Da un quadro inglese dell'epoca).



Battaglia di Vigo: 2^a fase (*pag. 69*).
Il «Torbay», campeggia distanziato dalle altre navi.
(Da un dipinto inglese dell'epoca).

«Siamo ancorati di fronte a Vigo.

«Il vento di queste 24 ore è leggero: nella seconda parte della giornata abbiamo avuto molta pioggia e brutto tempo. Ieri verso le tre pomeridiane ci ancorammo di fronte alla città di Vigo in 15 braccia d'acqua. Stamane il vice-ammiraglio Hopson ha issato la bandiera rossa al nostro albero maestro a fine di marciare in testa della squadra all'assalto e distruzione delle navi francesi e dei galeoni spagnoli che sono su nella baia.

«Verso mezzogiorno ci siamo mossi, avendo già anteriormente internati per terra i nostri soldati al fine di impegnare i forti.

«Questi si sono opposti alla nostra avanzata aprendoci contro il fuoco appena ci siamo loro approssimati.

«All'una circa essendo noi arrivati alla portata dei forti, questi vomitarono contro di noi un fuoco nutrito, e noi abbiamo contro di essi cominciato a sparare coi nostri cannoni da entrambi i lati: siamo andati oltre, ed abbiamo rotto la catena che attraversava la via per ostruire il nostro passaggio. Quattro o cinque navi da guerra hanno ingaggiata immediatamente la battaglia con noi: ben tosto però i nemici cessarono il fuoco e incendiarono le loro navi: ci mandarono contro un bombardiere che appiccò fuoco alla nostra nave»¹²⁸.

Il capitano del *Monmouth*, che prese pure attiva parte alla battaglia, così ne parla nel suo libro di navigazione:

128 Record Office, *Capt.'s Log*, vol. 4373.

«Oggi martedì, giorno 13 ottobre, siamo ancorati alla punta del porto di Vigo in otto braccia e mezzo d'acqua.

«Il vento è variabile in queste ventiquattr'ore: l'acqua cade abbondante e rumorosa.

«Ieri all'una e mezzo circa noi colle altre navi che ebbero l'ordine di impegnare battaglia col nemico che stava dietro una catena, abbiamo tagliata la catena e ci siamo precipitati contro navigando a tutta vela. L'Hopson, ch'era sul *Torbay*, fu quegli che schiantò la catena per primo, e già stava per essere la sua nave abbruciata e cadere presso un bombardiere francese quando noi lo raggiungemmo. Abbiamo allora visto parecchie navi francesi ed anche alcuni galeoni in fuoco, mentre altre navi s'incagliavan ed andavano alla deriva. Ci siamo poscia ancorati vicino al luogo della catena, ieri, alle due e mezzo del pomeriggio»¹²⁹.

È importante notare qui che da questo momento la battaglia navale era già terminata: ciò avveniva alla sera stessa di quel memorabile giorno.

Appare anzi evidente che il combattimento durò solo qualche ora, poichè, appena rotta la catena, già vedevansi – come afferma il manoscritto del capitano – le navi francesi in fiamme.

Molte e splendide sono le descrizioni che di questa battaglia memoranda fecero i testimoni oculari, i comandanti di navi e gli storici contemporanei al fatto. Ma

129 Idem. *Admiralty, Matters' Books*, vol. 73.

per deferenza verso la simpatica città di Vigo, lascio la parola al suo istoriografo, che fu di quel porto valentissimo medico.

Il Nicolas Taboada y Leal, quasi copiando il padre gesuita Jesus De Belando uomo assai apprezzato a Corte¹³⁰, così narra:

«La terza irruzione degli Inglesi ebbe luogo in Vigo nell'anno 1702, ed è senza dubbio la più memorabile a causa della fatale rovina in cui fu piombata la nostra ricca flotta che veniva dalle Indie sotto il comando di Don Manuel De Velasco.

«Appena l'Inghilterra venne a sapere che la squadra spagnola era partita dall'America sovraccarica di grandi ricchezze con rotta verso Cadiz, inviò tosto al capo di San Vincenzo un gran numero di navi proprie e parecchie altre olandesi perchè bloccassero quel porto e s'impadronissero della nostra squadra. Questa però, congiuntamente alla francese che la scortava, arrivò in tempo opportuno nella Galizia, entrando nella baia di Vigo il 22 settembre di detto anno.

«Già dal 13 luglio trovavasi in questo porto l'eccellentissimo signor duca De Barbanzon capitano generale del regno, per dare le opportune disposizioni onde si procedesse alla fortificazione della costa marittima da Baiona fino a Redondela.

130 JESUS BELANDO, *Historia civil de España*, ed. 1740, vol. I, art. 173, pag. 101.

«Essendosi ancorata la flotta dentro il Rande, insenatura che forma i porti del Rande, di Corbeira e di Bestias, si progettò di costruire con legni e navi una catena in forma di barricata per difendere quella gola coll'aiuto di quegli antichi castelli che sono siti dall'una e dall'altra parte dello stretto.

«Tanto questo che gli altri baluardi non che le mura della città e persino le spiagge si affollarono tosto di gente tolta dalla flotta e dalle milizie urbane del paese, che, sollecitate, vi accorsero.

«All'imboccatura dello stretto del Rande se ne stavano dieci navi francesi al comando di Château-Renault per fare come da antimuraglia alla flotta.

«Il capitano generale, d'accordo colla Municipalità di Vigo e coll'altre autorità e personaggi del luogo, temendo che l'armata nemica s'impossessasse del paese, prese disposizioni per lo sbarco almeno dell'argento (caudales, ossia tributo reale) a fine di trasportarlo all'interno.

«Ben si sarebbe potuto in breve tempo porre in esecuzione questo progetto, che avrebbe prodotto risultati vantaggiosi. Ma vi si oppose l'ambizione e il Comercio de Cadiz, *pretendendo che nulla assolutamente si dovesse sbarcare in Galizia*, sotto l'inopportuno pretesto d'esser ciò contrario ai suoi privilegi.

«*Sicchè non fu possibile menar a compimento la decisione di porre in salvo quei preziosi effetti.*

«Mentre per l'appunto una questione tanto grave si stava agitando in seno al Consiglio delle Indie, la squadra inglese si approssimò velocemente a questa città;

sicchè il 22 ottobre si avvistarono le sue vele che, gonfiate dal vento favorevole, si dirigevano rapide verso la baja.

«Il giorno seguente vi fecero la loro entrata, e, sbarcati 4.000 uomini, drizzarono le loro batterie contro i castelli che, per essere debolmente costrutti e scarsamente armati, furono obbligati a darsi per vinti.

«Così fu che i forti vennero tosto occupati dagli Inglesi, due navi dei quali¹³¹ favorite dal vento ed armate di picconi irrupero con veemenza e spezzarono la catena ad onta dell'incessante fuoco delle dieci navi da guerra francesi che con valore ne contrastavano loro l'entrata¹³².

«Frattanto i navigli della flotta spagnuola, internati per quanto era possibile nello stretto, già incominciavano a gettare a terra i loro fardelli allorquando i molti nemici sbarcati occuparono prontamente quella costa del sud, *impedendo ai nostri di operare qualsiasi sbarco*. Solo dalla parte del nord riuscirono i nostri a porre a terra qualche cosa, *mettendo però in salvo ben poca roba*, di cui in mezzo a quella fatal confusione scomparve la maggior e miglior parte.

131 Cioè il *Torbay* al diretto Comando del Vice-ammiraglio Hopson ed il *Monmouth*, ch'era pure a' suoi ordini, ma al comando diretto del capitano Baker.

132 Le dieci navi francesi di cui parlasi erano quelle schierate d'avanguardia e che costituivano, siccome dice lo stesso autore più oltre, quasi un'antimuraglia alla flotta dei galeoni.

«Debellati così i Francesi, la squadra nemica proseguiva l'opera sua di distruzione rivolgendosi contro la flotta dei galeoni.

«Fu tardi però! Don Manuel De Velasco, pieno di ardore, con la disperazione nel cuore aveva già dato ordine che si appiccasse il fuoco ai galeoni, gittando così a mare tutte quelle preziosità.

«La stessa cosa fecero i Francesi, i cui marinai salvaronsi a nuoto mentre gli Inglesi facevano del loro meglio per spegnere il fuoco a fine d'impadronirsi di quelle ricchezze.

«Si può con ragione affermare che giammai s'è visto al mondo combattimento che destasse più orrore. Vi si fece uso persino di fuochi d'artificio, ripari, bolidi, bitumi e d'ogni altra cosa incendiaria o micidiale che si possa immaginare.

«Durò questa memorabile lotta un giorno e mezzo senza interruzione, cioè dal pomeriggio del 23 fino alla notte del 24, e perdettero in essa la vita circa 2000 uomini tra spagnuoli e francesi, essendo ben pochi quelli feriti che poterono sottrarsi alla strage. Gli Inglesi ed Olandesi ebbero 800 morti e 500 feriti.

«Non si può negare che sì dall'una che dall'altra parte vi furono atti d'indicibile eroismo, di bravura suprema e di sovrumani sforzi.

«Nel mezzo della mischia e del maggior rischio si vedevano i capi delle armate inglese ed olandese, Ormond, Halemund e Colemberg combattere cogli uomini; non

meno valore, benchè con meno apparenza, addimostrarono Mr. de Château-Renault e il Sig. Velasco.

«Terminatosi il combattimento, nel giorno 25 i nemici calarono a mare una moltitudine di palombari, che ben presto però fecero ritorno a bordo, perchè l'artiglieria di Vigo li bersagliava di continuo ovunque essi scendessero.

«Fino al giorno 30 non cominciarono a muoversi dallo Stretto, ed è fuor di dubbio ch'essi disseminarono la contrada di distruzione, gittandola nella maggior costernazione a causa delle grandi stragi che vi menarono.

«Secondo le deposizioni degli stessi capi l'ammontare del bottino che vi fecero sale a circa 4.000.000 di pezzi da otto, e si dice che il solo Comercio de Cadiz ve n'abbia perduti più di 8.000.000. Però la perdita subita dal re, o per meglio dire dalla nazione, fu tuttavia assai più considerevole, perchè, oltre a quello che non si potè percepire in diritti di dogana, è evidente che a cominciar da quel momento si trovò la Spagna senza navi per esercitare il commercio dell'America, per cui fu necessario valersi dei Francesi, che ci fecero pagar ben salati i lor servizi»¹³³.

Altrettanto interessanti e ricche di dettagli sono le relazioni della battaglia fatte da De Mariana, detto il Tito Livio di Spagna¹³⁴, dallo storico di Corte Jesus De Be-

133 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Descripcion topo-historica de Vigo*, pag. 185.

134 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV,

lando¹³⁵, dal Consigliere della Corona e confidente del re Marquez de San Felipe¹³⁶, dall'uomo di Stato Marquis De Quincy¹³⁷, dal diplomatico Guillaume De Lamberty¹³⁸, dal membro del Consiglio di Castiglia e confidente del re Marquez De Macanaz¹³⁹, dall'istoriografo Gebhardt¹⁴⁰, dal ministro del re Marquis De Noailles¹⁴¹, dallo scrittore di cose marinarie March y Labores¹⁴², dal valente storico Romey¹⁴³, ed infine dal grande accademico Laflente, il quale verso il termine della descrizione melanconicamente così narra:

«Si ricevette la notizia di questa catastrofe in Madrid quello stesso giorno in cui la regina doveva portarsi pubblicamente a sciogliere i suoi voti e ringraziamenti

pag. 204.

135 JESUS BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, art. 173, pag. 101.

136 MARQUEZ DE SAN FELIPE, *Comentarios de la guerra de España*, vol. I, pag. 108.

137 MARQUIS DE QUINCY, *Louis le Grand*, pag. 717.

138 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, vol. II, pag. 253.

139 MARQUEZ MELCHOR DE MACANAZ, *Obras exogidas*, carta primera, pag. 40.

140 VICTOR GEBHARDT, *Historia general de España y de sus Indias*, vol. VI, pag. 27.

141 MARQUIS DE NOAILLES, *Mémoires politiques et militaires*, vol. II, pag. 321.

142 JOSÉ MARCH Y LABORES, *Historia de la Marina real española*, vol. II, pag. 621.

143 L. C. R. G. O. ROMÉY, *Historia de España*, vol. IV, pag. 128.

alla Vergine di Atocha per i trionfi del re e per collocar in quel tempio le bandiere strappate dalle soldatesche di Filippo V in Italia.

«Quella saggia signora pianse amaramente su cotanto funesta notizia; ma non volendo affligger e funestare il suo popolo si rivestì di fermezza e si presentò in pubblico con viso cotanto sereno che lasciò tutti meravigliati della sua saggezza e della forza del suo carattere. Così è che ne seguì la cerimonia come se nulla fosse accaduto»¹⁴⁴.

Fatalità delle cose umane! Mentre il re di Spagna, Filippo V, correndo di vittoria in vittoria mena strage e sterminio in Italia, nella patria cioè dell'allora appena quattordicenne sua moglie, la regina Maria Luisa Gabriella di Savoia, la potenza spagnuola è sgominata a Vigo dagli Inglesi.

Dal primo re di Sardegna nacque il 17 settembre 1688 Maria Luisa Gabriella di Savoia, che nel 1701 divenne regina di Spagna, avendo sposato Filippo V, primo della famiglia Borbone asceso al trono di Madrid.

Donna di grande energia, ce lo dichiara anche il Lafluyente, fu adorata dagli Spagnuoli che videro in quella regina, ancor fanciulla, quelle virtù e qualità di cui era privo il sovrano.

Così questa figlia augusta di Savoia, donna d'Italia e regina di Spagna, doveva certo amaramente piangere, in

144 MODESTO LAFLUYENTE, *Historia general de España*, vol. XVIII, pag. 52.

uno stesso giorno, e sui trionfi di suo marito nella terra che le diè la culla, e sulle disfatte di suo marito nella terra che le elargì il trono!

Lamento la scomparsa dagli archivi di Madrid di una vera preziosità storica, il diario di Filippo V dall'anno 1701 al 1706; quei manoscritti sarebbero stati per noi una miniera di notizie ed informazioni di valore storico indiscutibile.

In manoscritti religiosamente conservati nel British Museum troviamo i deliberati dei Consigli di guerra, gli ordini emanati dall'Ammiragliato inglese e dal comandante Rooke ed i comandi riguardo ai movimenti e alle diverse operazioni di guerra¹⁴⁵; altri manoscritti ci tramandano la relazione ufficiale¹⁴⁶.

La relazione in parola è senza dubbio l'originale stesso del Rooke; essa è qua e là frastagliata di correzioni tanto nel corpo che a margine, e così dice:

«Relazione della grande e gloriosa vittoria della flotta e delle forze di terra di Sua Maestà e dello Stato generale a Vigo, le forze di terra essendo al comando di Sua Grazia il Duca d'Ormond, e la flotta comandata da Sir George Rooke.

«Da Vigo 16 ottobre 1702.

«Essendo stato il capitano Hardy, comandante della nave da guerra *Pembroke*, distaccato dal resto della flot-

145 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925. f. 155, 159, 187, 189, 191, 193, 195, 202, 207, 208, 210 e 211.

146 Idem, vol. 28925, f. 213, 214, 215, 216, 217.

ta e spedito insieme a qualche altra nave da Sir G. Rooke a Lagos, egli venne con questo mezzo a sapere che Château-Renault era arrivato a Vigo con le navi da guerra francesi e con la flotta spagnuola. In conseguenza di ciò egli si affrettò il più che gli fu possibile di raggiungere la nostra flotta, e, percorrendo una quarantina di leghe, abbordò l'ammiraglio durante il 6 ottobre e gli fece ampia relazione delle notizie avute.

«Questi allora con gran gioia dichiarò esser sua opinione doversi procedere direttamente alla volta di Vigo, e mandò notizia di ciò immediatamente all'ammiraglio olandese.

«Il giorno appresso, essendo il tempo un poco più moderato di quanto lo fosse il dì prima, egli radunò a consiglio di guerra tutti i comandanti delle navi, e venne nella deliberazione che la flotta dovesse senz'altro per la migliore e più breve rotta portarsi nella baia di Vigo ed assalire immediatamente il nemico su tutta la linea d'operazione in caso vi fosse spazio sufficiente a ciò, ovvero, se insufficiente, con tali distaccamenti di navi da rendere l'assalto il più efficiente possibile. Ciò in considerazione del fatto che l'assaltare e distruggere quelle navi sarebbe stato del massimo vantaggio e del più grande onore per Sua Maestà e per gli alleati, tendendosi con ciò altresì al fine di distruggere la potenza marinara della Francia.

«Siffatta deliberazione essendo stata presa, vennero tosto diramati gli ordini opportuni per far vela da quel momento alla volta di quel golfo. Spirando tuttavia ven-

ti contrari ed incerti, s'arrivò ben tosto all'undici di quel mese prima che la flotta potesse effettivamente raggiungere tale baia. L'entrata in essa si effettuò con grande difficoltà, ma le navi vi pervennero senza che loro accadesse alcun serio incidente.

«L'aria era talmente impregnata e spessa che *la città di Vigo non ebbe punto sentore della presenza della nostra flotta fino a che questa non vi fu sopra.*

«Da terra fecesi allora una ben nutrita scarica, ma le nostre navi, senza nemmeno farne caso, procedettero su per la baia fino ad una distanza di tre o quattro miglia dal nemico, verso Redondello, dove la squadra francese ed i galeoni trovavansi rinchiusi da uno stretto passaggio.

«Pensavano i nemici d'essere sufficientemente posti al sicuro sotto l'egida del Castello situato su d'un lato e sotto la protezione delle piattaforme fortificate innalzate ad ambo i fianchi dei loro vascelli e provviste dei loro migliori cannoni al fine di fronteggiare l'entrata. Detto stretto passaggio era pure difeso da una forte catena ch'essi vi stesero, e ch'era fatta di alberi delle navi, di antenne, di cavi, di catene e di botti.

«Appena la nostra flotta s'ebbe ancorata, l'ammiraglio adunò un Consiglio di guerra degli ufficiali generali di mare e di terra, i quali in vista del fatto che la flotta non avrebbe potuto (senza grave azzardo di trovarsi in una terribile morsa) assalire compatta le navi nemiche ed i galeoni dove trovavansi, deliberarono che solo un distaccamento composto di 15 unità inglesi e di 10 navi

olandesi fossero mandate insieme agli incendiari a catturare o distruggere le sopradette navi nemiche: che le fregate ed i bombardieri seguissero la retroguardia della flotta e che le grandi navi movessero lor dietro per cacciarsi nell'azione ove e quando se ne fosse presentata la necessità.

«Si deliberò pure che i soldati dovessero sbarcare il giorno appresso, nella mattinata, e marciare verso il guado del fiume Redondello sul lato sud, e di là aprire l'attacco portandosi dove più ne fosse richiesta la presenza per maggiormente disturbare il nemico. E avuto poi riguardo al fatto che ben non si conosceva che profondità di acqua vi fosse, si pensò che sarebbe stato molto più consigliabile di procedere all'assalto con le navi più piccole, e a fine di dare il miglior appoggio a tale impresa fu deciso che tutti i singoli comandanti dovessero personalmente prender parte all'azione contemporaneamente alla squadra.

«In conseguenza di siffatta deliberazione, Sua Grazia il Duca di Ormond sbarcò con gran diligenza e prontezza con circa 2000 uomini sul fianco sud della riviera senza incontrar opposizione, e diè ordine che i granatieri marciassero sotto il comando del luogotenente visconte Shannon direttamente alla volta del forte che custodisce l'entrata della baia dove si stende la catena.

«Vi si scoprirono colà, tra il forte e la collina, circa 8000 uomini, i quali all'avanzarsi dei nostri si ritirarono dopo d'aver sostenuto qualche lieve scaramuccia contro i granatieri; questi spinsero una parte dei nemici, inse-

guendoli, fino sotto il forte e s'impossessarono della batteria inferiore. Ciò avvenuto, il reggimento del luogo tenente generale Churchill venne a porsi sul lato sinistro, e si appiedò insieme a loro.

«Dopo che la batteria fu presa, il nemico si ritrasse entro un vecchio castello ossia una torre in pietra colà sita, e dal di dentro aprì sopra i nostri uomini un fuoco che durò ben poco, perchè, avendo voluto aprir la porta e tentare una sortita (siccome affermasi dagli ufficiali che noi abbiamo fatto prigionieri), i granatieri si lanciarono con veemenza nel castello e se ne impossessarono. V'erano in questo forte 300 marinai, 50 spagnuoli e 40 cannoni.

«Alle nove del mattino, cioè non appena le forze di terra erano state sbarcate, l'ammiraglio segnalò alle navi di salpare; il che fu tosto eseguito. Formatasi la linea d'assalto, la squadra si spinse verso il nemico, ma appena la nave in testa si trovò nel raggio dei cannoni della batteria subentrò una completa calma di venti, che obbligò i nostri legni a gettar di bel nuovo l'àncora.

Ma alle due del pomeriggio essendosi levata una fresca raffica, le navi più vicine al nemico tagliarono i loro cavi, mentre le altre salpavan normalmente l'ancore e, lanciandosi verso il nemico, ne ricevettero tutto il fuoco fino a che l'altre navi non ebber raggiunta la barricata della catena.

«Il vice-ammiraglio Hopson v'irruppe contro, la schiantò e l'oltrepassò tosto, mentre le altre navi di sua divisione, essendosi lanciate ad un corpo solo per pro-

durre sulla barricata il maggior colpo possibile, vi s'impigliarono e furono obbligate a tagliarsi la via di traverso per poter oltrepassarla.

«L'attacco ebbe luogo con grande risolutezza e bravura, e la buona condotta delle forze di terra contribuì molto al successo, avendo esse portato a compimento l'assalto al forte precisamente nel momento in cui le navi irrompevano contro la catena e voltavano i loro ampi fianchi armati contro i nemici che furon obbligati così ad arrendersi a discrezione nostra in meno di un quarto d'ora.

«Subito dopo che questo avvenne, il duca di Ormond si diè a marciare co' suoi militi sopra a Redondello; e si riferisce che egli colle forze sue e con quelle olandesi catturò colà una quantità considerevole di tesoro.

«Non appena le nostre navi ebber passata la catena, il nemico appiccò il fuoco e colò a fondo parecchie delle sue navi, mentre ne spinse altre contro la spiaggia.

«La nota allegata dà un completo resoconto delle navi cui si diede fuoco, delle naufragate e delle catturate di ogni sorta.

«V'erano colà da 37 a 38 bastimenti e neppur uno potè sfuggire al disastro, perchè o furon presi, o vennero in qualche modo distrutti.

«Vi sono cinque navi da guerra francesi in mano agli Inglesi, il cui ammiraglio spera poterle condurre in patria.

«Gli Inglesi hanno pure in loro potere quattro galeoni che sono a galla e due che sono naufragati contro la

spiaggia. Se riuscirà, cosa non pratica, a trascinarli a casa, l'ammiraglio avrà cura d'impadronirsi dei loro effetti a beneficio e pel servizio del pubblico¹⁴⁷.

«Gli Olandesi hanno catturato la nave da guerra *Bourbon*, ma questa non è punto in condizioni da poter essere condotta in patria; essi hanno pure in loro potere cinque dei galeoni.

«V'è stato qualche po' d'argento preso dal fondo dei galeoni a cui s'era appiccato il fuoco, e questo denaro fa ritenere che ve ne possa essere una buona quantità a bordo di quelli catturati.

«Per lo meno essi sono molto ricchi in altri oggetti di valore, *essendo che ben poco o niente vi fu sbarcato*, ad eccezione di qualche poco di tesoro, siccome affermano perentoriamente gli ufficiali che furon fatti prigionieri.

«Il *tesoro del re* e qualche poco di quello dei commercianti, per *un ammontare di circa tre milioni di sterline*, fu inviato alla volta di Loygo¹⁴⁸, che è sito a circa 25 leghe da Vigo.

147 È bene osservare che i quattro galeoni che la relazione dice furon presi dagli Inglesi, non che quei cinque altri catturati dagli Olandesi altro non erano in realtà se non navigli minori, che erroneamente vennero detti galeoni, e navi francesi. A suo tempo e luogo proveremo questa asserzione essere perfettamente corretta, riproducendo a tal effetto i documenti ufficiali del Ministero della Marina, ove si danno pure i *singoli nomi delle navi catturate*.

148 Leggasi Lugo.

«Noi non abbiamo durante questa battaglia perduta una singola nave nè di parte inglese nè di nazionalità olandese.

«Il *Torbay* ben era in procinto di cader abbruciato per opera d'uno degli incendiari nemici che l'afferrò pel bordo e l'avrebbe certo distrutto se esso stesso non avesse soggiaciuto improvvisamente al disastro. Il *Torbay* era tutto in fiamme, abbattuto su d'un fianco, e fu solo per l'esemplare bravura e diligenza del capitano che il fuoco si potè estinguere preservando così la nave dal suo fato estremo.

«Noi non abbiamo ancora un resoconto particolareggiato degli uomini di mare uccisi o feriti durante l'azione, ma in generale ne abbiamo avuti ben pochi.

«Degli uomini di terra rimasero uccisi il signor Raudan luogotenente dei granatieri, un luogotenente del Mylord Shannon e circa 30 soldati.

«Fu invece ferito il colonnello Pierce, che aveva il comando dopo il Mylord Shannon e che entrò nel forte uno dei primi; egli fu ferito da un colpo di cannone alla coscia, ma si spera di salvarlo. Furono inoltre feriti il signor Talmash, il colonnello Seymour ed il colonnello Wenton.

«Furono presi prigionieri: l'ammiraglio dell'*Assoga*, il signor D'Aligre capo di squadra, il signor marchese De Galisonière capitano del *Hope* (*Espérance*), e molti altri ufficiali e quattro o cinquecento soldati.

«Gli ufficiali di mare e di terra e tutti gli uomini di mare ed i soldati dimostrarono in quest'azione coraggio

e risolutezza; il colonnello Stanhope, il Mylord Tumbridge e tutti i volontari si diportarono con estremo valore»¹⁴⁹.

Dalle lettere del duca D'Ormond possiamo farci una chiara idea dei movimenti delle truppe, della parte da loro presa nel combattimento, e delle speranze che alla vigilia della fatale giornata si nutrivano di poter finalmente prendere e distruggere i galeoni¹⁵⁰.

Trattasi in altri manoscritti molto diffusamente degli stessi argomenti, e vi si conserva con essi la lettera che in data 24 settembre la regina Anna dirigeva personalmente al Rooke per ordinargli che rimanesse nei pressi di Spagna fino a che non avesse ottenuto un successo, anzi fino a che «non l'avesse fatta finita colla spedizione delle Indie»¹⁵¹.

Un altro di detti volumi riesce pure interessantissimo perchè riguarda tutto ciò ch'è avvenuto agli Anglo-Olandesi prima della gran giornata¹⁵².

Abbondano le lettere del Rooke e dell'ambasciatore Methuen, il quale si diè a tutt'uomo alla caccia dei galeoni, dovunque e di continuo raccogliendo e trasmettendo notizie¹⁵³. Lo stesso volume di manoscritti è assai ricco di molti altri documenti rarissimi riguardanti le

149 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, f. 213, 214, 215, 216 e 217.

150 Idem, vol. 29588, f. 283 e 324.

151 Idem, vol. 29591, f. 71, 72, 90, 92, 94, 97, 102 e 125.

152 Idem, vol. 29590, f. 122, 126, 128 e 129.

153 Record Office, *Adm. Secr.*, in *Letters*, vol. 2950, f. 165.

operazioni di Vigo; e chi se ne vuole maggiormente interessare non ha che a riferirsi agli stessi¹⁵⁴ e specialmente al magnifico *Resoconto Imparziale*¹⁵⁵.

L'ufficiale inglese che scrisse il *Resoconto Imparziale* si dimostra il meglio informato e più fedele ai documenti ufficiali, i cui dati egli raccoglie con ammirabile esattezza e spassionata imparzialità.

Parlando delle forze di terra che gli Inglesi vi sbarcarono egli dice che erano così divise:

«Ufficiali	320
Sergenti	316
Caporali	441
Ragazzi	503
Servitori	625
Soldati effettivi	7458
Totale	9663 ¹⁵⁶ »

Ecco l'elenco delle navi inglesi:

NAVI	COMANDANTI	Uomini	Cannoni
Association	Bokenham	640	90
Monmouth	Baker	389	66
Essex	Hubbard	446	70

154 Idem, vol. 2950, f. 126, 127, 128, 130, 139, 141, 143, 146, 151, 153 e 165.

155 *An impartial account*, pag. 21, British Museum, volume 7025, f. 77.

156 Idem, pag. 26.

Cambridge	Lestock	476	80
Prince George	Hopson	640	90
Craford	Norris	446	70
Yarmouth	Prower	370	60
Grafton	—	446	70
Cumberland	Martin	476	80
Lenoy	Jumper	446	70
Berwick	Edwards	446	70
Triumph	Graydon	640	90
Torbay	Leake	476	80
Pembroke	Hardy	346	60
Northumberland	Greenway	446	70
Barfleur	Wyvell	640	90
Sterling Castle	Johnson	446	70
Burford	Walker	447	70
St. George	Fairborne	688	96
Expedition	Knapp	446	70
Chichester	Pedder	476	80
Switsure	Wynn	408	70
Kent	Jennings	447	70
Boyne	Granby	476	80

Bedford	Haughton	446	70
Royal Sovereign	Rooke	880	110
Ranelagh	Fitespatrick	476	80
Plymouth	Kiktowne	332	60
Eagle	Wishart	446	70
Somerset	Dylks	476	80 ¹⁵⁷

Il relatore distribuisce i 7458 soldati effettivi in 13 distaccamenti, dà il nome dei loro singoli comandanti non che il numero dei soldati che ognuno di essi aveva ai suoi ordini, e, confermando che le forze inglesi di terra salivano a un totale di 9663, afferma che le forze di terra olandesi raggiungevano la cifra di 3924 soldati¹⁵⁸.

Occupandosi delle navi inglesi, che disponevansi al largo in linea di battaglia, egli dice che esse erano quelle che trovansi nominate nello specchietto riprodotto a pagina precedente.

Nello specchietto ho posto accanto a quello d'ogni nave il nome dei singoli comandanti ed il relativo numero di uomini e dei cannoni di cui disponevano¹⁵⁹; in base ed in perfetto accordo col manoscritto ufficiale del Ministero della Marina.

157 Record Office, *Adm. Secr. Lists's Book*, vol. VII.

158 *An impartial account*, pagg. 22 e 28.

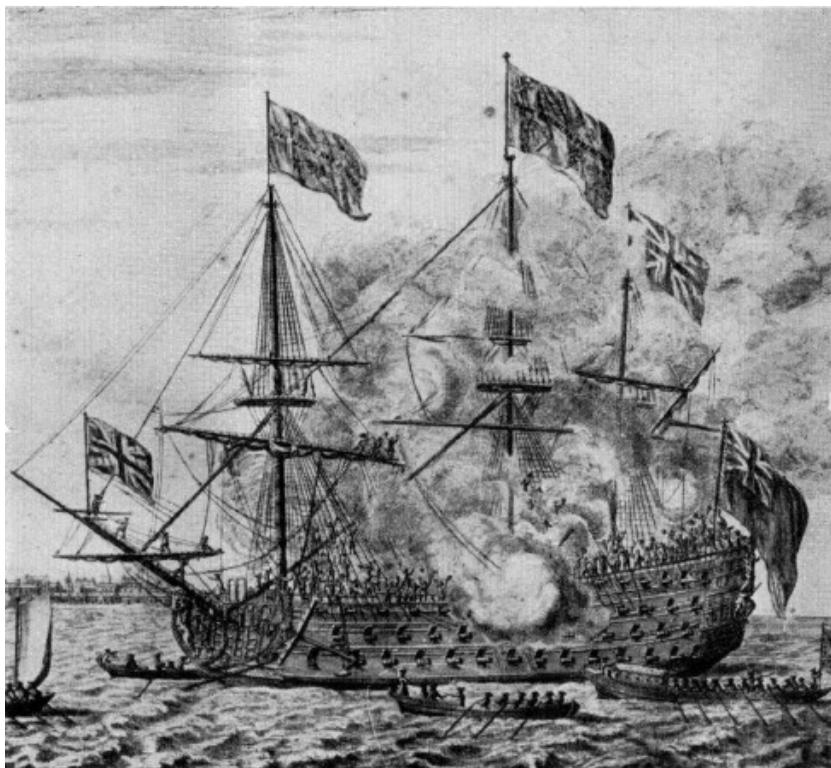
159 *Idem*, pag. 27.



Anna Regina d'Inghilterra (1702-1711), cugina di Vittorio Amedeo II di Savoia, padre della Regina di Spagna (*pag. 76*).
(Da un dipinto del Lemaître).

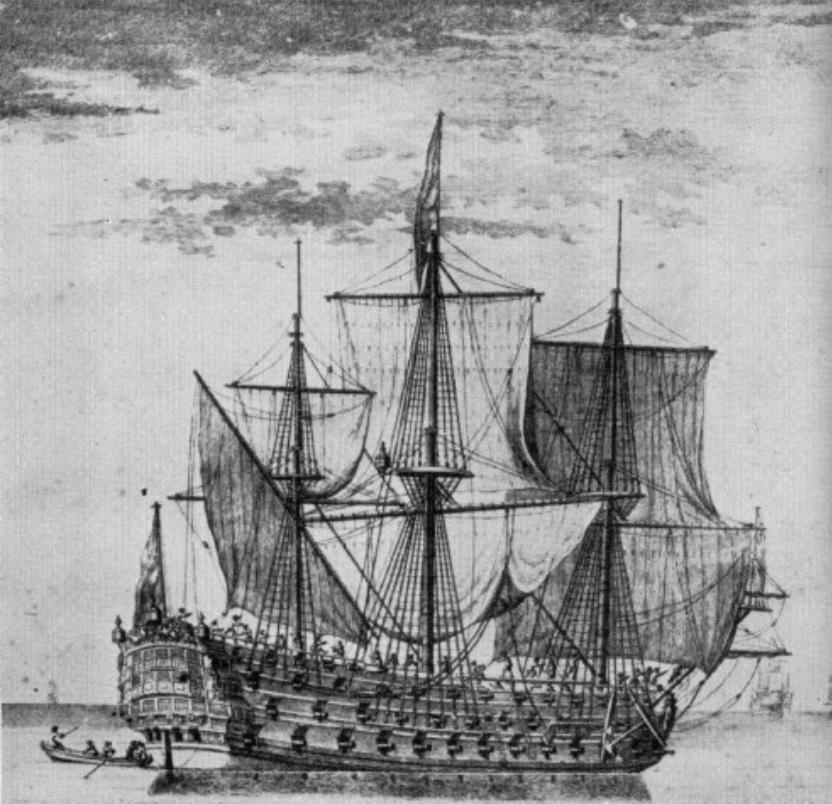


Sir George Rooke, ammiraglio in capo della flotta inglese (pag. 76).
(Museo delle stampe, Castello sforzesco di Milano)



Altro tipo di nave inglese a 4 ponti (*pag. 79*).
Si osservi come già sotto la Regina Anna le bandiere Union Jack
e di battaglia erano in tutto uguali a quelle odierne.

(E. Kirkall sculp. Museo Navale di Milano).



Altro tipo di nave inglese a 3 ponti (*pag. 79*).
(E. Kirkall sculp. Museo Navale di Milano).

Dalla parte degli Inglesi v'era dunque un totale di 30 navi con 14.659 uomini e 2270 cannoni, mentre dalla parte degli Olandesi v'erano 20 navi, delle quali però ci mancano i dati ufficiali precisi riguardanti gli uomini ed i cannoni, che noi tuttavia fissiamo, con una certa razio-

nale presunzione, in 9400 uomini e 845 cannoni.

In una parola v'erano 50 navi di linea, oltre a dei vascelli minori cioè fregate, bombardieri, navi-ospedali, trasporti, vettovaglieri, *tenders* che, per essere di minor importanza, non sono elencati, allo stesso modo che non lo furono quelli dei Francesi e degli Spagnuoli¹⁶⁰.

La disposizione delle squadre o divisioni che agli ordini di altrettanti ammiragli si portarono sotto il comando supremo del Rooke all'assalto del nemico, rappresentava la forma di una lunga coda snodantesi verso lo stretto del Rande.

Questo modo d'avanzata nè tecnico nè tattico, già previsto dagli ammiragli nel Consiglio di guerra¹⁶¹, fu una dura necessità imposta dalla strettezza di luogo della sfera d'azione entro cui s'era piazzato e nascosto il nemico. Sicchè, mentre le prime navi già trovavansi nella mischia, il codazzo si protendeva al largo di Vigo nei pressi e nell'insenatura di Cangas, ove inattive impazientemente attendevano di potersi cimentare col nemico le navi *Royal Sovereign, Cumberland, Lenox, Triumph, Sterling Castle, Burford, St. George, Expedition, Chichester, Boyne, Plymouth e Eagle*, cioè 13 navi da guerra inglesi oltre a 10 olandesi che niuna parte nè diretta nè indiretta ebbero mai nel combattimento¹⁶².

160 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV, pag. 204.

161 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, f. 189, 191, 193, 195, 202, 205, 207, 208, 210 e 211.

162 Idem, idem.

Ecco, pertanto, in base ai documenti ufficiali¹⁶³ ed in conformità all'esposto del già citato ufficiale¹⁶⁴, quale era la linea di battaglia del 12-23 ottobre.

A facilitare maggiormente il lettore nella interpretazione di questo piano di battaglia, riproduco in illustrazioni degli schizzi grafici del piano di battaglia, da me eseguiti il più fedelmente possibile, alla stregua dei documenti citati.

«Le piccole fregate – continua il documento – e le bombardiere devono tenersi pronte a far vela verso il Rio (stretto), appena verrà lor dato il segnale d'eseguire questo comando. *L'Association* e il *Barfleur* dovranno bombardare i forti siti ad ambo i lati del Rio (stretto)»¹⁶⁵.

Come vedesi, il piano di battaglia non poneva in azione contro le squadre nemiche più di 25 navi di linea; il che ci conduce a concludere che, mentre v'erano inattive presso Cangas 25 unità di guerra delle quali 10 erano olandesi¹⁶⁶, anche di queste 25 navi ben poche parteciparono realmente alla lotta, come constateremo.

In una pergamena del British Museum troviamo l'identico piano di battaglia, ed è a ritenersi che sia lo stesso piano ufficiale compilato del Rooke¹⁶⁷.

163 Idem, vol. 7025, f. 76.

164 *An impartial account*, pag. 29.

165 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., 7025, f. 76.

166 *An impartial account*, pag. 29, e come alla nota precedente.

167 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 7025, f. 76.

PIANO DI BATTAGLIA

Mary o Prince George Grafton Torbay Kent Monmouth	Vice-ammiraglio Hopson	Phoenix Vultur — Fregate
Dordrecht Seven Provinces Veluse	Vice-ammiraglio Vandergoos	Una fregata
Berwick Switsure Essex	Contrammiraglio Fairborne	Terrible Griffin — Fregate
Ranelagh Somerset Bedford	Ammiraglio Rooke	Hawke Unter — Fregate
Muyda Holland Vine Reygersberg	Ammiraglio Callemborg	Una fregata
Cambridge Northumberland Orford Pembroke	Contrammiraglio Craydon	Lightening — Fregata
Gonga Alkmaer Catwick	Vice-ammiraglio Paterson	Una fregata

In tutto 25

La situazione reale degli alleati tra loro si riassumeva nella preponderanza degli Inglesi, i quali stavano nella proporzione di 5 a 3; così è che abbiamo tre quinti di navi inglesi e due quinti di olandesi; ed essendo l'armata alleata composta di 50 unità, se ne contavan 30 della prima parte e 20 della seconda.

Lo stesso divario fu proporzionatamente mantenuto in tutte le mosse. Per tal modo nell'assalto al nemico v'erano tre quinti di navi inglesi e due quinti di olandesi, e nell'attesa al largo di Cangas v'era la stessa proporzione, trovandosi colà ancorate ed inattive 15 unità inglesi e 10 olandesi.

I sudditi della regina Anna furono sempre in soprannumero a confronto degli Olandesi, i quali apparivano come aggiogati al carro trionfale dei primi, cui soccorsero con braccio forte senza ricavarne grandi vantaggi nè morali nè materiali, quasi non partecipando punto al banchetto delle spoglie nemiche, e ben poca gloria tramandando di sè alla storia.

«Non è punto necessario di dire – scrive il Fenton – che il successo di Vigo ha fatto dimenticare al popolo inglese lo smacco subito a Cadiz, e che le forze di mare e di terra furono ricevute con acclamazioni al loro ritorno»¹⁶⁸.

Scrivendo il Boyer: «Noi dobbiamo rilevare che la regina diede una munifica gratificazione a Lord Shannon ed al

168 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 86.

capitano Thomas Hardy che furono mandati a portarci il primo resoconto del prospero avvenimento, e che oltre al regalo di 1000 ghinee Sua Maestà ha conferito il cavalierato a detto capitano¹⁶⁹.

«Anche l'ammiraglio Hopson fu fatto cavaliere e gli si concesse una pensione annua di lire sterline 500, mentre altra pensione di sterline 300 si decretò a favore della moglie nel caso e per il tempo che a lui sopravvivesse»¹⁷⁰.

La Camera dei Comuni votò ringraziamenti a Sir G. Rooke, nel presentargli i quali il Presidente indirizzò ai vincitori festeggiati le seguenti parole: «Voi non avete solamente rovinato i vostri nemici, ma avete per di più arricchita la patria vostra; le ricchezze di Spagna e le navi di Francia sono state da questa vittoria avvinte alla giusta nostra causa. Senza dubbio in Francia voi siete scritti sulla lista di coloro che hanno rubato oro francese (*sic*) ed è un atto di giustizia che si rende al duca di Ormond ed al merito vostro, facendo sì che voi siate ricordati nei registri di questa Camera siccome gli strumenti di questa gloriosa vittoria»¹⁷¹.

«La regina andò solennemente in San Paolo a rendere grazie a Dio avendo al suo seguito la Camera dei Comuni e quella dei Lordi nei lor superbi cocchi, non che i vescovi ed i giudici nei loro paludamenti. Le strade, i balconi e le finestre rigurgitavano di popolo che con for-

169 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 151.

170 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 87.

171 *Parliamentary proceedings and acts*, 1702.

ti acclamazioni testificava una gioia universale nel vedere in questa occasione Sua Maestà. E con ripetute salve a polvere si testimoniò una grande ammirazione per il duca d'Ormond, il quale dimostrava la sua gratitudine inchinandosi con gravità al popolo, dei cui applausi appariva fortemente commosso»¹⁷².

Il vescovo di Exeter tenne nel tempio massimo di San Paolo il discorso d'occasione prendendo a testo le parole di Giosuè: «Siate uniti al Signore Dio vostro, come avete fatto sino a questo giorno; e allora il Signore Dio sterminerà al cospetto vostro nazioni grandi e fortissime e nessuno potrà resistere a voi»¹⁷³.

«Si chiuse la serata – dice il Fenton – con illuminazioni e fuochi d'artificio al suono di campane e con altre dimostrazioni di gioia; nè le altre città del regno furono seconde alla città di Londra nelle leali manifestazioni della gioia loro»¹⁷⁴.

Questa battaglia, la cui vittoria fu celebrata con tanto slancio dal popolo inglese, rimarrà per sempre famosa nella storia non tanto pel modo come si svolse nè per gli atti d'eroismo che d'ambo le parti si compirono, quanto per l'enorme quantità di tesoro che unitamente a tutte le navi franco-spagnuole vi si perdettero.

172 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 86.

173 «Sed adhaereatis Domino Deo vestro; quod fecistis usque in diem hanc et tunc auferet Dominus Deus in conspectu vestro gentes magnas et robustissimas, et nullus vobis resistere poterit» (*Liber Josuè*, cap. XXIII, vers. 8 e 9).

174 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 86.

La Spagna, impoveritasi miseramente in un momento incerto e crudele in cui le guerre intestine si succedevano ininterrottamente a quelle collo straniero, mai più si potè rialzare dalla disfatta, principalmente a causa della perdita totale di quei galeoni che, preziosi veicoli, univano il vecchio al nuovo mondo, asportando per quello da questo i vasti tesori delle Indie, cui da quel giorno cominciarono ad accedere con passo sicuro e fermo i biondi figli d'Albione, strappando alla Spagna l'eredità coloniale.

Da Vigo dunque, sia detto per vero, l'Inghilterra uscì padrona dei mari e delle colonie.

L'esplosione in Inghilterra di cotanta esuberanza di gioia popolare segna l'indice tuttavia d'una ben comprensibile esagerazione.

Il popolo è purtroppo sovente una folla incosciente che, facile sempre alla gioia, al pianto ed all'ira, si commuove e s'agita. In ciò le sue debolezze, debolezze che spesso gli valgono l'indulgenza dei critici e della storia.

Non le stesse attenuanti si possono tuttavia addurre per un grave presidente dell'onorata Camera dei Lordi, il quale nel tributare i ben meritati onori ad un eroe quale il Rooke, asserì che l'ammiraglio «combattè per una causa giusta»¹⁷⁵.

Il Rooke era un militare, e come tale a lui non spettava di indagar la *ratio belli*, ma unicamente d'obbedire

175 *Parliamentary proceedings and acts*, 1702.

alla cieca sacrificando, ove occorresse, se stesso alla patria. Lo fece, vinse e trionfò: a lui la gloria militare, ad altri la responsabilità dell'atto.

Chi mai potrà sostenere ch'è giusto che si combatta sì acerbamente una nobile nazione, dilaniandola nella vita e nella proprietà, solo perchè questo popolo ha assunto al trono colui che le leggi, il Parlamento ed i cittadini destinarono a sommo reggitore della cosa pubblica proclamandolo re? Non è forse vero che Filippo V «era stato chiamato alla Corona di Spagna dalle leggi, dal sangue e dalla natura?»¹⁷⁶.

Ad onor del vero dobbiamo attenuare alquanto anche i conclamati vantati meriti militari degl'Inglesi.

V'erano in lizza sul mare 30 navi da guerra inglesi forti di 14.173 uomini e 2270 cannoni; più 20 navi olandesi che, mancandoci i dati ufficiali precisi, presumiamo avessero circa 9400 uomini e 845 bocche di cannone; ed erano in lotta contro 21 navi di linea francesi con 6790 uomini e 1028 cannoni, non che 17 galeoni spagnuoli aventi non più d'un 4000 uomini e dotati di 513 cannoni¹⁷⁷.

Le forze di mare erano dunque presumibilmente così divise:

¹⁷⁶ *The King Louis XIV and Philip V*, risposta a J. Dumont, pag. 19, 1702.

¹⁷⁷ SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pg. 86.

Anglo-Olandesi.

Navi	50
Uomini	23573
Cannoni	3115

Franco-Spagnuoli

Navi	38
Uomini	10790
Cannoni	1541

Per mare gli alleati erano dunque assai più forti, e per terra non lo erano meno perchè essi disponevano, come già vedemmo, di 13.587 uomini, mentre è certo che le navi franco-spagnuole non portavano a bordo alcun uomo di terra.

Ben è vero che n'avevano sbarcati una certa quantità, ma questo non aumenta punto il numero dei belligeranti; gli uomini che furono messi a terra per essere adibiti alle opere di difesa e alle fortificazioni terrestri¹⁷⁸, anzichè aumentare il numero dei combattenti, hanno sottratto alle navi un'efficace resistenza¹⁷⁹; sicchè anche per questa ragione si videro gli Spagnuoli obbligati ad apri-

178 Archibo general de Indias, 153-2-31.

179 MODESTO LAFLUENTE, *Historia general de España*, vol. XVIII, pag. 46.

re i fianchi delle navi affinché il mare, ingoiandole, ne trafugasse il tesoro.

Per terra e per mare gli Anglo-Olandesi erano forti di 36.650 belligeranti; la cifra di 20.000 Franco-Spagnuoli di cui parlasi nel citato manoscritto¹⁸⁰ era rappresentata in realtà da 6790 uomini d'arme francesi e da 4000 marinai spagnuoli, cui si può aggiungere qualche centinaio d'una folla di uomini e donne inermi accorsi a fronteggiare ed espellere per terra il nemico¹⁸¹.

La Spagna contava allora all'incirca 7.200.000 abitanti, i più validi ed i più giovani dei quali s'erano trapian-tati nelle Indie in cerca di avventure e tesoro. Filippo V inoltre recandosi a guerreggiare in Italia aveva tolto seco quanto v'era di meglio e di più disciplinato tra le sue soldatesche, e la lotta che s'era dianzi sostenuta in Andalusia contro gli Inglesi aveva per di più decimato le ormai povere schiere spagnuole; d'altra parte è accertato che mai furono inviate a Vigo truppe d'alcun genere.

I Franco-Spagnuoli erano giunti a Vigo affaticati dal lungo viaggio ed estenuati dalla continua apprensione d'incontrar in mare il nemico. Vi trovarono le difese quasi incustodite e mal in arnese, e si diedero, è vero, a porre in assetto quei forti trasportandovi cannoni, ma le

180 Cfr. British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, f. 213, 214, 215, 216 e 217.

181 JESUS DE BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, art. 176, pag. 103.

improbe fatiche di quei militi, parzialmente mal idonei alla bisogna, furono presso che opera vana.

Il colpo loro inferto, inaspettato ed improvviso, è d'un'audacia tale che, a mio avviso, non si trova riscontro nelle storie delle Marine da guerra.

Il Rooke, umiliato per la subìta sconfitta di Cadiz, inasprito dalle velate ma acri intimazioni del suo ministro e della stessa regina Anna, giuocò con febbre d'ardore l'ultima sua carta; e la giuocò da maestro.

Stratega e tattico di valore supremo, egli valutò profondamente lo stato d'animo di quelle ciurme nemiche ormai stanche, ponderò equamente il logorio dei loro vascelli dopo sì lungo e periglioso viaggio, e, più che tutto, resosi conscio e ben edotto della sacca in cui i Franco-spagnuoli s'erano incoscientemente cacciati ponendosi da se stessi nella materiale impossibilità di potersi difendere in quel budello, fulmineamente li assalì.

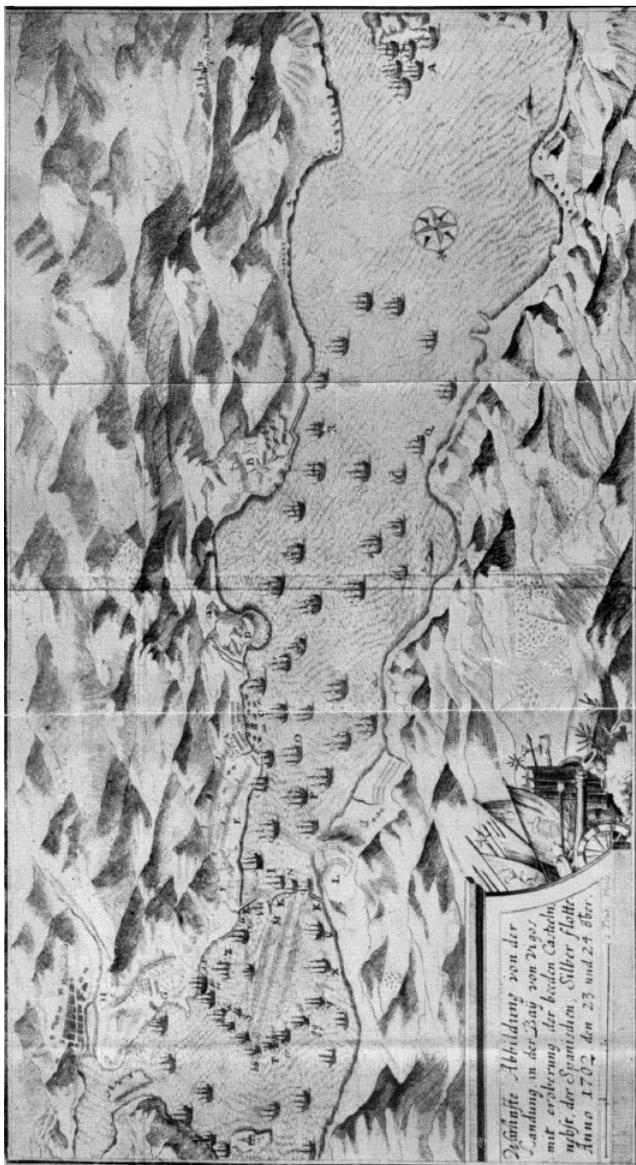
Il suo piano di guerra è quanto mai audace. Di fatto: egli entra nella baia di Vigo con gran cautela, perchè non conosce la profondità di quell'acqua; si pone all'àncora colla poderosa sua flotta abbastanza lungi, al largo di Cangas, sotto il velo d'una bruma piovigginosa, e la strettezza della baia del Rande lo induce a lasciarvi ancorate le maggiori unità e ad imbarcarsi egli stesso cogli altri ammiragli sulle navi minori. Così il Rooke scende dal *Royal Sovereign* forte di 880 uomini e 110 cannoni e prende il comando supremo sul *Somerset* con 476 uomini e 80 cannoni; l'Hopson passa dal *Prince George* difeso da 640 uomini e 90 cannoni e s'imbarca sul *Torbay*

con 476 uomini e 80 cannoni; il Craydon si trasferisce dal *Triumph*, avente 640 uomini e 90 cannoni, sul *Cambridge* con 476 uomini e 80 cannoni, e il Faiborne lascia il *St. George* forte di 688 uomini e 96 cannoni e va sul *Switsure* che ha 408 uomini e 70 cannoni.

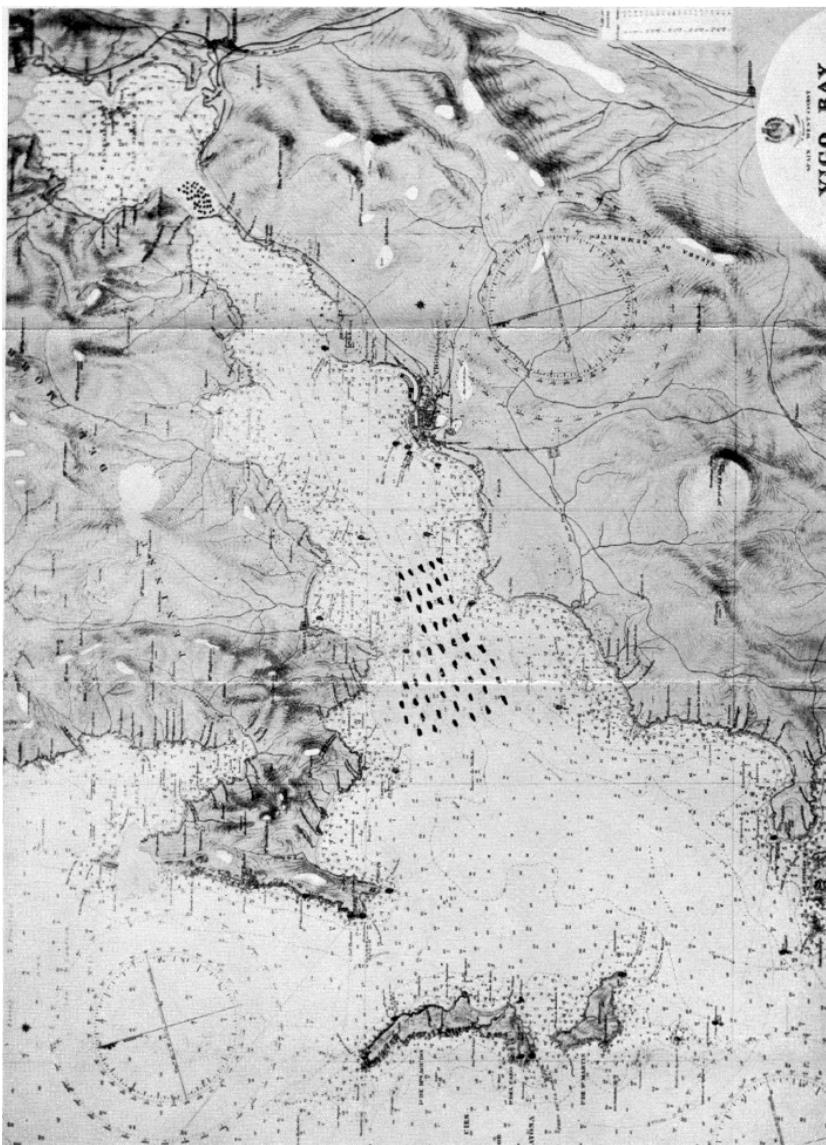
Fissa l'ammiraglio inglese nel numero ristretto di 25 queste navi minori che prenderanno parte al combattimento, e vi pone in avanguardia a difesa dei fianchi due potenti navi, l'*Association* e la *Barfleur*, le quali equipaggiate di 640 uomini e di 90 cannoni ciascuna, dovranno sostare davanti ai forti di Bestias e Rande e ridurli al silenzio fino a che non saran presi d'assalto dagli uomini del duca di Ormond sbarcati allo scopo.

Delle 25 navi egli forma 7 squadre al comando diretto di altrettanti ammiragli e le ordina e le fa procedere non in massa compatta ma in lunga fila, che, disnodantesi qual serpe, rabbiosamente scivola sull'onde.

Con vento favorevole in poppa s'avventano le navi all'attacco con tutte le vele dispiegate e rigonfie dalla brezza, ed al loro approssimarsi, nello svolto dell'estremo Rande, agli occhi dei Franco-spagnuoli, colà ancorati ed ammassati, non appare se non una folta selva fitta d'antenne e vele, sì che questi han ben ragione di credere di trovarsi di fronte le 50 formidabili navi, le quali davano lor caccia da tanto tempo.

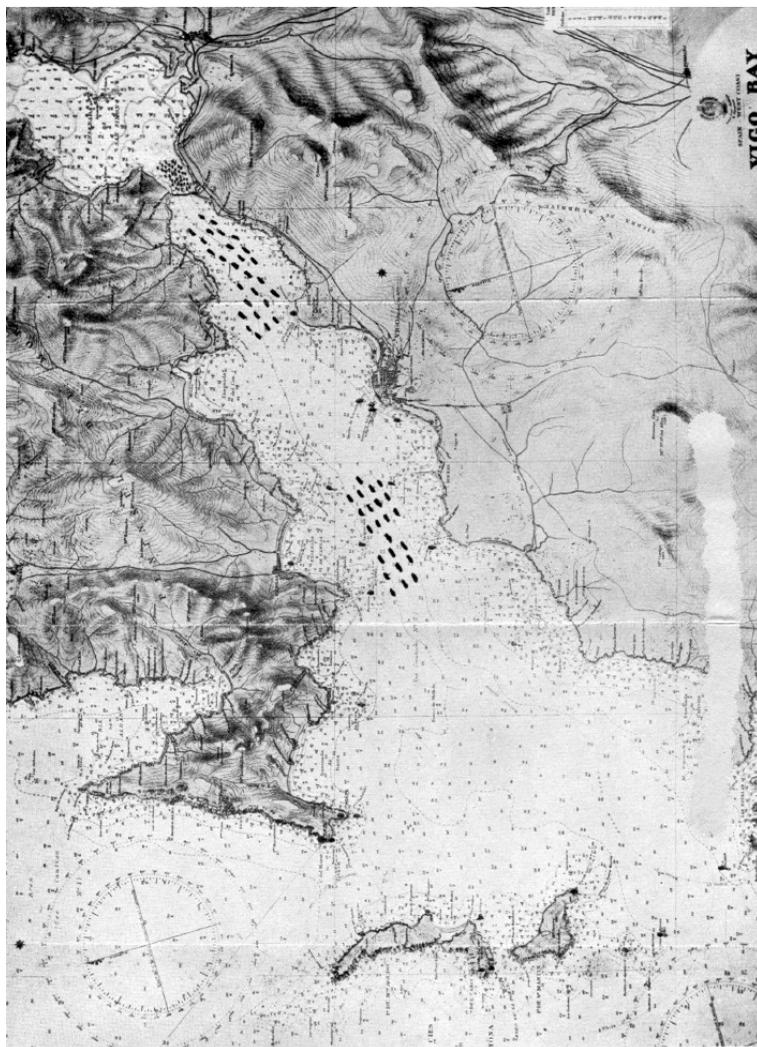


Battaglia di Vigo come rappresentata da un quadro olandese dell'epoca e riprodotta in Germania e in Francia (pag. 79).
 (Autore A. Teuts, Meile. Fehr sculp.).



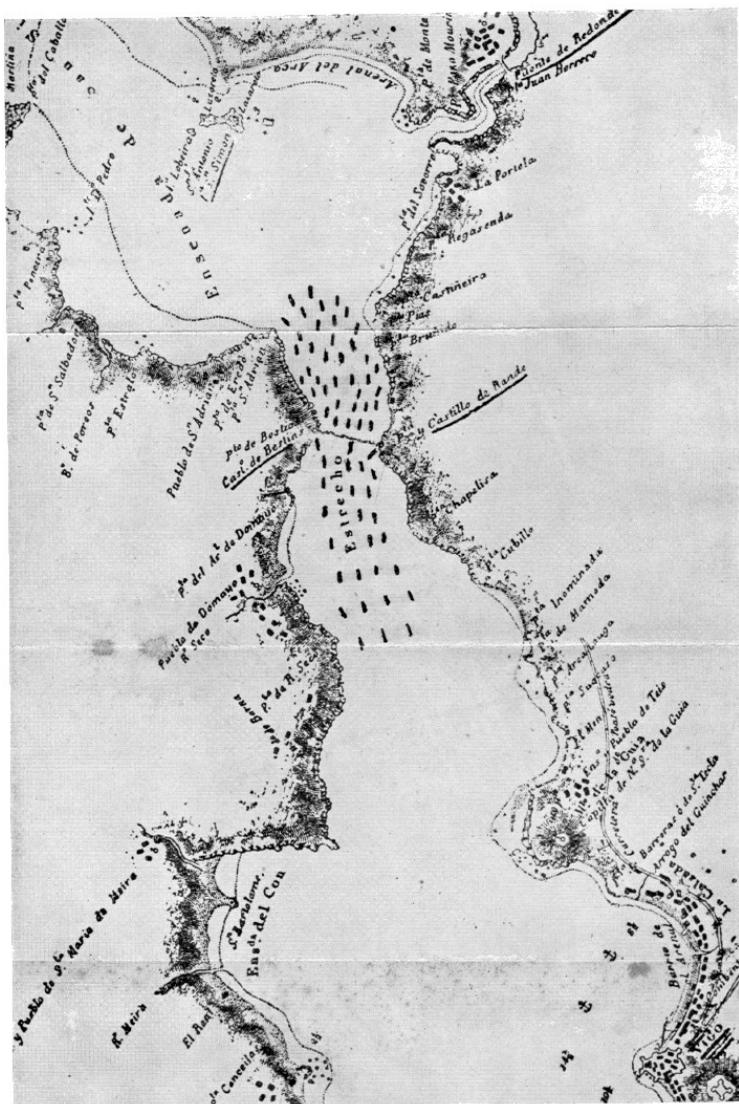
Presunto schieramento alla vigilia della battaglia il giorno 11-22 ottobre 1702 (pag. 80).

Arrivo e sosta davanti a Cangas.



Presunto schieramento il giorno della battaglia alle ore 12 del
12-23 ottobre 1702 (pag. 81).

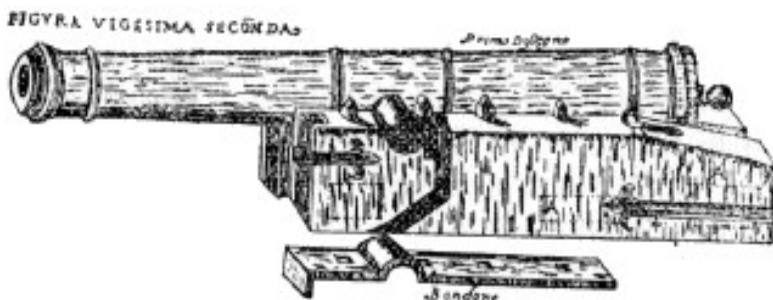
Le navi di scorta sostano tra Cangas e Vigo, mentre quelle attac-
canti già si trovano davanti la catena stesa tra i castelli di Bestias
e Rande.



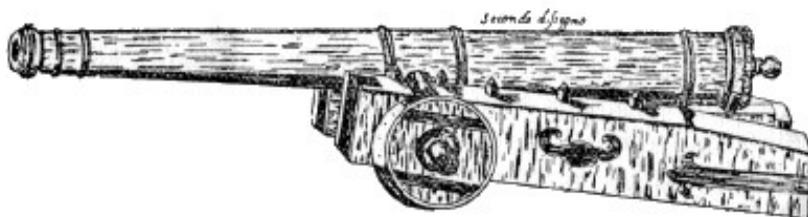
Presunto schieramento al momento della battaglia alle ore 13 del 12-23 ottobre 1702 (pag. 81).
 La nave «Torbay» dell'Ammiraglio Hopson è, fra le tre attaccanti, quella di mezzo.



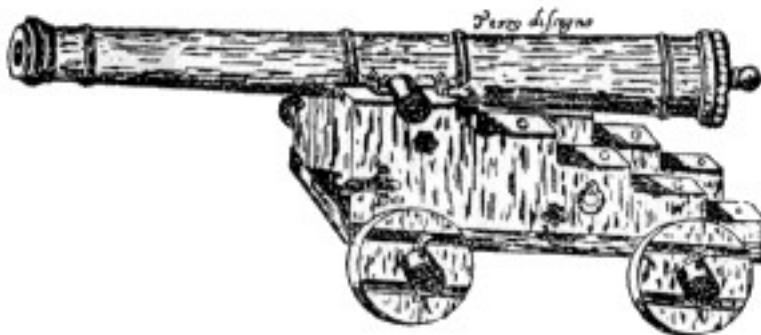
Carta dell'Andalusia. – Si noti come il tesoro dopo esser stato sbarcato a Cadice proseguiva poi per Siviglia costeggiando il mare e per via fluviale a mezzo di navi leggere (pag. 92).



Tipo di cannone navale fisso alla nave.



Tipo di cannone semifisso alla nave.



Tipo di cannone trasportabile.

Come erano i cannoni navali dell'epoca (pag. 82). (Pietro Sardi Romano, *L'Artiglieria*. Ufficio Marina di Pola).

Nell'istesso istante i forti Bestias e Rande, occupati fulmineamente dall'Ormond, vomitano lor addosso un ben nutrito fuoco di cannoni, fucileria e granate e, come prese da spasmodico convulso, fuoco micidiale e violento vomitano a lor volta le navi d'ambo le parti.

La catena cede all'urto e si schianta; le navi francesi più poderose piazzate in prima linea s'incendono o sono incendiate; fitte cortine di fumo e fuoco investono in pieno gli assaliti; la fresca raffica di ponente, d'improvviso scatenatasi, rovescia sulle navi franco-spagnuole fuoco e fumo che tutto investe ed avviluppa; le quattro o cinque navi francesi di primo piano sparano, ma sono tosto avvinghiate, abbordate e fatte prigioniere, mentre le lor fiamme si propagano a quelle retro, che, prive della visione d'un qualsiasi bersaglio e accecate da quel fumo bituminoso, sparano alla rinfusa spesso contro le stesse lor navi, le quali s'incendono o vengono incendiate.

E i galeoni?

Non sparano perchè non possono sparare.

Ricordiamoci che siamo nel 1702.

I cannoni non erano allora piazzati sulle tolde delle navi, ma sbucavano fuori da quadrate finestrelle, aprentisi sui fianchi sotto agli alti ponti, che erano generalmente da due a tre. Il tipo dei cannoni di quell'epoca non era a traiettoria, ma pressochè rettilineo, «per la linea dell'orizzonte»; il lor raggio d'azione era limitatissimo e talmente corto da non potersi che malamente raggiungere un bersaglio a 300 metri di distanza.

Nel trattato *L'artiglieria* di Pietro Sardi Romano, contemporaneo alla battaglia di Vigo, leggesi: «I cannoni petrieri sono deboli di suo tiro, perchè non si caricano che con il terzo o, al più, per la metà di polvere, del peso di sua palla di pietra, e appena arrivano del terzo, o poco più, del camino dei tiri del primo genere (passi geometrici 180, e per il sesto punto passi 600).

«Ma non essendo il fine loro altro che tirar più d'appresso a vascelli con palle di pietra, tirare a moltitudine di huomini uniti, fanno il loro ufficio molto efficacemente, e con poca spesa...

«Il disegno primo della figura vigesima seconda dimostra un cannon di 50, incavalcato sopra il suo letto proprio, quale serve per la corsia di una galera. Il secondo disegno della medesima figura vigesima seconda dimostra una colobrina da 25, quale è incavalcata sopra il suo letto, con sue piccole ruote, molto basse. Questi tali letti servono per vasselli grossi, e per galeazze, e per galere.

«Il terzo disegno della figura 22, dimostra un letto quale serve per vasselli di alto bordo per uso di quei pezzi di ferro 10, 12, 14 e 20 libbre di palla di ferro»¹⁸².

Questi erano, come si vede dall'illustrazione, i cannoni d'allora, che sparavano con palle di pietra o a palle di ferro fuso.

E poichè il Velasco aveva davanti a sè, quale fitta siepe, gli alti e poderosi vascelli di Château-Renault, se i

182 PIETRO SARDI ROMANO, *L'artiglieria*, pag. 106, 129 e 130.

suoi galeoni avessero mai sparato, essi avrebbero fatto fuoco non sul nemico, il quale era troppo lontano dal tiro ed invisibile, ma sopra i loro stessi difensori, sulle navi francesi.

Se è acquisito alla storia che mai il Château-Renault diede ordine alcuno d'incendiare le sue navi, le quali o s'incendiarono nella mischia o furono incendiate per dar modo ai galeoni d'inabissarsi, è altrettanto fatto storico che il Velasco, visto che tutto era perduto e che il vento di ponente quale congiurato trasportava le fiamme verso i galeoni, i quali ne sarebbero stati ben tosto incendiati, diè l'ordine categorico: *Le navi a picco*.

I galeoni dunque non furono incendiati, ma colati a picco.

Così si spiega come gli Anglo-Olandesi poterono catturare e salvare dall'incendio divampante quelle cinque poderose navi francesi: *Ferme, Triton, Modéré, Assuré e Prompt*, trovandosi esse in primo piano; e così si spiega come i nemici, che miravano specialmente a catturare i galeoni col lor tesoro, non riuscirono che ad impadronirsi del *St. Juan Baptista*, il quale, per essere piuttosto nave da guerra ed unico galeone forte di 50 cannoni, era posto in avanguardia dopo le navi francesi, e cadde perciò facile preda prima che l'acqua ne invadesse totalmente le stive.

Grande fu l'audacia del Rooke, ma la fortuna sua fu ancor assai più grande, se consideriamo che effettivamente solo cinque di quelle sue minori navi hanno di-

strutto o causato la distruzione di ben 21 navi francesi e di 17 galeoni.

È accertato infatti che solo l'ammiraglio Hopson sul *Torbay*, con a fianco il *Prince George*, il *Monmouth*, il *Kent* ed il *Grafton*, entrò in azione; delle tre navi olandesi dell'ammiraglio Vandergoos che lo seguiva, non si fa punto cenno; nè tampoco si fa menzione dello stesso comandante supremo Rooke, il quale, nell'ordine d'attacco, teneva dietro al Fairborne.

Cinque navi dunque contro 38!

E quando si sa che all'una del pomeriggio s'iniziò la battaglia, e si legge nel libro di navigazione del *Monmouth*: «Ci siamo, poscia, ancorati vicino al luogo della catena, alle due e mezzo del pomeriggio», la mente s'annebbia e si smarrisce.

I Franco-Spagnuoli, ne uscirono completamente sgo-
minati.

Qual meraviglia se il Château-Renault scriveva dal suo rifugio di S. Jacopo de Compostela al Ministro della Marina Pontchartrain: «Io sono ancora stordito dall'avvenimento!».

In quella fatal confusione, in quella tragica estrema necessità, l'ammiraglio Velasco, non potendo gloriosamente gridare: «Alma terra natia, la vita che mi desti ecco ti rendo», con impulsivo risoluto gesto affondò quei galeoni, ormai dannati alla distruzione, e per tal modo ne salvò dal nemico il tesoro.

Per poco non parve che da quella micidiale giornata volgessero per sempre al tramonto i fulgidi soli di Luigi XIV e di Filippo V.

Coloro che volessero maggiormente approfondire l'argomento, possono anche consultare i documenti ed autori ricordati nelle Note che vanno dal N. 66 all'82.¹⁸³

Vigo! Anno 1702! Fatidica rimembranza. Qui nacque invero, di qui assurse ed ingiganti quel colosso d'Impero Britannico che ora, dopo duecentoquarant'anni d'incon-

183 [66] *Rapports de Château-Renault*, 27 settembre e 17 dicembre, Archives de la Marine, B⁴ 22, fol. 368, 394.

[67] Affaires Étrangères, *Espagne*, 109, fol. 677.

[68] Archives de la Marine, B⁴ 22, fol. 361, 383 e 216; B⁴ 24, fol. 212.

[69] British Museum, *Sloane*, 2638, fol. 1.

[70] Record Office, *Admiralty, Capt. Logs*, 4310.

[71] British Museum, *Harleian*, 7025, fol. 74.

[72] Archives du service hydrographique, 59-16-6.

[73] Bibliothèque Nationale, 10209, fol. 167.

[74] Biblioteca Nacional, *Dialogo*, 152, fol. 129.

[75] British Museum, *Harleian*, 7025, fol. 76.

[76] A. BAUDRILLART, vol. I, pag. 116.

[77] FERNANDEZ DURO, vol. VI, pag. 40.

[78] OSCAR BROWING, *The journal of Sir G. Rooke*, pag. 211.

[79] JOHN KNOX LAUGHTON, vol. XLVI, pag. 93.

[80] *Mercure Historique*, novembre 1702, pag. 556.

[81] J. C. DE JONGE, vol. IV B, pag. 228.

[82] *Mercure Historique*, dicembre 1702, pag. 695.

trastato dominio, duramente deve combattere per la propria esistenza.

E, fatalità delle umane cose, proprio a Vigo, un Churchill, Luogotenente Generale, emerge tra gli artefici di quest'Impero Britannico che, oggi, un altro Churchill si travaglia di salvare da irruente completa rovina...

CAPITOLO V

GLI IMMENSI TESORI DELLE INDIE

Cristoforo Colombo scopriva l'America nel 1492.

I traffici d'ogni genere si svilupparono tosto con meravigliosa rapidità in quella terra opulentissima. La prima flotta spagnuola, carica di tesori, salpò dalle Indie nel 1501, e nel 14 luglio 1503 la regina Giovanna di Spagna, per consiglio del re, ordinava la fondazione in Siviglia di una Casa detta delle Indie, alla quale dovevano esclusivamente convergere tutti gli affari delle Indie, delle Canarie e delle altre terre già scoperte, e, aggiungeva il decreto, da scoprire in progresso di tempo.

È a questa così detta Casa de Contratación che dovevano pervenire tutti gli effetti, mercanzie e valori od altro provenienti dalle Indie.

Don José Veitia De Linage, il quale scrisse con prodigalità spagnuola la storia della Compagnia delle Indie, di cui egli stesso era commissario e tesoriere, dice ne' suoi manoscritti, raccolti sotto il nome di *Casa de contratación*, che «la giurisdizione di tale compagnia era tanto grande quanto immensi erano i suoi territori, e le

sue ricchezze sì enormi da non potersi paragonare a qualsivoglia ricchezza d'Europa»¹⁸⁴.

Don Francisco de Moqueira non esita punto ad asserire che «la sua importanza era senza precedenti e senza confronto in tutto il mondo»; ed Alonzo Morgado soggiunge che «le ricchezze affluite negli uffici della compagnia sarebbero state sufficienti a pavimentare con piastrelle d'oro e d'argento le strade di Siviglia»¹⁸⁵.

Per questa ragione Siviglia veniva chiamata la regina dell'Oceano.

Un codice completo registrava i diritti ed i doveri della compagnia.

«L'oro e l'argento erano generi di troppo alto valore, – scriveva il Robertson – per metterne il monopolio in mani private. Desiderava la Corona di ritenere per sè un commercio così seducente, e, per assicurarselo, comandò che il carico d'ogni vascello allestito fosse visitato dagli ufficiali della Casa de Contratación di Siviglia prima che il bastimento ottenesse il permesso di fare il viaggio, e che al suo ritorno una dichiarazione dei generi che portava si facesse al medesimo Banco, avanti che gli venisse accordato di metterli a terra.

«In conseguenza di tale regolamento tutto il traffico del Nuovo Mondo si concentrava nel porto di Siviglia, e a grado a grado passò poi a prender la forma in cui è

184 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, Archibo general de Indias, *Contratación*, I, 71-12-5, 61-20.

185 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 162.

stato condotto con piccole variazioni dalla metà del decimosesto secolo fino quasi ai tempi nostri. Per la maggior sicurezza dei carichi valutabili trasmessi, come anche per impedire più agevolmente la frode, il commercio di Spagna colle sue colonie è esercitato da flotte che veleggiano con forti convogli.

«Queste flotte consistenti di due squadre, una distinta col nome di galeoni, l'altra con quello di flotta, si equipaggiano annualmente.

«Per l'addietro facevano la loro partenza da Siviglia, ma il porto di Cadice essendo stato riconosciuto più comodo, salpano da questo sino dall'anno 1720»¹⁸⁶.

Noi apprendiamo altresì dal tesoriere stesso della Compagnia delle Indie quali erano le epoche fisse per il ritorno di quelle navi che, perchè adibite a questo traffico, venivano chiamate appunto galeoni.

«Ogni anno – scrive il De Linage – si attendeva l'inizio della bella stagione per caricare i tesori, i quali dovevano raggiungere l'Avana verso la metà di giugno per unirsi alla flotta detta della Nuova Spagna¹⁸⁷ e procedere insieme, per maggior sicurezza, alla volta della madre patria. Doveva quindi il vice-re del Perù fare in modo che il tesoro raggiungesse il Panama verso la metà di marzo.

«Perchè il tesoro potesse da Potosi, città del Perù, giungere ad Arica, occorreano quindici giorni; otto da

186 WILLIAM ROBERTSON, *History of America*, vol. I, pag. 128.

187 Nuova Spagna appellavansi le regioni messicane.

lí a Callao, e venti da Callao a Panama, dovendosi prendere, nella rotta, anche il tesoro di Paita e di Truxillo»¹⁸⁸.

Evidentemente questo viaggio veniva compiuto quasi tutto per mare; sarebbe un vero assurdo il supporre altrimenti.

Da Arica a Callao v'è di fatto per lo meno il doppio che da Potosi ad Arica; e da Callao al Panama v'è circa tre volte la distanza da Arica a Callao. Se quindici giorni occorre da Potosi ad Arica, non certo otto giorni sarebbero occorsi da Arica a Callao bensì trenta giorni almeno, e da Callao al Panama circa tre mesi, non mai venti giorni.

Da Potosi, ch'è città interna, trasportavasi il tesoro a mezzo di *llamas* (bestie da soma di quelle regioni) o a dorso di schiavi fino al porto di Arica, donde certe galee addette unicamente a questo servizio lo sbarcavano al Panama, toccando prima i porti di Callao e Truxillo, onde prender a bordo quell'altre porzioni di tesoro.

«Al principio della guerra di successione di Spagna – narra il Fenton – una vera orda di avventurieri s'era lanciata attraverso l'Oceano occidentale, in cerca di oro e d'argento.

«I Peruviani avevano sfruttate quelle loro miniere ricchissime solo superficialmente, perchè essi non cono-

188 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, Arch., gen. de Indias, *Contratación*, I, 71-12-5, 61-20.

scevano i processi e l'uso del mercurio per segregare i metalli preziosi da quelli ordinari.

«Gli Spagnuoli, che avevano invece in loro aiuto la scienza, seppero penetrare nei più reconditi filoni di quei preziosi giacimenti, e completamente sfruttarli.

«Si comprende da ciò, come essi ricavassero annualmente in oro, argento, pietre preziose e perle assai più di quanto erasi fatto dagli Incas stessi nel tempo di loro dominazione¹⁸⁹. Ma quei tesori anzichè servire, come pel passato, di ornamento ai palazzi del sovrano e di decoro ai templi del Sole adorato da quei popoli idolatri, erano invece inviati nella Spagna per soddisfare alle ambiziose voglie della Corte ed al lusso raffinato della nobiltà, mentre servivano per gli altri paesi d'Europa come mezzo di scambio in tutte le parti del mondo allora conosciute»¹⁹⁰.

Ciò attesta (fra numerosi altri scrittori) Sir Roger Fenton, il quale ci narra anche dell'importazione nella Spagna «d'un'enorme quantità di pezzi massicci d'argento, pesanti due, tre ed anche più *arrobas* (misura antica

189 Gli Incas erano una specie di re supremi e sommi sacerdoti i quali avevano alle loro dipendenze un certo numero di *cachicos* o capi-tribù; i primi, a poco a poco distrutti sotto la dominazione spagnuola, non ci tramandarono che il nome ed il racconto delle loro favolose ricchezze; i secondi invece, indipendenti nelle altre terre meridionali dell'America, sopravvissero al tempo ed alla distruzione e, benchè rari, comandano ancora in alcune regioni interne dell'Argentina e della Tierra del Fuego.

190 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 16.

equivalente a 25 libbre). Da un tempio solo furono asportate in una volta ben 700 lamine d'oro della larghezza (per usare l'espressione sua) del coperchio d'una cassetta di trenta centimetri di diametro, non che un cornicione di puro oro che circondava l'intero edificio del tempio e contro i marmi del quale era stato talmente incastonato che durarono ardua fatica gli spogliatori per distaccarlo»¹⁹¹.

Torna molto interessante la narrazione che di quei luoghi e di quei tesori ci fornisce Don Garcilasso De La Vega, nei suoi *Commentari reali*, edizione del 1688.

«Le pietre preziose – egli scrive – trovate nel Perù al tempo degli Incas, sono turchesi, smeraldi e brillanti della più pura vena. Gli indigeni non conoscevano il modo di lavorarli.

«Gli smeraldi trovansi nelle montagne della provincia di Manta, sita nella giurisdizione di Puerto Viejo; ma gli Spagnuoli non sono ancora riusciti a trovarne la vena principale. Ben si può giudicare, da quanto si rinvenne, che essi sono i migliori di tutto il Perù.

«Tuttavia sono ormai così numerosi ed abbondanti quelli importati nella Spagna da questa e dall'altre parti delle Indie, che essi hanno perduto ogni valore.

«Gli smeraldi delle diverse altre regioni cedono in bellezza a quelli di Puerto Viejo, ove assumono la loro meravigliosa tinta dal suolo sotto cui si producono, per-

191 Idem, pag. 18.

fezionandosi in progresso di tempo, siccome avviene del frutto quand'è prossimo a maturità.

«Lo smeraldo in formazione si presenta di un bianco pallido con tinte grigie disseminate di verde; esso in seguito assume da un capo, molto probabilmente da quello rivolto all'oriente, una tinta verde che si va diffondendo man mano su tutta la pietra e che cessa di spandersi qualora per poco venga rimossa dal suo letto naturale o dal suo primitivo giacimento.

«Ho visto in Cuzco, tra gli altri, due smeraldi di singolare bellezza, di forma affatto rotonda, grossi entrambi quanto una noce e perforati nel mezzo. L'uno era perfetto in tutte le sue parti, l'altro ancora imperfetto e tuttora in formazione eccetto che nel mezzo e ad uno de' suoi capi, quello cioè che sotto terra trovavasi quasi a contatto coll'altro, già completamente formato...

«Quando il padrone ebbe a tagliare quello smeraldo incompleto per gettarne via la parte meno bella e non ancora formata, ci fu alcuno ch'ebbe ad osservargli che sarebbe stato meglio lasciarli vicini per constatare se l'altro avesse proceduto o no alla sua completa formazione, il che avrebbe senza dubbio fornito la soluzione d'un problema d'interesse superiore al valore delle pietre stesse. Io ero allora fanciullo, e mi ebbi di quello smeraldo la parte rifiutata, che conservo tuttora.

«Il turchese è una pietra di color azzurro più o meno intenso, dagli Indiani meno stimato dello smeraldo.

«Le perle non erano molto in uso nel Perù, benchè vi fossero conosciute. Gli Incas, assai più umani di noi

verso il loro popolo, proibivano di esporsi al pericolo di quella pesca; ma in progresso di tempo divennero le perle tanto comuni che l'Acosta, conoscitore profondo della cosa, scrivendone dice esattamente quanto segue¹⁹²: «Da che noi abbiamo intrapreso a trattare delle principali ricchezze importate dalle Indie, non dobbiamo omettere le perle, che gli antichi chiamavano margherite. Il loro valore era dapprima sì grande da farle stimare gioielli, ornamenti riserbati alle principesse ed all'altre persone regali; sono presentemente però riputate gingilli tanto ordinari che persino le donne negre se ne fan collane. Si trovano in diverse parti delle Indie, ed abbondano nel mare del sud, presso il Panama, dove sorgono quelle isole che perciò appunto chiamansi delle Perle.

«Se ne scoprono tuttavia in maggior quantità nel mare del nord, alla foce del fiume Hacha, dove quei poveri pescatori incorrono gravi rischi, dovendosi tuffare dieci, quindici e persino venti metri sott'acqua, per strappare alle rocce le conchiglie, entro cui trovansi rinchiuse le perle.

«Intorno all'anno 1587 – son sempre parole dell'Acosta osserva l'autore dei *Commentari reali* – ne pervennero dalle Indie al re di Spagna 18 marchi in peso¹⁹³ unitamente a tre ceste ricolme pure di perle, mentre ne giun-

192 DON GARCILASSO DE LA VEGA, *Comentarios reales*, lib. VIII, pag. 341.

193 Trentasei libbre pari a chilogrammi 16,578.

sero 1264 marchi¹⁹⁴ per conto di privati, insieme ad altri sette sacchi pieni, ma non pesati.

«In qualsiasi altro tempo ciò sarebbe apparso incredibile¹⁹⁵.

«Ed ora aggiungerò sulle perle due fatti che non sono punto privi d'interesse – annota il De La Vega ripigliando la narrazione dell'Acosta.

«Verso il 1564 cotante furono le perle portate a Siviglia per conto del re, che vennero ammucciate e poste all'asta al miglior offerente.

«L'altro fatto è questo – continua l'Acosta: – Io conoscevo un giovanotto di bassa condizione, di professione orefice, ma semplice giornaliero, non avendo egli denari per metter su bottega.

« Era il 1562-63, e siccome il giovanotto alloggiava in casa mia e sciupava nel giuoco quei pochi denari che guadagnava, io gli feci osservare che si sarebbe così ridotto nella più squallida miseria. – Non sarà – risposemi egli – più squallida di quella che provai quando venni a piedi a Madrid con 14 maravedis in tasca¹⁹⁶.

194 Duemilacinquecentoventotto libbre pari a chilogrammi 1164,114.

195 ACOSTA, libro IV.

196 Circa lire 1,12 al cambio odierno.



Tomba di Cristoforo Colombo (*pag. 92*).
(Opera magnifica, sita nella Cattedrale di Siviglia).



Da una antica carta di Spagna.
Regione della privilegiata città di Cadice (*pag. 92*).
(Jm. Zell sculp. Franckfurter Oster Messe anno 1780).

«Orbene, costui andò in seguito nelle Indie, ed essendosi posto a commerciare nelle perle, ritornò tanto ricco, che potè permettersi il lusso di spendere in un solo stabile più di 30.000 ducati¹⁹⁷; e, per farla da spaccone, si diè a portare un gran soprabito, il cui davanti ornò di finissime perle per tutta la lunghezza dell'orlatura e per una larghezza di sei dita; un siffatto lavoro doveva costare per lo meno un quattromila ducati¹⁹⁸.

«Ciò valga ancora a dimostrare – continua il De La Vega – l'enorme quantità di perle che s'importavano dalle Indie.

«Se ne trovano profuse e abbondantemente disperse in molte parti di quel gran regno, e particolarmente nel tempio della provincia di Cosachiquic, come ampiamente provato nella *Storia della Florida*¹⁹⁹.

«I diciotto marchi di peso in perle, non che le due ceste che l'Acosta menziona esser state pel re, osserva l'antico tesoriere, erano tutte perle scelte e messe a parte al servizio e per conto del re, appartenendo a lui un quinto di tutte le perle che si venivano pescando. Furono poste nella real guardaroba, e di là vennero tolte e date

197 Il ducato era colà ed a quei tempi una espressione puramente convenzionale, dacchè tale moneta non esisteva se non nel parlare comune ad indicare il pezzo di otto reali. Il ducato deriva dalla parola Duca e deve la sua origine al governatore Longino, il quale, essendosi ribellato contro l'imperatore Giustino, si fece duca di Ravenna e conì monete che si dissero ducati.

198 Lire italiane odierne circa 89.600.

199 *Historia de Florida*, libro III, cap. 15.

in dono alla chiesa per adornare un manto ed una veste di Nuestra Señora de Guadalupe, della quale si giunse a ricamare l'intero vestito, il capo, il velo, la sopraveste, i volanti, e tutte le guarnizioni, acconciando le perle con lavori in diamanti.

«La nicchia stessa, che era usualmente di color oscuro, fu coperta di rubini e smeraldi incastonati nell'oro. Noi possiamo aggiungere che le ricchezze del Re Cattolico eran superiori di gran lunga al tesoro di qualsiasi altro sovrano, niuno dei quali avrebbe potuto permettersi la munificenza e regalità dell'imperatore delle Indie.

«Tuttavia, per ben calcolare le ricchezze di questo monarca, noi dovremmo leggere l'Acosta, dove contengono a tal riguardo cose che persino paiono incredibili²⁰⁰.

«Vidi io stesso a Siviglia nell'anno 1579 – scrisse l'Acosta come riferisce il De La Vega – una perla della grandezza d'una noce e della rotondità d'un uovo di piccione, valutata nelle Indie a 12 mila pezzi da otto reali²⁰¹. Essa era nelle mani d'un gentiluomo chiamato Don Diego De Temez, e fu portata dal Panama al re Filippo II.

«Giacomo di Treco da Milano, un eccellente artista e gioielliere di Sua Maestà Cattolica, la stimò cinquanta e persino cento mila ducati (lire 560.000); il che significa

200 DE LA VEGA, *Acosta*, idem, libro IV.

201 Equivalenti a lire odierne 268.800.

che non aveva prezzo. Non ve n'era l'uguale al mondo nè niuna cui potesse paragonarsi²⁰².

«Circa poi la quantità d'oro e d'argento pervenutaci dal Perù – continua altrove il prezioso scrittore di cose indiane – la Spagna stessa è per noi il più valido testimonio se consideriamo che solo negli ultimi anni antecedenti, vi si trasportò, dalle sole zecche del Perù, da 12.000.000 a 13.000.000 di pesi ogni anno²⁰³, secondo il Registro²⁰⁴, senza punto nè considerare nè valutare quanto è passato senza controllo²⁰⁵, ossia *non registrato*.

«Trovansi oro in tutte le parti del Perù e più o meno in ogni provincia. Lo si rinviene persino alla superficie della terra trasportato da fiumi e torrenti, e gli Indiani lo mettono nell'acqua per ripulirlo.

«Tutto l'oro del Perù varia dai 18 ai 20 quilats²⁰⁶, ma quello che viene prodotto dalle miniere di Cavallaja o Callahuaya è molto più fino raggiungendo i 24 quilats, anzi superandoli persino, siccome mi è stato riferito da alcuni orefici di Spagna.

202 DON GARCILASSO DE LA VEGA, *Comentarios reales*, libro VIII, pag. 342.

203 Cioè da lire 269.760.000 a lire 292.240.000.

204 Chiamavasi *Registro* l'ufficio governativo di registrazione, ove si controllava il quantitativo di tesoro delle Indie in ciascuna annata.

205 Il quantitativo del tesoro del non-registro, ossia non controllato, superava la metà del tesoro del *Registro*, come vedremo.

206 *Quilats* è voce del tempo per *carati*.

«Nel 1556, narra l'Acosta, fu estratto dalle vene d'una roccia, nella miniera di Callahuaya, un pezzo d'oro della grossezza della testa d'uomo.

«Il proprietario deliberò di portarlo seco in Spagna per regalarlo al re, come una curiosità, ma egli naufragò durante il tragitto insieme alla nave su cui erasi imbarcato.

«L'argento viene estratto con molto maggior lavoro che l'oro, ed è raffinato con molto più difficoltà. Ve ne sono molte miniere in differenti parti del Perù, ma nessuna è pari a quella di Potosi, scoperta nel 1545, cioè 14 anni circa dopo che gli Spagnuoli ebber preso possesso di quella regione, come appare dai manoscritti che di ciò trattano. La montagna, nei cui fianchi sono coteste miniere, è chiamata Potosi, ma perchè la si chiami così nol saprei dire, a meno che abbia un qualche significato speciale nella lingua della regione.

«Essa sorge su d'un picco isolato, ed ha la forma di un monte a pane di zucchero; è della circonferenza di circa una lega ai suoi piedi e misura un quarto di lega alla sommità. La ricca vegetazione di cui è rivestita serve a mantenerle quella fama che le sue ricchezze le acquistarono in tutto il mondo²⁰⁷.

«L'Acosta parla lungamente delle miniere d'oro, d'argento e di mercurio che scoprivansi ogni giorno in quell'impero vastissimo delle Indie, sicchè – conclude il De

207 DON GARCILASSO DE LA VEGA, *Comentarios reales*, libro VIII, pag. 345.

La Vega – non è necessario ch'io mi dilunghi su questo soggetto»²⁰⁸.

«Non sarà fuori di proposito ricordare – ripiglia egli poi a scrivere – che le miniere della montagna di Potosi furono dapprima scoperte da certi Indiani servi degli Spagnuoli, chiamati nella loro lingua Yanacuna, i quali tennero per alcun tempo la cosa segreta, sfruttandola però assai poveramente.

«Un certo Gonçalo Bernal, discorrendo un dì col gentiluomo Diego Centeno ed altri notabili, asseriva che collo sfruttamento di dette miniere da lui ben conosciute l'argento sarebbe divenuto più comune e meno costoso del ferro.

«Durante gli anni 1554 e 1555, e questa mia asserzione non teme smentita, avvenne che un ferro ordinario da cavallo costasse cinque pezzi da otto²⁰⁹, uno per mulo ne costasse quattro, e due chiodi fossero valutati un tomino, ossia cinquantacinque maravedis²¹⁰.

«La grande quantità d'argento prodotta da queste miniere servì a ribassarne enormemente il prezzo; così per esempio, un cesto di cocco veniva a costare trentasei ducati, e un cesto di frumento ventiquattro o venticinque ducati. Lo stesso dicasi del granoturco e di tutte le altre necessità della vita come calzature ed abiti. I vini poi erano venduti a prezzi eccessivi fino a che non ribassarono alquanto a causa della grande importazione. E

208 ACOSTA, libro IV.

209 Lire odierne 132,40.

210 Equivalenti a circa lire 4,40.

quantunque la regione sia ricchissima e abbondante di oro, argento e pietre preziose, i nativi son tuttavia i più poveri e miserabili del mondo»²¹¹.

Fin qui l'Acosta, il De Linage e il De La Vega, che sono indubbiamente tre delle più competenti autorità in materia.

Non torni discaro al lettore ch'io riproduca qui parte d'un interessante articolo apparso su d'un giornale inglese, *The Observer*, del 1907, non equivoco per serietà, scritto senza dubbio da una personalità competentissima in materia.

«Il primo posto – vi si legge, – deve essere dato al tesoro di Cuzco. Ognuno sa che gli Spagnuoli non poterono aspettare fino a che il prezzo di riscatto dell'Inca fosse adunato. Al tempo in cui egli fu assassinato, undici mila llamas, recanti il contributo di Cuzco, si erano posti in cammino alla volta degli Spagnuoli. Ognuno di loro portava un peso di oltre cento libbre di oro puro, per lo più ornamenti che erano stati tolti al gran tempio. Al ricevere la notizia che l'Inca era stato assassinato, i preti, che guidavano la carovana, deviarono dalla via principale e seppellirono tutto l'oro. Ciò è tanto certo e sicuro quanto certi e sicuri sono i documenti sulla conquista delle Indie; ed il sito dove i llamas deviarono dalla stra-

211 DON GARCILASSO DE LA VEGA, *Comentarios reales*, libro VIII, pag. 345.

da principale può esser identificato in un raggio di poche miglia. La tradizione lo addita in modo preciso.

«Il milione e centomila libbre in peso di siffatto tesoro è ancor nascosto in qualche posto presso le montagne al di dietro di Azangaro. Così è che può tornare un giorno alla luce la gran catena d'oro che era posta tutt'intorno alla piazza del mercato a Cuzco, perchè il popolo vi si potesse attaccare durante le danze religiose. Essa era lunga 233 iarde, ossia nientemeno che metri 211,045; duecento Indiani potevano a mala pena portarla. Lo scrittore di cronache, Solorzano, pensa che essa sia stata gettata nel lago Orcos»²¹².

Fin qui il giornale in parola; e pensare che tutto questo enorme tesoro non era altro che il prezzo di riscatto d'un Inca!

Dagli studi che ho potuto fare sulla cosa, attingendo notizie alle più competenti fonti in materia, sono giunto ai seguenti particolari.

Un'oncia di oro peruviano puro costerebbe oggigiorno circa quattrocento lire. Ora, in una libbra vi erano sedici oncie, secondo il sistema spagnuolo ed americano di quell'epoca, equivalenti alla libbra inglese *averdu-pois*.

Se un'oncia vale quattrocento lire, una libbra ne varrebbe seimilaquattrocento; ora, ammontando detto oro ad un peso complessivo di 1.100.000 libbre, logicamente ne deriva che il valore di quel solo tesoro, senza pun-

212 *The Observer*, 8 dicembre 1907.

to considerare quello della catena, salirebbe oggi alla cifra enorme di almeno lire 7.040.000.000.

E poichè quest'era semplicemente il prezzo di riscatto d'un Inca, pensi il lettore quanto ingente doveva essere il tesoro che ogni anno la Spagna trasportava a casa nei suoi celebri galeoni.

Siccome abbiamo fatto cenno d'una città detta Cuzco, a noi assai interessante per gl'immensi suoi tesori, sentiamo come ne discorre l'*American Gazetteer*:

«Quando – vi si legge – gli Spagnuoli sbarcarono, furono sorpresi dalla grandezza e splendore della città, ma principalmente dalla magnificenza del tempio del Sole, chiamato Curiachanah, che conteneva ricchezze immense, avendo le mura ed i soffitti coperti d'oro.

«Nel tempo degli Incas vi era in mezzo alla città una grande e bella piazza, dalla quale si partivano quattro magnifiche strade, rappresentanti le quattro parti della monarchia del Perù. Queste sussistono tuttavia. Gli Incas avevano il loro palazzo nella fortezza di Chachafa Nuama, che in una certa qual maniera consisteva di tre fortezze disposte a forma di triangolo. L'Inca risiedeva in quella che stava nel mezzo, e che aveva le mura incrostate d'oro e d'argento e adorne di ogni sorta di figure...».

«L'oro e l'argento del Perù – prosegue più oltre – veniva portato in gran copia a Cuzco, nei cui dintorni vi erano miniere ricchissime. Ma queste sono state in qualche maniera trascurate, perchè quelle di Potosi rendono più argento, e con meno pericolo.

Le miniere di Lima e quelle della Cordillera di Cuzco sono considerabilissime, benchè ve ne siano altre più ricche verso il Moxos, dove gli Indiani traggono gran quantità d'oro»²¹³.

Il tenente generale dell'armata spagnuola Don Antonio De Ulloa, che pubblicò nel 1792 a mezzo della Stamperia reale di Madrid le sue *Notizie americane* con quella competenza che ben gli spetta, parla a lungo delle miniere e del tesoro delle Indie, e così scrive di quelle del Perù:

«Giacciono coteste miniere disperse nelle varie provincie che stendonsi al nord di Lima fino al parallelo equinoziale, e fino a Santa Fé, ove, per altro, sono più regolari quelle di oro, benchè queste si trovino più specialmente nei climi caldi»²¹⁴.

«La città di Potosi, che dal monte trae il suo nome, quasi arrampicandosene sugli ubertosi fianchi, stendesi e protendesi ai piedi di quelle che chiamansi le montagne d'argento. La scoperta delle immense miniere che sono sepolte in questa montagna – narra l'*American Gazetteer* – ebbe luogo nell'anno 1545 per un incidente veramente fortuito.

«Un indiano, da alcuni chiamato Gualca e da altri Hualpa, andava su per questa montagna dietro ad alcune

213 *American Gazetteer*, vol. I, pag. 147.

214 GENERAL DON ANTONIO DE ULLOA, *Noticias americanas*, pag. 193.

capre selvatiche, quando, giunto ad un passo molto scosceso, s'attacò ad un piccolo arboscello per potervi salire più facilmente; ma non essendo il ramo capace di sostenere tutto il peso del suo corpo, questo si svelse dalle radici e mise allo scoperto una massa di bellissimo argento, del quale ve n'erano persino diversi pezzi fra quella poca terra ch'era rimasta attaccata alle barbe della pianticella ch'egli teneva afferrata in mano»²¹⁵.

Aveva dunque ragione il Morgado di scrivere che «le ricchezze provenienti dalle Indie sarebbero state sufficienti a pavimentare le strade di Siviglia con piastrelle d'oro e d'argento»²¹⁶.

«Secondo le relazioni che ci sono pervenute – continuasi nell'*American Gazetteer* – si può dedurre che sia stato da queste miniere ricavato annualmente per il valore di circa 9.282.382 lire sterline in solo argento»²¹⁷; il che equivarrebbe ad una somma di 41.255.031 pezzi da otto.

Ma discendiamo gradatamente dal generico allo specifico, e cerchiamo di stabilire, il meglio che si può, a quanto realmente ammontava la produzione annua delle zecche. Dico, a bello studio, produzione delle zecche e non produzione mineraria, perchè questa era senza dubbio di assai superiore a quella.

215 *American Gazetteer*, vol. III, pag. 63.

216 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 162.

217 *American Gazetteer*, vol. III, pag. 65.

In quale proporzione lo fosse, non è necessario che noi indaghiamo, perchè ciò ci porterebbe ad inutili lungaggini, essendo nostro intento solo di sapere qual'era l'entità del tesoro di Vigo, avvalendoci di quel materiale che più facilmente ci può condurre allo scopo.

«Lo Stato – afferma il generale De Ulloa – si era assunto il carico di somministrare il mercurio che doveva servire per le necessarie operazioni onde separare l'argento dagli altri metalli. Per tal fine si stabilirono diverse tesorerie o zecche. Di questi depositi o zecche o tesorerie reali, la principale è quella di Guancavelica, cui s'aggiungono nella parte del nord quelle di Xauja, Paxo, Chucuito, La Pax, Caylloma, Carangas, Oruro e Potosi...»²¹⁸.

«La tavola qui appresso – continua altrove – segna per un quinquennio la quantità d'argento che ciascuna zecca del solo Perù produceva annualmente»²¹⁹.

La riproduciamo a pagina seguente.

«La produzione del primo di questi cinque anni è incompleta – osserva il generale – ; mancano il corrispettivo della zecca di Truxillo per i primi tre anni e quello di Caylloma per l'anno primo. Ma aumentando lo specchio delle relative medie, viene il quadro a completarsi così:

218 GENERAL DON ANTONIO DE ULLOA, *Noticias americanas*, pag. 194.

219 Idem, pag. 196.

«Il primo anno 5155 quintali, 94 libbre e 2 oncie
Il secondo anno 5503 quintali, 63 libbre e 9 oncie
Il terzo anno 5424 quintali, 18 libbre e 8 oncie
Il quarto anno 5195 quintali, 41 libbre e 14 oncie
Il quinto anno 5245 quintali, 1 libbra e 13 oncie».

(Si deve intendere quintali di libbre, non quintali nel senso odierno della parola).

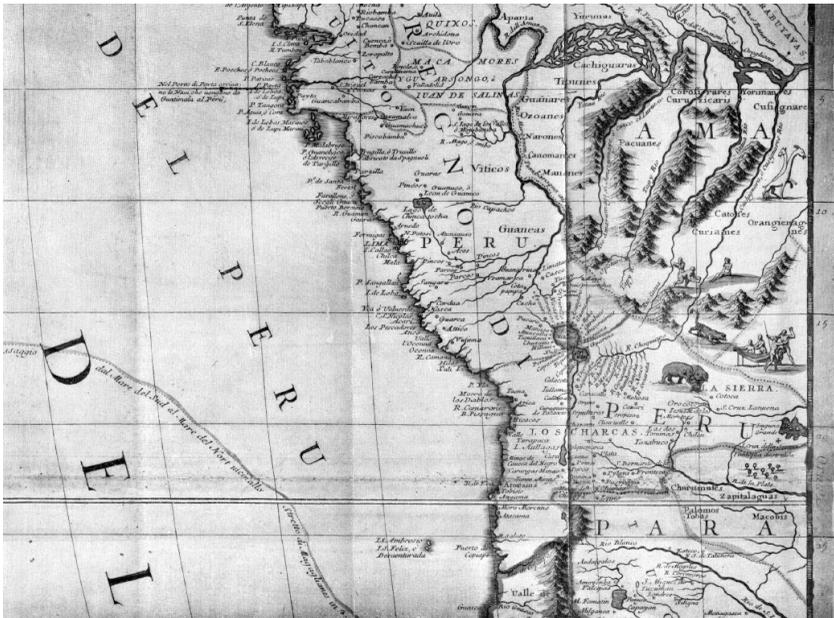
«Il che significa – nota qui l'Ulloa – che abbiamo pei cinque anni in questione una media annuale di 5304 quintali e 84 libbre d'argento, fuso nelle anzidette zecche»²²⁰.

E qui imponiamoci un momento di riflessione. Il pezzo da otto aveva un peso esatto di 420 grani pari a grammi 27,21; e ciò ci conferma nella maniera la più esplicita anche il celebre Newton, che nel 1702 era direttore della zecca di Londra, ed ebbe molto a che vedere col tesoro di Vigo.

220 Idem, pag. 199.

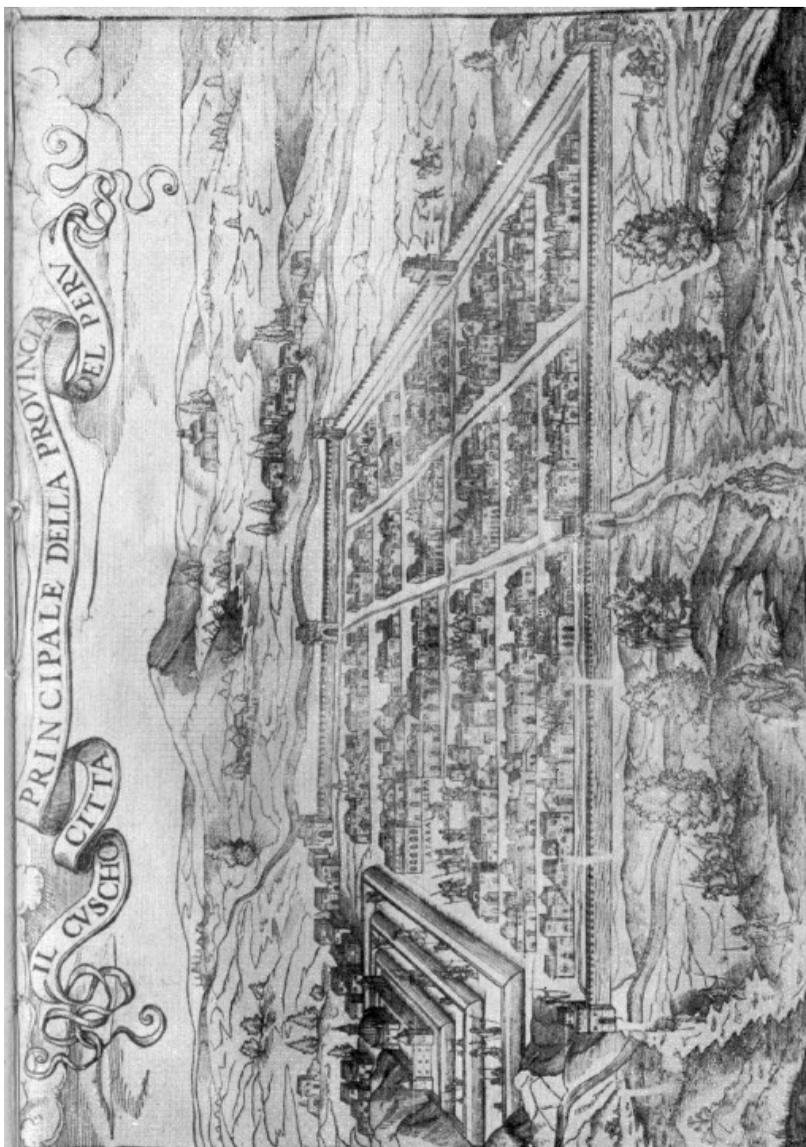
PRODUZIONE QUINQUENNALE DELLE ZECCHE DEL PERÙ

ZECCHE	Quintali, Libbre, Oncie				
Guancavelica	298.39.00	242.00.00	234.50.00	200.00.00	142.18.88
Xauja	130.00.00	140.00.00	200.00.00	237.50.00	247.42.00
Paxo	500.00.00	650.00.00	373.53.05	455.46.11	729.00.00
Truxillo	—	—	—	128.43.08	131.17.00
Cuzco	14.27.00	5.88.00	9.40.00	6.49.03	13.50.08
Chucuito	733.58.02	740.00.00	437.74.12	548.36.00	369.34.04
La Pax	32.26.09	64.36.04	49.94.03	31.75.10	30.25.10
Caylloma	—	396.00.00	288.50.00	292.50.00	374.59.08
Carangas	230.06.07	191.27.00	420.31.01	330.00.00	150.04.01
Oruro	1253.75.06	1251.60.11	1472.54.00	1061.38.00	1624.63.10
Potosi	1544.21.02	1694.09.02	1814.28.14	1903.53.14	1792.86.12
Totale	4727.51.10	5375.21.01	5295.76.03	5195.41.14	5245.01.13

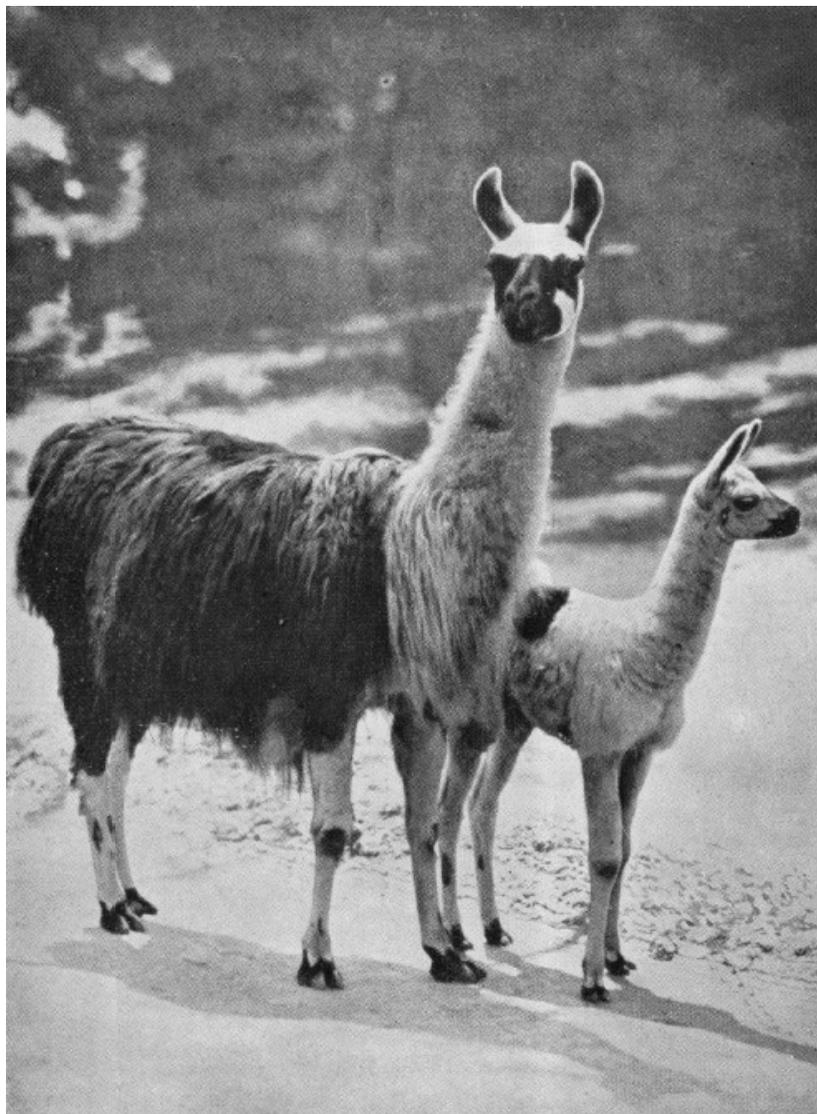


Perù. – Potosi giace a sud del Lago Titiaca presso il lago Aullagas al grado 21°, e Cusco (Cuzco) sorge al nord del Lago Titiaca verso ovest sul grado 13° della presente carta (pag. 93).

(Coronelli, *Introduzione alla Geografia degli Argonauti*).



La famosa città di Cuzco ammirevole per le sue strade rettilinee (pag. 101). Sulla piazza si vede l'Inca trasportato a spalle nel suo palazzo e tempio.



Lama o llama: detto il cammello peruviano, senza gobba, il quale agile e forte trasportava a dorso i preziosi carichi d'oro e d'argento dall'interno dei paesi ai diversi porti d'imbarco. Vive fino a 5000 m. di altitudine, e diventa sempre più raro (*pag. 101*).

Ora, se ogni pezzo da otto pesava grammi 27,21, siccome ogni libbra era di grammi 460,500, ed un quintale si componeva precisamente di cento di siffatte libbre, chiaro ne deriva che in una libbra vi fossero 16,924 pezzi e che ve ne fossero 1692 e 3 reali in un quintale di libbre. Così stando i calcoli, noi non abbiamo che a moltiplicare i pezzi da otto contenuti in un quintale di libbre pei quintali stessi costituenti la media produttiva di un anno, e sapremo quanto annualmente producevano le anzidette zecche.

Abbiamo per tal modo, che i suaccennati 5304 quintali e 84 libbre di argento equivalgono a circa 9.000.000 di pezzi da otto²²¹; somma questa che, indicando la media annuale, egregiamente serve a fornirci un indice della sola produzione dell'argento che ogni anno aveva luogo nelle zecche del Perù, cioè in una sola regione delle vastissime Americhe.

Un preziosissimo manoscritto, che per essere anonimo e meravigliosamente ricco di particolari precisi mi fa ritenere sia un documento ufficiale emesso dalla zecca stessa della città del Messico *di cui porta il timbro*, ci dà ancora più chiara nozione dello stato reale della grandezza del tesoro delle Indie.

Trovasi nel British Museum l'*Estado de los Caudales*, che tratta dettagliatamente mese per mese, in valuta monetaria, della quantità d'oro e d'argento che durante il

221 Lire odierne 201.600.000.

decorso di un anno usciva regolarmente dalla zecca di detta città.

Lo riproduciamo a pagina seguente tale quale²²².

PRODUZIONE MENSILE DELLA
ZECCA DELLA CITTÀ MESSICO

	In oro	In argento		TOTALE	
	Pesi	Pesi	Reali	Pesi	Reali
Gennaio	—	860.026	3¾	860.026	3¾
Febbraio	—	1.891.492	4	1.891.492	4
Marzo	—	2.234.021	4½	2.234.021	4½
Aprile	—	1.890.833	3¼	1.890.833	3¼
Maggio	—	2.317.683	3¼	2.317.683	3¼
Giugno	—	2.045.141	5½	2.045.141	5½
Luglio	—	2.309.513	5¾	2.309.513	5¾
Agosto	371.766	2.106.236	1½	2.478.002	1½
Settembre	236.304	2.489.358	5¼	2.725.662	5¼
Ottobre	464.768	2.555.402	1	3.020.171	1
Novembre	—	2.110.793	5¼	2.110.793	5¼
Dicembre	286.976	2.995.521	1	3.282.496	1
Nell'anno	1.359.814	25.806.074	3¼	27.155.888	3¼

Fin qui il manoscritto in parola.

Se alcuno volesse tuttavia controllar meglio questo punto e vieppiù approfondire le sue cognizioni in merito, non ha che a leggere i voluminosi documenti che,

222 British Museum, Manuscripts, *Estado de los Candales*, 9770, k. 5.

sotto il nome di *Casa de Moneda*, si conservano nel Museo Britannico²²³.

Dopo d'aver visto ed esaminato qual'era presumibilmente la produzione annuale delle zecche del Perù, siccome ancor non s'era fatto parola della produzione messicana, ho voluto esumare anche questo documento al fine di poter aver un'idea, quanto più approssimativamente esatta, anche di quest'ultima.

Risulterebbe pertanto che tale emissione d'oro ed argento equivaleva ad un valore di pezzi da otto 27.155.888,3¼, pari a lire 610.464.360; parlandosi *semplicemente* di lire si deve sempre intendere lire odierne.

E poichè quella della città del Messico non era la sola zecca che esistesse nella Nuova Spagna, conviene che accenniamo pure al prodotto delle altre zecche minori messicane.

Il Villa Segnor²²⁴, l'Avendano²²⁵ ed il Robertson²²⁶, tre celebrità dell'epoca competentissimi in questa materia, affermano nella maniera la più esplicita che «la produzione delle zecche messicane minori ammontava generalmente a un 8.000.000 di pezzi da otto ogni anno».

Nè ciò rechi meraviglia quando si sa, e ce lo conferma l'*American Gazetteer*, che «senza dubbio il ritorno

223 Idem, *Casa de Moneda*, 1324, k. 6.

224 VILLA SEGNOR.

225 AVENDANO, *Teatro des Indias*, vol. I.

226 WILLIAM ROBERTSON, *History of America*, vol. III, pag. 355.

annuale dei galeoni dalla sola Acapulco, una delle zecche minori messicane, può esser poco minore di 3.000.000 di pezzi da otto»²²⁷.

Conviene però ricordare qui un punto che potrebbe facilmente sfuggire, ma che in sè è della massima importanza.

Noi abbiamo i quantitativi esatti di produzione dell'argento, ma ci mancano i dati riflettenti l'emissione dell'oro nelle differenti zecche, eccezion fatta di quella della città di Messico.

Ci hanno dichiarato gli scrittori ed i cronisti fin qui citati, che la complessiva produzione delle zecche ammontava annualmente tra oro ed argento ad una somma di circa 46.000.000 di pezzi da otto pari a lire 1.034.080.000.

Cercando poscia di controllare la veridicità di tale asserzione, siamo discesi alla ricerca di quanto producevano ogni anno, come media, le differenti zecche.

Dagli specchietti di cui sopra e da quanto ci sono venuti dichiarando i diversi autori e disvelandoci i diversi manoscritti citati, possiamo concludere che la media di produzione delle zecche indiane, complessivamente, ammontava ad oltre 44.155.888 pezzi da otto. Abbiamo con ciò un divario in meno di circa 1.844.112 pezzi. Ma siccome, come s'è già notato, non si ha in questo totale la complessiva produzione dell'oro, ben possiamo, cal-

227 *American Gazetteer*, vol. I, pag. 7.



Messico – Dall'Atlante veneto del Padre Maestro Coronelli,
 Lettore e Cosmografo pubblico (pag. 109).

(Introduzione alla Geografia degli Argonauti. In Venetia, 1691).

colando una media annua comparativa, aggiungere questa alla somma antecedente, portandone per tal modo il totale a 46.000.000 di pezzi.

E così facciamo per più ragioni, senza tema d'incorrere in errore.

Se togliamo di fatto a guida la produzione aurifera della città del Messico paragonata coll'emissione argentifera di tutte le altre zecche, dobbiamo concludere che nella nostra valutazione siamo stati assai discreti e guardinghi.

È cosa ben accertata, che la quantità d'oro emessa dalle zecche peruviane era assai superiore a quella della sola città del Messico, come attestano ampiamente i già citati autori.

Affinchè la mia asserzione non paia avventata, ricordo al lettore quanto scriveva il generale Ulloa, parlando del Perù: «Da Quito a Santa Fè per altro sono più regolari le miniere d'oro»²²⁸. E il De La Vega: «Trovasi oro in tutte le parti del Perù, e lo si rinviene persino alla superficie della terra»²²⁹.

Cuzco, che alla fin fine non era altro se non una delle città del Perù, par quasi sia sinonimo di profusione favolosa d'oro.

Ricordiamo di essa quanto scrive l'*Observer*²³⁰ sul riscatto dell'Inca, rievochiamo alla nostra mente le mura ed i soffitti del tempio incastonati d'oro, quali ce li rappresenta il Fenton²³¹, e pensiamo quanto grande doveva essere la produzione d'oro nel Perù «dove gli Indiani ne traggono gran quantità», per dirla coll'*American Gazetteer*²³² e «dove ogni giorno scopronsi delle miniere d'oro», per usare le stesse parole dell'Acosta²³³.

228 GENERAL DON ANTONIO DE ULLOA, *Noticias americanas*, pag. 193.

229 DON GARCILASSO DE LA VEGA, *Comentarios reales*, lib. VIII, pag. 344.

230 *The Observer*, 8 dicembre 1807.

231 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 18.

232 *American Gazetteer*, vol. I, pag. 148.

233 ACOSTA, libro IV.

È opinione generale delle competenti autorità del tempo, che l'ammontare complessivo dell'oro che si ricavava dalle differenti zecche peruviane salisse per lo meno ad un 4.000.000 di pezzi da otto, e questo ci vien mirabilmente confermato da un manoscritto ministeriale, che fra breve esamineremo²³⁴.

Ma ritorniamo sulla questione del quantitativo d'oro e d'argento complessivamente emesso da tutte le zecche indiane ogni anno.

Oltre ai menzionati cronisti e alle opere di cui sopra, leggansi pure il Campomanes²³⁵, l'Uztariz²³⁶, il Solorzano²³⁷, il Colbert²³⁸, l'Anderson²³⁹, il Caravantes²⁴⁰, il Gage²⁴¹, l'Harris²⁴², l'Anson²⁴³, l'Herrera²⁴⁴ ed altri ancora, tutti uomini d'alto valore storico indiscutibile perchè, o erano addetti allora ad eminenti uffizi nelle Indie, o di cose indiane erano conoscitori profondi; si potrà

234 British Museum, *A concise history of Spanish America*, p. a. 1741; 1016, c. 18.

235 CAMPOMANES, *Tractados sobre el Fomento*.

236 UZTARIZ.

237 SOLORZANO, *Cronacas*.

238 J. B. COLBERT, Ministro di Luigi XIV.

239 ANDERSON.

240 CARAVANTES.

241 GAGE.

242 HARRIS.

243 ANSON, *Voyages*.

244 HERRERA, *Las Decas*.

così constatare dalle loro recise affermazioni ed ampie dimostrazioni come sia fuori di dubbio che quelle zecche producessero, complessivamente prese, per un valore in oro ed argento di almeno 46.000.000 di pezzi da otto ogni anno. E questa è altra riconferma.

Non era dunque molto lungi dal vero l'*American Gazetteer* quando scriveva: «Secondo le relazioni che ci sono pervenute, si può dedurre che sia stato da queste miniere ricavato annualmente in solo argento pel valore di circa 9.282.382 lire sterline»²⁴⁵, ossia 41.255.031 pezzi da otto, aggiungendo alla cui somma i circa 4.000.000 di pezzi da otto costituenti la media della produzione aurifera, si avrà un ammontare di poco meno che 46.000.000 di pesi, come media annua d'emissione d'oro e d'argento.

Si può, riassumendo, stabilire dunque senza tema di cadere in esagerazione, che tale era la produzione mineraria annuale delle Indie.

Non bisogna però che il lettore ne deduca che tale era dunque l'annuo ammontare di tesoro ufficialmente arrivato in Ispagna.

Corre tra questi due punti un divario, che meglio spiegheremo nel capitolo seguente, divario che fu causa di molteplici errori in non pochi studiosi, i quali, non sapendo distinguere tra l'una e l'altra cosa, generarono tale confusione nella questione da far nascere dubbi ed incredulità sulla reale entità del tesoro indiano.

245 *American Gazetteer*, vol. III, pag. 65.

Ben con ragione scriveva nel 1775 il Robertson: «La profusione esuberante colla quale le montagne del Nuovo Mondo versavano i loro tesori fece stupire il genere umano, che fino allora²⁴⁶ aveva ricevuto uno scarso assegno di preziosi metalli dalle più povere vene delle miniere del continente dell'antico emisfero. Secondo i principii di computazione che paiono essere moderatissimi, la quantità dell'oro e dell'argento, che è *regolarmente* entrata nei porti di Spagna, è uguale anno per anno in media ad un valore di 4.000.000 di lire sterline, pari a 17.777.777 di pesi contando dall'anno 1492, in cui l'America fu scoperta, fino al tempo presente²⁴⁷.

Questo in duecento ottantatre anni ammonta a 1.132.000.000 di sterline.

Immensa com'è questa somma, gli scrittori spagnuoli sostengono che *vi si deve aggiungere*, come proveremo a suo luogo, *altrettanto riguardo al tesoro che è stato estratto dalle miniere senza pagare il dazio al re*²⁴⁸.

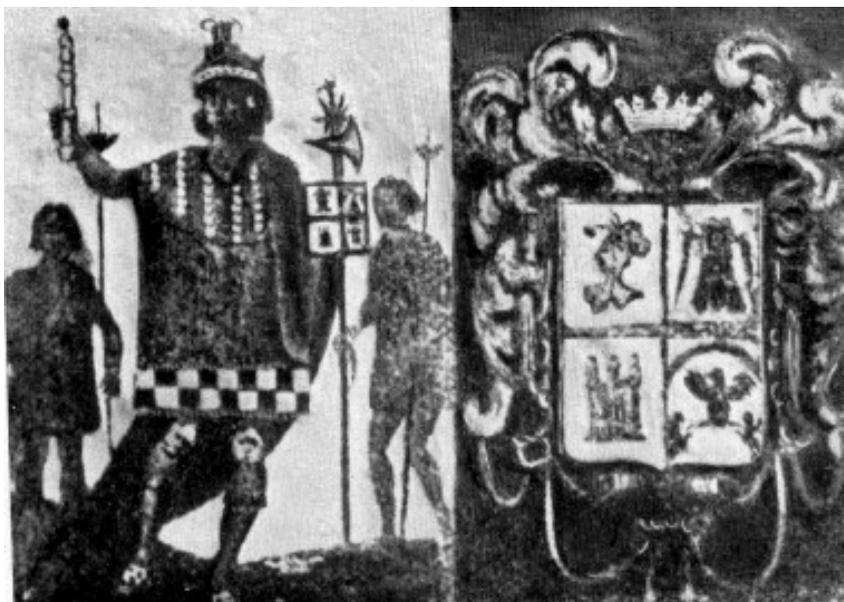
Secondo questo calcolo la Spagna ha ricavato dal Nuovo Mondo una ricchezza che ammonta almeno a 2.000.000.000 di sterline²⁴⁹.

246 Fino al momento in cui, dopo la scoperta dell'America, cominciò colà il traffico colla Spagna.

247 Anno 1775, epoca in cui venne edita l'opera dello scrittore.

248 Il quinto del tesoro dovuto al re come percentuale di diritto regale; se ne parlerà diffusamente più oltre.

249 WILLIAM ROBERTSON, *History of America*, vol. I, pagina 128.



Lo stemma degli Incas.
(Archibo general de Indias).



Come si estraeva e puliva l'oro a quell'epoca (*pag. 102*).
(Biblioteca Trivulziana, Ramusio, vol. III, B. 86).

E quest'è, ricordiamolo una volta ancora, solo un indice del tesoro che è entrato in Spagna, e di cui parleremo a lungo nel seguente capitolo, *dimostrandone il quantitativo esatto annuale*.

A tanto giungendo il valore in oro ed argento, riflettente la sola emissione delle zecche, lascio al lettore immaginare a qual'enorme somma doveva ascendere la reale effettiva produzione delle miniere americane.

Giunti a questo punto, è opportuno inserire qualche breve considerazione sulle monete e pesi del tempo, onde facilitare la comprensione di quanto staremo per esporre nel proseguimento di questo libro, che, pur sapendo tanto di romantico, altro non vuol essere che storia autentica.

Cominciamo dai pesi.

La «libbra», parola derivataci dal latino *libra*, e questa dal greco *litra*, di cui noi qui parliamo, non è nè la romana, nè la *troy*, nè l'*avoir du poids*, sibbene quella di Spagna, Messico ed Avana, detta comunemente libbra di Castiglia, e che venne a cessare in legalità, se non in uso, nell'anno 1860. Componevasi di 16 oncie, ed aveva un peso di grammi 460,500. L'«oncia» quindi si componeva di grammi 28,781, e benchè dal latino *uncia* significasse presso i Romani la dodicesima parte d'un'unità qualunque, rappresentò e rappresenta tuttora differenti frazioni di unità, e nel caso nostro la sedicesima parte.

Il «marco», parola derivata dal sanscrito *mar* e da questa passata sotto la denominazione germanica nel basso latino *marka*, prende il significato d'origine da battere, imprimere, segnare, e deriva il suo nome dal fatto che la cosa che serviva a pesare veniva bollata o marcata d'un certo segno.

Esso venne sotto il regno di Filippo I adottato, nell'anno 1080, siccome valente metà della libbra romana, nel peso dell'oro e dell'argento; e da allora fu sempre usato come metà della libbra stessa.

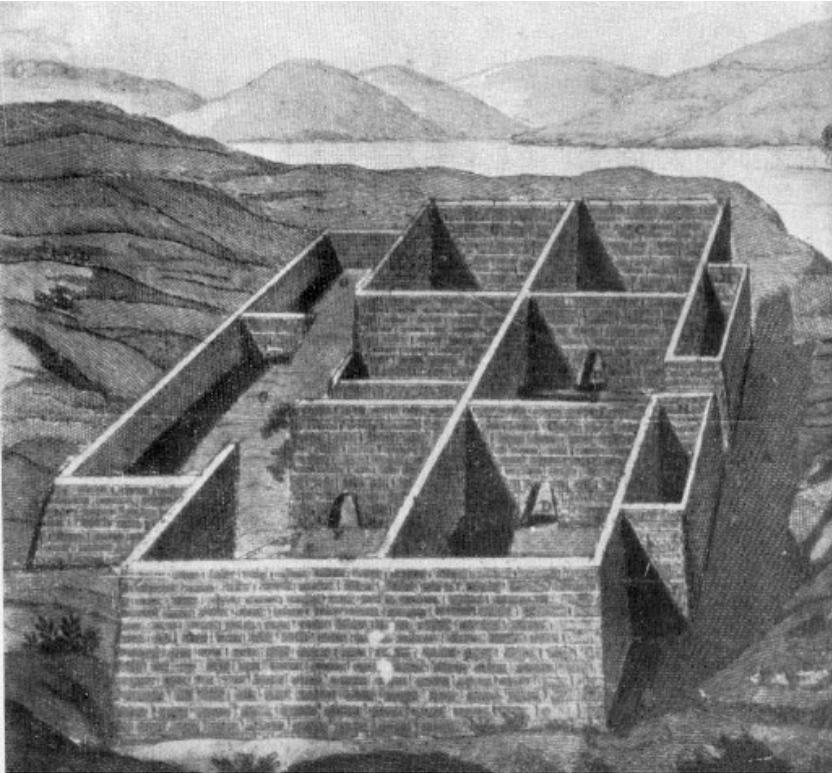
E ora passiamo alle monete.

Premetto anzitutto che tanto «pesi» che «pesi da otto», tanto «pezzi» che «pezzi da otto», tanto «piastre» come «duri» e «ducati» altro non sono se non la stessa cosa, ossia, per meglio dire, il *peso de ocho reales*.

Denominazioni diverse adunque, ma valore identico ed eguale.

Ve n'erano però di due qualità, cioè d'oro e d'argento, ed avevano perciò, ben lo si comprende, valutazioni diverse tra loro.

Quelli d'oro, detti anche e più propriamente *doblones*, ossia dubloni o doppioni, pesavano 417,6 grani, ossia grammi 27,064, ed avevano un valore approssimativo di lire odierne 392,15; e quelli d'argento, denominati più comunemente *pesos de ocho*, pesavano 420 grani, ossia grammi 27,21, e valevano lire odierne 25,85 all'incirca;



Sezione altimetrica del palazzo degli Incas appellato *Callo*
(pag. 102).

Gli Incas avevano nelle diverse località altrettanti palazzi dove, soprabbondava l'oro non solo nelle suppellettili, ma negli elementi costruttivi stessi.

e null'altro denominavano e dinotavano se non i pezzi da otto reali.

Il *real* era una piccola moneta d'argento composta di 34 *maravedis*, consistente di due *real de vellon*.

In America e Spagna s'intendeva per reale la ottava parte del peso, ma, dopo l'applicazione del sistema monetario decimale, oggigiorno chiamasi reale la quarta parte della moneta unitaria centesimale. E ciò tanto in America che nella Spagna, dove nel parlar familiare vige tuttora il sistema del reale, benchè esso non esista più come pezzo monetario; sicchè la parola *real* significa oggi la quarta parte della *peseta*.

Il *vellon*, derivato da *billon*, dal basso latino *billio*, era una monetina d'argento, contenente una gran quantità di rame, o di rame contenente una piccola parte d'argento, e valeva 17 *maravedis*: ve n'erano due in un reale e quindi 16 in un pezzo da otto.

Il *maravedi*, che in arabo era *marabetin*, prende origine dagli Arabi, i Marabutos, i quali regnarono in Ispagna, e diedero questo nome alla moneta che rimase come denaro ufficiale fino al 1848 quando la regina Isabella II vi sostituì il reale, come unità monetaria. Ve ne erano di otto differenti specie, ma quella che ci riguarda costituiva la dugentosestantaduesima parte del pezzo da otto reali, dacchè 272 ve n'erano in un peso.

Il *tomino* era un'altra moneta del tempo, che, valendo 55 *maravedis*, costituiva quasi una quinta parte del pezzo da otto.

Il pezzo da otto adunque, avente un valore di lire oro 5,62, era l'equivalente di otto reali ovvero 16 reali di *vellon*, oppure 272 *maravedis*, ossia 5 *tominos*.

Col trattare, benchè assai brevemente, dei pesi e delle diverse monete del tempo che ci interessa, intendo eliminare errori molteplici ed esiziali in cui incorsero gli scrittori, anche di fama non comune, trattando del tesoro di Vigo.

Così è, per esempio, che il Magen nel suo libro sui galeoni afferma erroneamente in calce alla pagina 183: «Si è poco d'accordo sul valore che bisogna dare a questi pesi da otto, nome d'una moneta messicana equivalente a franchi 6,50». E, continuando, dice altrove che «il real d'argento di allora equivaleva a un mezzo franco», ben inteso di avanti guerra 1914-1918²⁵⁰.

Contraddizione evidente questa, poichè otto mezzi franchi non darebbero mai la somma di franchi 6,50, sibbene quella di 4.

Tralascio, per amor di brevità, la citazione degli autori del tempo, dei manoscritti e documenti privati ed ufficiali comprovanti il valore del peso da otto, quale noi l'abbiamo enunziato, contentandomi di produrre all'uopo semplicemente qualche dato ufficiale a sostegno dell'asserto.

Afferma il Roger Ruding che «a fine di evitare inconvenienti si formò una tabella, sulla stregua delle valuta-

250 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 183 e 184.

zioni fattesi nella zecca di Londra, ove s'accertò che il valore del peso da otto è di scellini 4 e 6 pence»²⁵¹.

Il celebre Isaac Newton, che, come già s'è detto, nel 1702 trovavasi appunto alla Direzione della zecca di Londra e vi riceveva in tal qualità il bottino di Vigo, in tutti i suoi documenti ufficiali dà al peso da otto d'oro e al pezzo da otto d'argento il valore di scellini 69 e 6 pence pel primo, e di 4 scellini e 6 pence pel secondo.

Il direttore deputato della zecca di Londra, uomo versatissimo nella cosa, da me interpellato negli anni 1904-5 mentre adunavo queste memorie, mi rispondeva per iscritto testualmente così:

«I pezzi da otto in argento pesavano 420 grani (grammi 27,21) ciascuno. Essi furono calcolati da Isaac Newton nel 1702 di 919 millesimali di finezza e valutati del costo di 4 scellini e 6 pence ciascuno. I pezzi da otto in oro, ossia dubloni, pesavano ognuno 417,6 grani (grammi 27,064) e avevano 916,6 millesimali di finezza, e il loro valore era di 69 scellini e 6 pence».

Il De Linage scrive a questo proposito: «Nelle Indie vi sono pesi di otto reali, ed è così che lo stesso nome viene indifferentemente dato tanto al peso quanto alla moneta, denominandoli entrambi *pesos*, perchè peso era comunemente detta la misura che serviva a pesar la moneta, la quale corrispondeva ad una quantità d'argento

251 ROGER RUDING, *The annals of the Coinage*, vol. II, pagina 61.

pari alla misura adoperata; dal che risulta che lo stesso nome serviva ad entrambe le cose.

«Per quanto concerne la moneta d'oro, il nome di peso da otto, che significa pezzo d'oro di siffatto peso, è comune nelle provincie della Nuova Spagna, e vale otto reali d'argento, che di frequente si chiamano *pataconas*, mentre la lor metà si chiama *tostones*, ed i singoli reali *tominos reales*»²⁵².

L'Hocking, che è attualmente (scrivevo io nel 1904-5) alla Direzione della zecca di Londra sulla quale sta redigendo da parecchi anni una voluminosa pregiata sua opera, dichiara a proposito del pezzo da otto: «Sembra ch'esso sia stato battuto durante il regno di Ferdinando ed Isabella, dopo l'anno 1497. E da quel periodo di tempo fino al principio del diciannovesimo secolo ne furono battuti e conati tipi diversi, tanto in Ispagna quanto nel Messico e nel Perù. Essi avevano una larga circolazione sì nell'Oriente che nell'Occidente, ma il tipo più comune e familiare era senza dubbio il così detto *pezzo da otto del pilastro*, così denominato pel fatto che sul suo rovescio porta impresse le colonne d'Ercole, innalzantisi sulle onde del mare»²⁵³, sullo stretto, aggiungo io, di Gibilterra, il così detto «Non plus ultra » dei naviganti.

Il suo peso legale, d'origine, era superiore al pezzo da otto in uso negli anni che precedettero e seguirono la

252 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, *Casa de contratación*, pagina 150.

253 WILLIAM JOHN HOCKING, *Royal Mint Museum Catalogue*, vol. I, pag. 356.

battaglia di Vigo, poichè, anzichè essere di 420 grani con 919 millesimali di finezza, pesava normalmente 423,9 grani ed aveva 931 millesimali di finezza. Aveva quindi, in origine, un prezzo superiore, e mentre possedeva ai tempi di Vigo un valore di lire oro 5,62, ebbe poi in susseguenza di tempo «una valutazione fluttuante tra lire 5,20 e franchi 5,40» (sempre di moneta aurea) come apprendiamo dal *Mercante Britannico*²⁵⁴. Noi terremo sempre nei nostri calcoli il *peso de ocho* al suo valore originale di lire oro 5,62, valuta che, calcolata al cambio ufficiale attuale di lire 4,60 per lira oro, ci dà lire odierne 25,85.

«Il vecchio pezzo da otto di Spagna – osserva altrove l'Hocking – fu il diretto progenitore del dollaro messicano»²⁵⁵.

Fin dal 1890 il pezzo da otto reali cessò d'esistere, per ultimo nel Messico, tanto linguisticamente che materialmente, cedendo il posto al sistema decimale di cento *centavos*, equivalente ad un dollaro.

E qui facciamo punto sulle monete e sul loro valore. Teniamo presente, a titolo di conclusione, che il valore che in oro ed argento si emetteva *regolamentariamente* dalle zecche indiane ammontava ogni anno ad una media di 46.000.000 di pezzi da otto in solo oro ed argento.

254 *The British Merchant*, vol. III, pag. 109 e 1721.

255 WILLIAM JOHN HOCKING, *Royal Mint Museum Catalogue*, vol. I, pag. 378.

CAPITOLO VI

QUANTO TESORO RICAVAVA ANNUALMENTE LA SPAGNA DALLE INDIE

Abbiamo testè constatato ed ampiamente provato come la semplice emissione in oro ed argento delle zecche americane salisse annualmente ad una cifra di circa 46.000.000 di pesi da otto, pari a circa lire 1.034.080.000.

Siccome però, come s'è accennato dianzi, secondo qualche scrittore detta somma superava in media solo di poco i 45.000.000 di pezzi²⁵⁶, è consigliabile attenerci al minimo provato di 45.000.000.

Procediamo ora all'analisi, e vediamo se tutto questo tesoro raggiungeva la Spagna o solo una parte, ed, in tal caso, in quale quantitativo.

«L'armada al comando del Velasco, come altre volte avvenne²⁵⁷, è stata tre anni fuori di Spagna sia per ragio-

256 Cfr. i dati del capitolo precedente.

257 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, Arch. gen. de Indias, *Contratación*, 1, 71-12-5, 61-20.

ne dei danni che temeva, sia per l'enorme quantità di ricchezze accumulate in sì lungo tempo, e sia per aspettare la scorta promessa dal re di Francia»²⁵⁸.

La produzione mineraria e l'emissione delle zecche non subivano in ciò e per ciò modificazioni di sorta; quando i galeoni non tornavano in patria per due o più anni, trasportavano allora il tesoro non solo di una, ma di due o più annate; il che ci risulta altresì provato dai documenti ufficiali dei Ministeri di Finanza e Marina.

Fin dal primo giorno che i conquistatori del Nuovo Mondo scopersero nell'America miniere di preziosi metalli, la Corona di Spagna le avocò a sè, conservandone l'esclusiva proprietà.

E poichè v'era necessità di braccia che operassero gli scavi e di intelligenze che dirigessero lo sfruttamento, il re accordava volta per volta speciali concessioni ora a questo ed ora a quello dei suoi favoriti, all'uno o all'altro de' suoi più intelligenti sudditi ed anche a quegli stranieri che maggiori garanzie e più grandi vantaggi offerissero alla Corona di Spagna.

Così n'è derivata una casta d'esploratori, per lo più avventurieri di molta audacia e di poco scrupolosa coscienza, che facendosi scherno dei diritti dell'uomo traevano al lavoro, come mandrie, branchi di schiavi nativi.

Defraudavano essi impunemente l'opera di questi miseri, sottraendo nel contempo quanto più potevano al

258 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 36.

controllo dello Stato, d'accordo e sotto l'egida spesso di quegli stessi funzionari che la Corona manteneva lautamente in quelle terre, perchè ne controllassero la produzione, esigendo e riscuotendo la parte al re dovuta, e perchè registrassero, denunciandolo alle dogane dello Stato, quant'era del commercio indiano.

A quanto salisse la parte di tesoro appartenente alla Corona noi lo sappiamo in modo assai preciso.

Scrivono il Robertson: «L'oro e l'argento erano generi di troppo alto valore per metterne il monopolio in mani private.

«Desiderava la Corona di ritenere per sè un commercio sì seducente, e per assicurarselo comandò che il carico d'ogni vascello allestito fosse visitato dagli ufficiali della Casa de Contratación de Sevilla prima che ottenesse il permesso di fare il viaggio, e che al suo ritorno una dichiarazione dei generi che portava si facesse al medesimo banco avanti che gli venisse accordato di metterli a terra. In conseguenza di questo regolamento tutto il traffico del Nuovo Mondo si concentrò nel porto di Siviglia e a grado a grado passò poi a prender la forma in cui è stato condotto con piccole variazioni dalla metà del decimosesto secolo fino quasi ai nostri tempi»²⁵⁹.

«Le entrate dal Messico, chiamato anche Nuova Spagna, che ricava il re di Spagna sono prodigiose e risulta-

259 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. III, pag. 141.

no dalla *quinta parte dell'oro e dell'argento* che si cava dalle miniere»²⁶⁰.

Questo quinto, di cui parlano ampiamente gli scrittori tra i quali emerge per competenza il De La Vega, era pur detto diritto reale o del re, e venne in progresso di tempo ridotto al decimo. «La Corte di Spagna – dichiara anche il Robertson – a cominciare dall'anno 1736 *ridusse la tassa pagabile al re da un quinto ad un decimo*»²⁶¹.

L'Herrera parla pure del *quinto dovuto al re*, e biasima le continue frodi che impunemente avvenivano nelle zecche a detrimento della Corona²⁶².

Il Solorzano asserisce: «La quantità d'argento che va in circolazione con frode è molto maggiore di quella che è *regolarmente coniato, dopo d'essersi pagato il quinto al re*»²⁶³.

Mentre l'*American Gazetteer*, parlando della città di Acapulco ci riconferma la cosa scrivendo che «quivi si deposita la *quinta parte del tesoro per il re*»²⁶⁴, il generale De Ulloa dal canto suo ci porta novella prova a sostegno dell'argomento, asserendo anche egli che «*questo quinto si ribassò al decimo nell'anno 1737*»²⁶⁵.

260 *American Gazetteer*, vol. II, pag. 243.

261 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. III, pag. 350.

262 HERRERA, *Las Decas*.

263 SOLORZANO, *Cronacas*.

264 *American Gazetteer*, vol. II, pag. 245.

265 GENERAL DON ANTONIO DE ULLOA, *Noticias Americanas*, pag. 197.

Il Fenton, discorrendo delle ragioni che causarono il ritardo alla partenza dei galeoni, dice tra l'altro che «le autorità delle Indie spagnuole aspettavano gli eventi a fine di vedere chi dei due, se il re Filippo o re Carlo, se il candidato francese o il pretendente austriaco, avrebbe riscosso il *quinto reale dovuto alla Corona sul tesoro del Messico e del Perù*»²⁶⁶.

Non vi è dubbio alcuno sul fatto che il re avesse diritto ad un quinto della produzione. Lo statuiscono le leggi dell'epoca, lo contemplano i regolamenti e lo dichiarano universalmente gli scrittori dell'epoca.

A quanto complessivamente ammontasse ogni anno il ricavo medio di questa percentuale, si può quindi facilmente sapere deducendo il 20% dalla somma annua di emissione delle zecche, ossia dai 45.000.000 di pezzi da otto, cifra minima da noi adottata come media di detta produzione.

Orbene, siffatta deduzione del quinto ammonterebbe a 9.000.000 di pezzi da otto, somma che ogni anno avrebbe dovuto ricavare il re come corrispettivo della sua percentuale o diritto di quinto.

Esso variava annualmente, ma di ben poco, diminuendo o aumentando a seconda che la produzione delle miniere era minore o maggiore. Dagli innumerevoli documenti che riflettono la cosa si deve dedurre che questo reddito reale s'aggravava effettivamente su di una cifra di circa 9.000.000 di pesi; somma che si deve ritenere

266 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 63.

come rispondente al vero, essendo essa ritenuta universalmente corretta, secondo l'opinione generale dei migliori storici e più competenti scrittori dell'epoca.

L'Harris, che raccolse su questo punto ampie ed importanti documentazioni quand'era in America, ci conferma la cosa nella sua pregevole opera²⁶⁷ ed è della stessa opinione il Robertson che fu profondo conoscitore delle Amministrazioni coloniali ed il più fedele interprete del pensiero del Villa Segnor; così dicasi dell'Uztariz, Campomanes, Alendano, Caravantes, Solorzano, De Ulloa e Garcilasso De La Vega, uomini che per lo più avevano in mano, come già s'ebbe ad osservare, l'amministrazione di quelle colonie.

«Un autore – scrive il Robertson a questo proposito – il quale lungo tempo si è trattenuto nella commerciale speculazione, ha fatto il computo che dalle miniere della Nuova Spagna solamente il re anno per anno *riceve come quinto la somma di 2.000.000 di lire sterline*»²⁶⁸.

Ora 2.000.000 di lire sterline sono appunto pari a 9.000.000 di pezzi da otto.

L'opinione nostra, identica a quella di quanti ne scrissero, perfettamente collima colle asserzioni delle maggiori autorità, allo stesso modo che perfettamente vi corrispondono i calcoli da noi fatti e testè enunciati.

267 HARRIS, *Voyages*.

268 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. II, pag. 358.

Poichè l'emissione delle zecche si aggirava sui 45.000.000 di pesi, ed il re vi ricavava di suo diritto un *quinto*, ossia 9.000.000 di pezzi da otto, come accertato, si potrebbe dopo ciò concludere che la Spagna ritraeva ogni anno per un valore di circa 36.000.000 di pesi in solo oro ed argento, oltre ed al di fuori del quinto del re.

Dai calcoli più disparati e dagli scrittori d'ogni fede e condizione risulta nel modo più evidente che le cifre di cui si parla *ufficialmente* nei documenti di Stato comprendono solo una metà del tesoro che ogni anno trasportavano i galeoni.

Il Robertson, che ai suoi tempi poteva controllare i dati ufficiali ch'egli attinse in parte da Don Pedro Rodriguez Campomanes, fiscale del Consiglio reale e del Consiglio supremo nonchè direttore dell'Accademia reale di storia²⁶⁹, scrive esattamente così: «Secondo i principii di computazione, che paiono moderatissimi, la quantità dell'oro e dell'argento che è *regolamentariamente* entrata nei porti di Spagna è uguale anno per anno ad un valore di 4.000.000 di lire sterline, ossia a circa 18.000.000 di pesi da otto, contando dall'anno 1492 in cui l'America fu scoperta fino al tempo presente»²⁷⁰.

Egli parla del tesoro *regolamentariamente* entrato nei porti spagnuoli, perchè, come afferma conformemente alle asserzioni degli altri scrittori, più della metà delle

269 DON PEDRO RODRIGUEZ CAMPOMANES, *Tractados sobre el Fomento*.

270 Anno 1775, epoca in cui l'autore pubblicò quest'opera.

ricchezze che s'importavano in patria v'erano introdotte senza pagar dazio, sicchè la somma *ufficiale* sarebbe quella enunciata, mentre la reale risponderebbe ad almeno il *doppio* di questa.

«Immensa com'è questa somma (l'*ufficiale*), gli scrittori spagnuoli sostengono che vi si potrebbe aggiungere altrettanto riguardo al tesoro che è stato estratto dalle miniere senza pagare dazio, ossia il *quinto al re*»²⁷¹.

Uztariz, accuratissimo e cauto calcolatore, opina che la quantità di tesoro che non paga dazio si può fissare alla metà. Secondo Herrera non v'era più di un terzo di quel che estraevasi da Potosi che pagasse il *quinto al re*²⁷². Solorzano²⁷³ asserisce parimenti che la quantità dell'argento che va in circolazione «è molto maggiore di quella che è *regolamentariamente* coniata dopo d'essersi pagato il *quinto*», come ci conferma il Robertson²⁷⁴.

Nè si può credere che questa specie di sottrazione continuata fosse nascosta alle autorità spagnuole.

Tutti conoscevano la cosa, e non fu certo per nulla che la regina stessa nell'inviar a Vigo Don Juan De Larrea «gli ordinò perentoriamente d'usare ogni arte per

271 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. I, pag. 128.

272 HERRERA, *Las Decas*.

273 SOLORZANO, *Cronacas*.

274 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. III, pag. 349.

scoprire quanto apparteneva ai commercianti», come riferiscono le *Lettres historiques*²⁷⁵.

Così è che, secondo il *The English Post* «una gran quantità di oro e d'argento fu trovata nelle botti della cocciniglia, nelle quali era stata nascosta dagli Spagnuoli a fine di evitare di pagarne il dazio al re»²⁷⁶.

Il tesoro che giungeva *regolamentariamente* in Ispagna dalle Indie era sempre registrato e debitamente bollato o sul metallo stesso o sulle casse o sacchi che lo contenevano; e quindi, se tutto l'oro e l'argento fosse stato controllato col sigillo delle diverse zecche, non vi sarebbe stato punto necessità da parte della regina di bandire tali ordini al De Larrea, nè vi si sarebbe trovato del tesoro nascosto persino fra la cocciniglia.

Che vigesse realmente la pratica di bollare l'oro e l'argento non che gli altri effetti preziosi prima che partissero per la Spagna, è confermato da quei documenti dell'archivio indiano che, raccolti in venti plichi, ne parlano estesamente²⁷⁷.

E fu appunto per questa ragione che – come ci riferisce il Fenton – «i mercanti spagnuoli rifiutaronsi di dichiarare a quanto ammontava a Vigo la porzione dei loro corrispondenti»²⁷⁸.

275 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 611.

276 *The English Post*, 5 novembre 1702.

277 *Archibo general de Indias*, 153-2-31.

278 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 84.

Oltre alle asserzioni esplicite degli storici, il fatto viene chiaramente confermato dalle testimonianze dei contemporanei e dalla tradizione stessa.

Tra i molteplici manoscritti che riguardano il tesoro per tal modo giunto in Ispagna, ossia *non registrato*, ce n'è uno che riproduce esattamente un dialogo che si attesta sia avvenuto fra un religioso francescano di Redondela ed un marinaio francese sfuggito all'incendio di Vigo; e vi si leggono in esso testualmente queste parole: «Non si sa quello che fu mandato a fondo, perchè non tutto il tesoro arriva *registrato*»²⁷⁹.

Del resto la stessa cosa ci conferma anche l'ambasciatore britannico a Madrid, Stanhope, quando in data 11 maggio 1698, parlando dei galeoni di quell'anno, scrive al Yard: «Se tutti i galeoni arriveranno sani e salvi, essi porteranno un 30.000.000 di pesi da otto del solo *Registro*, mentre che *non c'è mai meno di altrettanto*, che non sia in mani private»²⁸⁰, ossia *non registrato*.

Se poi vogliamo una ancor migliore testimonianza in materia non abbiamo che a sfogliare la corrispondenza dello stesso Château-Renault.

Poche settimane dopo il disastro egli scrive infatti dalla Spagna una lettera al suo Ministro Mr. Pontchartrain, ove fra l'altro gli dice: «È ben difficile di poter sa-

279 Bibliothèque Nationale de Paris, Manuscripts, *Espagne*, vol. 152, 12, pag. 129.

280 British Museum, Manuscripts, ALEXANDER STANHOPE, *Let- tres*.

pere quanto vi era nelle navi di *tesoro che non era registrato*»²⁸¹.

E un decreto reale dello stesso Filippo V bolla come «maledetto costume quello di fraudare per tal modo la nazione»²⁸².

Ne deriva di natural conseguenza che se l'emissione delle zecche dava annualmente un 45.000.000 di pezzi da otto da cui il re ne toglieva 9.000.000 siccome suo diritto di *quinto*, la media del tesoro che la Spagna effettivamente ritraeva dalle Indie ammontava ogni anno ad un 36.000.000 di pesi, dei quali un 18.000.000 erano *registrati* ossia debitamente controllati e doganati, mentre gli altri 18.000.000 entravano senza controllo del registro, sicchè di questi non se ne fa *ufficialmente* menzione.

Ricordo ancora una volta le parole autorevolissime del Robertson, il quale non esitò ad affermare che «secondo i principii di computazione che *paiono essere moderatissimi*, la quantità dell'oro e dell'argento che è entrata *regolamentariamente* nei porti di Spagna è uguale, anno per anno, in valore, a 4.000.000 di lire sterline²⁸³, ossia 18.000.000 di pesos.

Se tale ammontare riguarda solo l'oro e l'argento entrato nella madre patria *regolamentariamente* ossia secon-

281 Archives de la Marine, *Lettre à Pontchartrain*, 17 dicembre 1702.

282 Archibo general de Indias, *Real Cedula*, 138-2-27.

283 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. I, pag. 128 e 349.

do il *Registro*, sapendosi che almeno altrettanto era il quantitativo che ogni anno perveniva alla Spagna *non registrato*, in base a tutti i documenti quotati, agli scrittori citati e dietro la indiscussa autorità del Robertson, appoggiata da quelle d'un Uztaris, d'un Herrera e d'un Solorzano, noi possiamo concludere senz'altro che a 36.000.000 di pezzi da otto ammontava annualmente il valore del tesoro che giungeva alla Spagna, in solo oro ed argento, senza contare ben inteso i 9.000.000 di pesi costituenti il quinto dovuto al re, e che per essere tale non cadeva sotto il controllo dello Stato; totale 45.000.000 di pesi, come già detto.

Nessuno certo disconosce una positiva autorità ai documenti diplomatici di quell'accorto ambasciatore a Madrid, Stanhope, che tanta parte ebbe nell'inseguimento dei galeoni di Vigo.

Ora egli scrive dalla Corte di Spagna il 6 dicembre 1690 al Ministro degli Affari esteri a Londra per dirgli che «la flotta è arrivata su Cadiz il 19 novembre e che il suo tesoro (*registrato*) è computato di un valore di 18.000.000 di pesi da otto»²⁸⁴.

I 30.000.000 di pesi da otto *registrati* di cui egli parla nella sua lettera a Mr. Yard in data 11 giugno 1698 riflettono il periodo di due annate, poichè, come ben può ognuno controllare, durante l'anno precedente e questo, che fu il 1698, nessuna flotta di galeoni era giunta in

284 Record Office, ALEXANDER STANHOPE Secretary of State, Yard, *Letters*.

Europa a causa di quello stato di dubbiosa aspettativa e di generale costernazione in cui versava la Spagna in quei momenti. Così è presumibile supporre che il commercio delle Indie, fatto pauroso d'un'eventuale perdita di quei galeoni che non erano militarmente difesi da scorta alcuna, non abbia spedito il quantitativo di tesoro che era abitualmente uso d'imbarcare; ed è poi a considerarsi che i galeoni non erano giunti ancora in patria al momento in cui egli trasmetteva la sua informazione.

Altri maggiori particolari sull'importante questione del quantitativo che realmente entrava ogni anno nella Spagna ci vengono forniti in una collezione di documenti dei principali scrittori spagnuoli dell'epoca, come afferma il suo compilatore il grande istoriografo J. Campbell, contemporaneo alla battaglia di Vigo.

«È necessario – egli dice – dare una giusta idea del valore che in denaro e mercanzie proveniva annualmente alla Spagna dai suoi domini americani. Che ciò non si possa fare in maniera esatta ben lo si comprende facilmente, però ci possiamo approssimare al vero. Il calcolo che qui segue a mo' di specchietto fu trovato, ne assicuriamo il lettore, fra le carte d'un ministro francese che aveva in sue mani la superintendenza del commercio dei mari meridionali durante la guerra. Orbene egli ne stabilisce i calcoli così:

«In oro: di cui i galeoni portano in patria tra i 2.000.000 e 3.000.000, la flotta 1.000.000 pesi	4.000.000
«In argento: di cui i galeoni portano da 18 a 20.000.000, la flotta da 10 a 12.000.000 pesi	30.000.000
«In pietre preziose: di cui i galeoni ne portano per 200.000 in perle, per 300.000 in smeraldi e per 30.000 in turchesi, ametiste ecc., mentre la flotta porta un po' di turchesi, per cui si può calcolare approssimativamente	600.000
«In legno virginia: i galeoni ne hanno per 50.000 pesi mentre la flotta non ne ha	50.000
«In chinino: i galeoni per 20.000 pesi e la flotta per altrettanto	40.000
«In pelli non lavorate: i galeoni per 70.000 pesi e la flotta per altrettanti	140.000
«In pelli di Buenos Ayres: ve n'erano in una nave del registro per	200.000
«In legno rosa: i galeoni per 60.000, la flotta niente	60.000
«In cocciniglia: dalla flotta e navi di re-	

gistro per	1.000.000
«In indaco per circa	200000
«In zucchero, tabacco ed altre droghe per circa	2.000.000
Totale pesi da otto di argento	<u>38.290.000»</u> ²⁸⁵

Questo specchietto del ministro è un manoscritto di valore inestimabile, perchè parla del tesoro arrivato dalle Indie durante un'annata sola.

Evidentemente fu intenzione del ministro di far rilevare che tale era il quantitativo d'oro ed argento che abitualmente arrivava ogni anno in Ispagna. Se altra invero fosse stata la sua mente, non solo nel manoscritto sarebbe citata l'annata di cui intende parlare, ma non vi si userebbe il tempo presente sibbene un preterito. E parlando egli indistintamente dell'oro e dell'argento fa salire l'ammontare fino a 36.000.000 di pezzi da otto, somma che, come s'è dianzi da noi provato, costituiva di fatto il totale dell'oro e dell'argento che ogni anno entrava effettivamente nella Spagna, senza tener conto di quella tal porzione che, costituendo il quinto, proprietà assoluta del re, non veniva mai menzionata se non in quei documenti che direttamente se n'avevano ad occupare.

285 JOHN CAMPBELL, *A concise history of the Spanish America*, pag. 289.

Parrà strano al lettore ch'io mi sia fin qui curato solo dell'oro e dell'argento, trascurando di soffermarmi a trattare delle pietre preziose, perle, smeraldi, turchesi, ametiste e via dicendo.

La ragione è semplice: lo sviscerare come si converrebbe un tale argomento è cosa sì difficile a farsi, che si corre il rischio di cadere in errori non lievi, a causa della deficienza di dati precisi necessari alla bisogna.

L'oro e l'argento costituivano una produzione regolare e normale, non così questi effetti preziosi, che a seconda degli anni abbondavano o scarseggiavano, creandone un mercato costantemente oscillante, sì che i loro valori variavano di continuo.

Il ministro calcola che il valore delle pietre preziose trasportate in Ispagna ammontasse ad un 600.000 pezzi da otto ogni anno. E poichè egli parla di un'epoca che s'aggira su quella della battaglia di Vigo, ben si potrebbe abbracciare l'opinione che almeno a un 500.000 pezzi da otto salisse annualmente in quei tempi il valore delle pietre preziose giunte coi galeoni in Ispagna.

Siccome però intendo occuparmi specificatamente dell'oro e dell'argento, lascio il lettore libero di attenersi a quelle conclusioni che meglio egli crede adottare, rammentandogli quanto su questo soggetto dicono soprattutto il De La Vega e l'Acosta, già da noi citati altrove.

Dovrei qui accingermi a parlare altresì di quei valori che sotto forma di altre mercanzie provenivano dall'A-

merica nei galeoni di Spagna, ma dopo quasi due secoli e mezzo quelle merci vi giacciono talmente snaturate e danneggiate che non cale occuparsene.

Vi si conserva invece egregiamente il legno, che per ragione delle speciali sostanze di cui è ricca l'acqua salza e la melma marina, acquista generalmente preziose qualità di valore.

Ne faccia fede il magnifico letto che di tal legno si fece costruire il famoso defunto uomo di Stato Don Eugenio Montero Rios, i magnifici legni conservati a Londra nel British Museum, ed infine la testimonianza di quelle centinaia di persone che vennero in possesso di pezzi di questo legno.

A completare, per così dire, lo specchietto fornitoci dal ministro, ecco pertanto la nota dettagliata di tutto ciò che portavano i galeoni, nota redatta dal tesoriere stesso della Compagnia delle Indie.

È questa la nota più accreditata e fedele, accettata quale maggiormente rispondente al vero da tutti gli scrittori e storici della cosa.

La si trova pure nelle opere del Veitia De Linage e del capitano Stevens, mentre il *The Daily Courant* la pubblica in occasione della battaglia di Vigo ed il Fenton la produce come segue:

«1. Perle, smeraldi ed ametiste.

«2. Argento vergine, argento in verghe e argento in pezzi da otto.

«3. Oro vergine e oro in dubloni.

«4. Cotone e lana rossa.

«5. Tabacco in rulli, in polvere, in natura ed in foglie.

«6. Ambra grassa, grigia e nera.

«7. Diverse qualità di cocciniglia.

«8. Legno del Campêge, Brasile, Nicaragua, *grana silvestris*, *lignum vitae*, indaco, mogano, ecc.

«9. Balsamo del Perù e di Tolu.

«10. Gialappa, salsapariglia, zafferano, ginger, tamarindo, cassia, cacao, vaniglia e zucchero»²⁸⁶

E con ciò passiamo oltre, persuasi di aver provato come della produzione annua delle zecche indiane di almeno 45.000.000 di pesi, 9.000.000 degli stessi andavano al re, siccome costituenti il suo quinto, un 18.000.000 di pesi giungevano in Ispagna *ufficialmente* ossia sotto il controllo del *Registro*, ed almeno altrettanto, ossia un altro tesoro di ben 18.000.000 di pezzi da otto vi perveniva *non registrato*, in solo oro ed argento, senza tener calcolo, come già detto, dell'altre mercanzie pregevoli e delle pietre preziose, generalmente valutate ad una cifra di 500.000 *pesos* ogni anno.

286 DON JOSÉ VEITIA DE LINAGE, Archibo general de Indias, *Contratación*, I, 71-12-5, 61-20. – CAPT. STEVENS, *The Spanish Rule of Trade*, pag. 11. – *The Daily Courant*, 14 novembre 1702. – HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 9.

A voler concludere, così stavano presso che esattamente le cose:

Annua produzione ufficiale auro-argentifera delle zecche indiane

Tesoro: 45.000.000 di pesi.

Media annuale dell'oro e dell'argento giunto in Ispagna:

Tesoro del re: 9.000.000 di pesi.

Tesoro registrato: 18.000.000 di pesi.

Tesoro non registrato: 18.000.000 di pesi.

Totale 45.000.000 di pesi.

In una parola, la Spagna traeva dalle sue colonie d'America un tesoro che, in solo oro ed argento, s'aggrava in media, ogni anno, su *almeno 45.000.000 di pezzi da otto, pari a lire odierne circa 1.011.600.000*, senza tener conto alcuno delle pietre preziose, il cui valore, come comunemente ammesso, saliva annualmente ad *almeno 500.000 pesos, pari a circa 11.240.000 lire odierne*.

CAPITOLO VII

QUANTO TESORO GIUNSE A VIGO SUI GALEONI

Qui s'impertnia il cardine della gran questione; di qui trae sua ragion d'essere questo mio libro, che riassume quarant'anni di sudate ricerche, intese a chiarire e definire questo punto essenziale.

Scopertasi l'America, vi si disvelarono tosto all'uomo immense fonti d'inesauribili ricchezze.

L'America appariva allora nella grandiosa sua vastità e nell'esuberante sua opulenza come il granaio di questa vecchia Europa, che, colla croce sul petto e col ferro in pugno, vantandosi d'arrecarle civiltà col fugarne gli Dei falsi e bugiardi, le strappava gli agognati preziosi metalli financo dai sacri templi.

Non sarà certo sfuggita al lettore la circostanza che, discorrendo del tesoro, si dice sempre ch'esso costituiva un valore equivalente a questa o quella data somma di pesi da otto.

La ragione si è che non sempre siffatte somme erano costituite da pezzi monetari.

Dalle fusioni che avvenivano nelle zecche si ricavano sia monete battute o coniate che lingotti, e questi, fosser d'oro o d'argento, venivano nei differenti luoghi d'emissione pesati e bollati colla marca reale per garanzia sia della qualità che della quantità, e una volta giunti in Ispagna venivano rifusi e conati in moneta del paese nelle zecche dello Stato, tra le quali primeggiavano a quell'epoca quelle di Siviglia, Salamanca e Segovia²⁸⁷.

Nessuna legge regolava la coniazione delle monete. Di queste si fondeva ogni anno un quantitativo più o meno considerevole a seconda che i bisogni della vita e le esigenze del commercio e le necessità dello Stato lo richiedevano.

Tenendo fisse in mente le parole del Morgado riportate dal Magen²⁸⁸, anche secondo lo stesso Fenton²⁸⁹, ed altri, s'è provato che l'emissione delle zecche saliva annualmente a 46.000.000 di pesi, che noi abbiamo ridotto ad un minimo di 45.000.000, di cui 9.000.000 andavano al re come sua percentuale o quinto, 18.000.000 entravano regolamentarmente nella nazione debitamente *registrati*, mentre gli altri 18.000.000 vi giungevano *non registrati* come s'è dianzi provato.

Così sarebbe facile concludere senz'altro che il tesoro che nei galeoni del 1702 giunse a Vigo ammontava

287 Archibo general de Indias, Manuscritos, 138-2-27 e 153-2-31.

288 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 102.

289 WILLIAM ROBERTSON, *The history of America*, vol. III, pag. 128.

complessivamente, in solo oro ed argento, alla somma minima di pesi 45.000.000 (tesoro di un'annata) moltiplicato per tre, dacchè altrettanti sono gli anni durante i quali la flotta non aveva fatto ritorno in patria, siccome universalmente dichiarato e come ufficialmente ci consta²⁹⁰.

Sicchè sul tesoro di Vigo si avrebbero le seguenti porzioni e cifre:

Tesoro del re	Pesi 27.000.000	circa Lire od.	606.960.000
Tesoro registrato	Pesi 54.000.000	circa Lire od.	1.213.920.000
Tesoro totale ufficiale			_____
	Pesi 81.000.000	circa Lire od.	1.820.880.000

Aggiungendo ora a questo ammontare il valore dell'altra porzione del tesoro che, come provammo, trovavasi sempre a bordo della flotta in modo non ufficiale ossia *non registrato*, le somme risulterebbero così:

Tesoro totale ufficiale	Pesi 81.000.000	circa Lire od.	1.820.880.000
Tesoro non registrato	Pesi 54.000.000	circa Lire od.	1.213.920.000
Tesoro tot. reale	Pesi 135.000.000	circa Lire od.	3.034.800.000

Si può quindi convenire in modo definitivo circa il valore contenuto nei galeoni di Vigo nella cifra di pesi 135.000.000 pari a lire odierne 3.034.800.000, non po-

²⁹⁰ Archibo general de Indias, Manuscriptos, 61-1-21.

tendosi negare fino a prove contrarie, prove che per altro non esistono, che non sia esattamente avvenuto nel 1702 quanto s'era praticato senza interruzione di tempo dall'anno 1492 al 1698, anno in cui per l'ultima volta, prima della battaglia di Vigo, erano giunti i galeoni in Spagna.

Non v'è ragione nè di credere nè di sospettare il contrario²⁹¹; è questa l'opinione di quanti seriamente trattarono l'argomento, e ce ne viene la conferma da documenti, archivisti, computisti e scrittori di cose indiane.

Avendo fin qui dimostrata la tesi alla stregua d'argomenti d'induzione e colla scorta di prove indirette, estendiamo ora le nostre indagini alla ricerca e produzione degli argomenti diretti che maggior efficacia e valore possono arrecare alla valida dimostrazione.

Se si volesse porgere ascolto a taluno, converrebbe fermarci innanzi a quelle colonne erculee che si ergono intorno alla questione, stupidamente dichiarando che difettano nel modo più assoluto le prove dirette e le dichiarazioni ufficiali.

Nè conviene ci facciamo meraviglia alcuna d'una tale asserzione, perchè nessuno ha mai trattato profondamente la questione dedicandovi, come ora avviene, anni di studi e di continui viaggi da un paese all'altro, da questa città a quel villaggio, da un archivio ad un tugurio,

291 SIR ROGER FENTON, *A brief account*, pag. 64.

tutto indagando e sviscerando quanto poteva arrecar nuova luce al soggetto.

Vediamo ora qual sia l'opinione segnatamente dei contemporanei, dei giornali del tempo, dei testimoni del fatto, degli scrittori di allora e di quegli storici che succedessero loro.

Il Boyer ammette chiaramente che «mai prima era giunta in Europa flotta cotanto ricca»²⁹², e Sir Roger Fenton, dopo d'averci ricordato le ragioni per le quali così immense ricchezze trovavansi nei galeoni al comando del Velasco, prosegue col dire: «Non è punto a meravigliarsi dell'enormità delle somme, perchè questa flotta spagnuola era universalmente considerata e ritenuta per la più ricca che mai sia venuta in Europa dalle Indie occidentali»²⁹³.

Ben con ragione osserva quindi il Magen: «Tutti stavano aspettando con ansia i galeoni delle Indie, sui quali contavano enormemente, perchè apportavano, in argento ed in oro, l'ammontare di tre annate delle contribuzioni imposte alle colonie spagnuole, delle mercanzie preziose e dei valori metallici destinati al commercio di Cadiz e ai commercianti di diverse nazioni»²⁹⁴.

Il padre Daniel ci informa: «I galeoni spagnuoli provenivano dal Messico sovraccarichi di ricchezze»²⁹⁵, e

292 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 135.

293 SIR ROGER FENTON, *A brief account*, pag. 64.

294 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 9.

295 PÈRE DANIEL, *Histoire de France*, vol. XVII, pag. 142.

Modesto Lafluyente finisce la sua narrazione coll'asserire che «un'immensa ricchezza in oro, argento e mercanzie s'è perduta in quella terribile battaglia di Vigo»²⁹⁶, mentre Nicolas Taboada y Leal afferma che «la squadra spagnuola era partita dall'America con direzione su Cadiz sovraccarica di grandi ricchezze»²⁹⁷.

Una corrispondenza inviata da Madrid al *The English Post* di Londra dice: «Sarebbe più facile deplorare quella disgrazia in lacrime e silenzio che dare un resoconto dettagliato di quella spaventosa perdita che ha trascinato alla rovina la nazione»²⁹⁸.

Il giornale ufficiale inglese *The London Gazette* non esita a pubblicare che «questa flotta era la più ricca che mai siasi armata in Europa»²⁹⁹.

Trovasi scritto nel De Quincy che «quelle navi erano cariche di grandi ricchezze»³⁰⁰; leggesi nei manoscritti del Cunningham che «ben si sapeva che i galeoni spagnuoli erano sovraccarichi d'oro e d'argento»³⁰¹, e si asserisce dal Martin che «Château-Renault era arrivato

296 MODESTO LAFLUYENTE, *Historia general de España*, vol. XVIII, pag. 52.

297 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Descripción topo-historica de Vigo*, pag. 185.

298 *The English Post*, 2 novembre 1702.

299 *The London Gazette*, novembre 1702.

300 MARQUIS DE QUINCY, *Louis le Grand*, pag. 717.

301 British Museum, Manuscripts, *Cunningham*, vol. I, pagina 292.

sulla costa di Spagna col suo ricco convoglio di 17 galeoni»³⁰².

«Il valore – dice il Wyon – dei carichi di quei galeoni non s'è mai potuto accertar bene, sicchè generazioni dopo generazioni hanno sempre immaginato vaste ricchezze sommerse nelle sabbie del golfo di Vigo in attesa dell'ingegnere che avrà la fortuna e l'abilità di recuperarle»³⁰³.

La *Gazette* di Parigi del 1702, dopo averci detto che «era arrivata nel porto di Vigo in Galizia la flotta d'argento»³⁰⁴, non esita punto a concludere altrove che «essa è delle più ricche che mai siano arrivate»³⁰⁵.

Noble Mark lasciò scritto che «quella flotta conteneva ricchezze favolose»³⁰⁶, e della stessa opinione è il Reboulet quando dichiara che «i galeoni provenivano dal Messico ricchissimamente carichi»³⁰⁷.

Anche nel dialogo del religioso francescano e del soldato francese ch'ebbe luogo a Redondela pochi dì dopo la battaglia si parla nel modo più palese di «favolose ric-

302 LOUIS HENRY MARTIN. *Histoire de France*, vol. XVI, pag. 514.

303 FREDERICH W. WYON, *The history of Great Britain*, pag. 118.

304 *La Gazette*, pag. 480, 1702.

305 Idem, pag. 500, 1702.

306 NOBLE MARK, *A biographical history of England*, vol. I, pag. 192.

307 REBOULET, *Histoire du règne de Louis XIV*, vol. III, pag. 129.

chezze di cui non si riesce nemmeno a precisarne l'entità»³⁰⁸.

Il Victor Gebhardt ci dichiara che «a Vigo si perdettero immense ricchezze in oro, argento e mercanzie»³⁰⁹, e si legge in una corrispondenza datata da Parigi: «La nostra Corte è in grande ansietà per quel tesoro; la perdita di detta flotta segnerebbe la rovina di tutti i nostri disegni»³¹⁰.

Nello stesso giornale *The Post Man* si pubblica più tardi un'altra lettera, datata da Bruxelles, ove dicesi: «Il tesoro e le altre mercanzie portate da detta flotta sono di tal conseguenza alla Spagna, ed in particolare a queste provincie, che molti dei principali nostri commercianti sarebbero rovinati se essa venisse presa e distrutta»³¹¹.

Nelle *Lettres historiques* parlasi ampiamente dell'enorme tesoro di Vigo³¹² e dello stesso argomento discorre a lungo il diplomatico cronista del tempo De Lamberty³¹³, non che il marchese De San Felipe nei suoi *Commentari*³¹⁴, il De Belando nella *Storia civile*³¹⁵, il mar-

308 PADRE DOMINGO MARTINEZ, *Manoscripto*.

309 VICTOR GEBHARDT, *Historia general de España y sus Indias*, vol. VI, pag. 27.

310 *The Post Man*, 5 novembre 1702.

311 Idem, 7 novembre 1702.

312 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 648.

313 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, vol. II, pag. 253.

314 MARQUEZ DE SAN FELIPE, Vol. I, pag. 108.

315 JESUS DE BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, pag. 102.

chese De Macanaz nelle sue *Memorie manoscritte*³¹⁶ e lo storico March y Labores nella *Storia della Marina*³¹⁷.

Tralasciamo, per necessità di brevità, di citare le loro esatte parole, rimandando il lettore alle pregiate loro opere del pari che a quelle di molti altri, tra cui emergono la *Storia del Mariana*³¹⁸ e le *Memorie politiche* del Noailles³¹⁹.

Le stesse informazioni noi troviamo in un rapporto datato da Vigo del 16 ottobre³²⁰, non che in un resoconto fatto da un testimone oculare della battaglia³²¹; nella relazione stesa a Redondela da Domingo Martinez allora superiore del convento³²², e persino, per discendere a tempi moderni, nel compitissimo *Dizionario* del Larousse³²³.

Ricordiamo fra gli altri documenti ufficiali la relazione della battaglia, creduta opera del Rooke, e dove accennasi alla gran quantità di tesoro che trovavasi sui ga-

316 MARQUEZ DE MACANAZ, *Obras Exogidas*, carta primera, pag. 40.

317 JOSÉ MARCH Y LABORES, *Historia de la Marina real española*, vol. II, pag. 623.

318 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV, pag. 204.

319 ADRIEN MAURICE DUC DE NOAILLES, *Mémoires politiques et militaires*, vol. II, 321.

320 *The Post Man*, 3 novembre 1702.

321 Museo Nacional, Manuscritos.

322 PADRE DOMINGO MARTINEZ, *Manuscrito*.

323 LAROUSSE, *Grand Dictionnaire*, Vigo.

leoni³²⁴; la *Storia* del Burchett, allora Ministro della Marina britannica, ci conferma la stessa cosa³²⁵; i rapporti della Commissione reale eletta a giudicare sul valore dei manoscritti storici conclude allo stesso modo³²⁶; e infine ricordiamo la lettera dell'ambasciatore a Madrid, Methuen, del 18-29 settembre, quella del 5-16 ottobre e quell'altra diretta a Lord Nottingham diciannove giorni dopo quest'ultima³²⁷.

Il Boyer dopo aver proclamato che «è a considerarsi il fatto che questa flotta spagnuola era universalmente riconosciuta essere la più ricca che mai sia giunta dalle Indie occidentali in Europa»³²⁸, cade evidentemente in errore quando poi asserisce che portava per un 20.000.000 di pezzi da otto di solo tesoro *registrato*.

Il suo errore consiste nel fatto che egli credette che nel 1702 fosse giunta in Ispagna solo la porzione di quell'anno e non l'ammontare complessivo dei tre anni. Com'egli, dopo d'aver asserito ch'era la più ricca flotta, non sia riuscito a ben discernere la questione, è cosa per me incomprendibile; allo stesso modo non mi riesco a

324 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, fol. 213, 214, 215, 216 e 217.

325 JOSIAH BURCHETT, *A complete history*, libro V, pag. 628.

326 *Reports of the Royal Commission*, rep. VII, pag. 761.

327 Record Office, *Adm. Secr.*, in *Letters*, vol. 2950, f. 126, 139 e 151.

328 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 135.

spiegare come mai un Campbell³²⁹ ed un Odmixon³³⁰ abbiano copiato letteralmente il Boyer, senza beneficio alcuno d'inventario.

Le loro affermazioni che questa sia stata la più ricca flotta del mondo, devono tuttavia bastare a noi per farci dimenticare la loro errata computazione, dovuta puramente ad una mancanza di controllo.

Nè mi so decidere a non menzionare quel fertile cultore di succulenti favole che fu Jules Verne; supremamente inventivo, al burlesco mescendo il serio, spianò la via alla conquista di molte verità rivestendole della sua brillante fantasia. Dopo d'averci egli fornito una splendida descrizione non solo dell'avvenimento ma pur del fondo della baia di Vigo, com'egli la suppone vista dal suo famoso *Nautilus*, discorre ampiamente del tesoro dichiarandolo di 500.000.000 di franchi³³¹.

Lo storico Checcani, per citare un nostro contemporaneo, asserisce che «i galeoni erano carichi di 500.000.000 di lire in verghe d'oro e d'argento»³³², mentre il Magen è del parere che «essi contenevano

329 JOHN CAMPBELL, *Lives of the admirals*, pag. 339.

330 JOHN OLDMIXON, *The history of England*, vol. I, pag. 292.

331 JULES VERNE. *Ventimila leghe sotto il mare*, parte II, pag. 66.

332 GIROLAMO CHECCANI, *Compendio di storia universale*, vol. IV, pag. 262.

514.000.000 di reali», il che equivarrebbe a 64.000.000 di pezzi da otto³³³.

Sir Roger Fenton a questo proposito osserva: «Stanhope stabilisce che il tesoro della flotta del 1698 era del valore di 30.000.000 di pezzi da otto con probabilmente altrettanto di pertinenza dei privati. Tra il 1698 ed il 1702 nessuna flotta aveva fatto ritorno, e non è dunque probabile che quella del 1702, che portava l'accumulamento del tesoro di sì lungo tempo, fosse meno ricca di quella del 1698»³³⁴.

Riferisce il *The Daily Courant*: «Si crede siano giunti coi galeoni 42.000.000 di pesi da otto»³³⁵, mentre il *The English Post* pochi giorni dopo scrive: «Tre degli ufficiali spagnuoli appartenenti ai galeoni, uno dei quali è l'ammiraglio dell'*Assogas*, che sono stati trasportati in Inghilterra, hanno fatto una relazione degli effetti che erano *a bordo delle lor navi* per un ammontare di 9.000.000 di lire sterline»³³⁶; il che sarebbe equivalente a 40.000.000 di pesi, pari a lire odierne 1.300.480.000; e tutto ciò solo «a bordo delle lor navi».

In pari tempo, a pochi giorni di distanza, già s'era pubblicato anche a Parigi nel *La Gazette*, che il «tesoro di Vigo ammontava a 42.000.000 di pesi»³³⁷.

333 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 19.

334 SIR ROGER FENTON, *A brief account*, pag. 64.

335 *The Daily Courant*, 26 ottobre 1702.

336 *The English Post*, 13 novembre 1702.

337 *La Gazette*, 21 ottobre 1702.

Il Luttrell nella *Relazione* non esita a dichiarare col-l'autorevole sua competenza che «il loro carico era valu-tato al di sopra di 60.000.000 di pezzi da otto»³³⁸.

Per amore di brevità tralascio di citare molti altri scrittori e storici non che giornali e manoscritti dell'epo-ca, come taccio di molti altri che posteriormente scrisse-ro della cosa, pago solo di constatare, pel momento, come si possa alla lor stregua concludere che il tesoro di Vigo era giudicato e ritenuto universalmente essere il più grande che mai sia giunto dalle Indie, rilevando in pari tempo che in generale si riteneva che l'oro e l'argen-to del solo registro s'aggirava su d'un valore fra i 50.000.000 e i 60.000.000 di pezzi da otto.

Ma discendiamo ora a più minuti particolari proce-dendo all'esame di quei documenti e manoscritti ufficia-li che, arrecando altra luce sulla dibattuta questione, ci autorizzano a tirare una conclusione seria ed incontra-stata sull'esatto quantitativo di tesoro registrato, giunto nel 1702 nella baia di Vigo.

Esistono diversi documenti che provano come i ga-leoni pagavano allo Stato una gabella, che si versava nelle casse della Casa de Contratación de Sevilla, quale percentuale dovuta sul tesoro registrato che volta per volta giungeva nella Spagna.

Detti incartamenti o fasci di manoscritti sono divisi in 3 gruppi, e poichè troppo lungo sarebbe il riprodurli,

338 NARCISSUS LUTTRELL, *A brief historical relation of State Af-faires*, vol. IV, pag. 222.

fornisco agli studiosi, cui interessasse confrontarli, le opportune indicazioni.

Trovansi nell'archivio delle Indie, ed ampiamente trattano questa materia sulla quale non è quindi il caso di dilungarci³³⁹.

Ciò posto, è evidente che se noi avessimo tra mani un documento che ci dicesse a quanto l'ammontare globale di questa percentuale saliva nel 1702, la cosa sarebbe ampiamente ed *ufficialmente* altra volta provata.

Il documento l'abbiamo; esso appartiene a quello stesso ricchissimo archivio delle Indie. Il suo titolo è: *Caudales de la Real Hacienda*³⁴⁰, e così precisa: «Da relazione che rimise il signor Don Juan de Larrea, formata e stesa da Don Alejandro Alfonso de Croy, uno dei contabili della Casa de Contratación che passarono poscia coi galeoni in Galizia, appare che i *caudales* che partirono da Vera Cruz appartenenti alla Real Hacienda *importavano la somma di 509.353 pesi e 5 tominos*»³⁴¹.

Ora, poichè per legge e per regolamenti tale percentuale era dell'*uno per cento*, dal momento che l'ammontare globale di detta percentuale saliva in quell'anno alla somma di *509.353 pezzi da otto*, è evidente che a bordo dei galeoni di Vigo v'era nel 1702, *di solo tesoro regi-*

339 Archibo general de Indias, 151-2-16-17-18.

340 *Caudales de la real hacienda* venivano detti quei denari che costituivano la percentuale di diritto.

341 Archibo general de Indias, 153-2-31.

strato, per un valore di 50.935.300 pesi, pari a lire odierne 1.316.677.505.

Avendo già prima provato come siffatto tesoro sommasse ad un valore aggirantesi ogni anno qual più qual meno sui 18.000.000 di pesi, risulta evidente che non eravamo lungi dal vero quando affermavamo a base di numerose prove indirette, che a bordo dei galeoni di Vigo vi doveva essere per un valore di almeno 54.000.000 di pesi, di solo tesoro registrato.

Di fronte tuttavia ad asserzione e documenti ufficiali dichiaranti l'esatto ammontare, non han più ragione d'essere i nostri argomenti indiretti o d'induzione; rinunciamo quindi alle antecedenti nostre conclusioni ed accettiamo senz'altro la cifra di 50.935.300 pesi di *tesoro registrato* come quella rispondente al vero.

Osserviamo però che questa somma poteva essere superiore e forse rispondente esattamente a quella dei nostri calcoli, se non fosse lecito pensare che il timore per le sorti dei galeoni essendosi infiltrato nelle genti d'America, una parte del tesoro fu da qualche privato all'ultima ora trattenuto nelle Indie, come del resto ci dichiarano anche alcuni scrittori e storici di quel tempo.

Un'altra ragione del perchè non sia giunta nel detto anno la stessa media annuale di 18.000.000 di pesi d'oro e d'argento, la si può forse trovare nel fatto che i galeoni, trasportando in patria l'ammontare del tesoro di tre anni, erano sovraccarichi a tal segno da doversi temere

per la loro resistenza ad un eventuale attacco per parte degli alleati.

Il citato manoscritto, ben inteso, riguarda solo la porzione del *Registro*, non mai quella del re nè quella non registrata, perchè, come già provammo, costituendo la prima il diritto del quinto di Sua Maestà non cadeva sotto la forza della legge comune ed era per sua natura esente da controllo e non pagava quindi percentuale, mentre la seconda essendo introdotta non ufficialmente, non subiva punto gli effetti della legge, al cui controllo sfuggiva. Se altrimenti fosse avvenuto, tutto il tesoro sarebbe stato *registrato*; il che fuor di dubbio non avveniva mai, come s'ebbe a suo luogo a dimostrare.

Voler pretendere di controprovare con documenti ufficiali a quanto saliva esattamente il tesoro *non registrato* sarebbe il voler cosa assurda, appunto perchè non essendo registrato non veniva controllato da documento ufficiale di sorta.

Sapendo noi tuttavia ch'esso ammontava ogni volta ad *almeno altrettanto del tesoro registrato*, è evidente che se la porzione del registro saliva a 50.935.300 pesi, ad altrettanto almeno sommava questo.

Se poi s'aggiunge a queste due cifre il quinto dovuto al re, che noi conosciamo in modo esatto, si avrà così il totale del tesoro di Vigo.

Riassumendo quanto siamo venuti fin qui asserendo e dimostrando, ci è lecito di poter concludere nel modo il più esplicito quanto qui appresso:

1° In base a documenti non ufficiali, ossia in virtù di dati storici generali e di specifici argomenti d'induzione emerge che il tesoro dei galeoni di Vigo avrebbe dovuto essere il seguente:

Tesoro registrato	Pesi 54.000.000	circa Lire od.	1.395.900.000
Tesoro non registrato	Pesi 54.000.000	circa Lire od.	1.395.900.000
Tesoro del re	Pesi 27.000.000	circa Lire od.	697.950.000
Tesoro totale	Pesi 135.000.000	circa Lire od.	<u>3.409.750.000</u>

2° In base a documenti ufficiali però risulterebbe che detto tesoro ammontava effettivamente solo a quanto segue:

Tesoro registrato	Pesi 50.935.300	circa Lire od.	1.316.677.505
Tesoro non registrato	Pesi 50.935.300	circa Lire od.	1.316.677.505
Tesoro del re	Pesi 25.467.650	circa Lire od.	658.698.752
Tesoro totale	Pesi 127.338.250	circa Lire od.	<u>3.292.053.762</u>

Gettando un'occhiata sui due totali, il non ufficiale cioè e quello ufficiale, si può con soddisfazione constatare che è ben poca la differenza che corre fra le due somme, se consideriamo le elaborate ricerche ed i complicati calcoli e ragionamenti, così disparati d'origine e natura, che a questo risultato ci fecero approdare.

Possiamo dunque, senza tema alcuna d'errare o di venir contraddetti, concludere ed asserire formalmente che al momento di loro entrata nella baia di Vigo *i galeoni avevano a bordo per un valore complessivo totale minimo di 127.338.250 pezzi da otto pari a circa lire odierne 3.292.043.762, di solo oro ed argento*, senza calcolare, ben inteso, i valori delle mercanzie che, benchè siano oggi in gran parte deperite, ammontavano, come s'è dimostrato, ad un valore d'un quattro o cinque milioni di pezzi da otto secondo i più, mentre secondo altri valevano altrettanto del tesoro stesso, e senza tener calcolo alcuno delle perle e pietre preziose, che noi sappiamo esser d'un *valore aggirantesi su 1.500.000 pesos per i tre anni*.

I preziosi legni meravigliosamente preservati, che giacciono al fondo della baia, sono oggi giorno senza dubbio di grandissimo pregio, sia per sè quanto dal loro lato storico, formando altrettanto materiale di curiosità e d'una rarità senza pari.

Nè bisogna passar sotto silenzio il valore dei galeoni stessi relativamente alla storia antica e alla moderna ingegneria, non che i finissimi lavori d'intarsio che ne fregiavano le prue e le poppe, come il lettore può constatare esaminando le illustrazioni dei galeoni riprodotte nelle tavole.

Circa cinquant'anni fa fu portata dall'Australia a Londra una delle navi su cui nel tempo passato si tenevano incatenati i prigionieri, e benchè detta nave non avesse

alcun altro pregio nè d'antichità nè di storia, la curiosità fu tale che in pochi mesi si ricavò dal pubblico che la visitò una somma di oltre 20.000 sterline, somma sorpassata dopo dal *Nimrod*, piccola nave che, di ritorno dalle ricerche al Polo Antartico, fu esposta nelle acque del Tamigi dall'esploratore Sir Ernest Shackleton, già compagno del capitano Scott.

I cannoni a bordo tanto dei galeoni che delle navi francesi sono d'un certo valore non tanto forse pel materiale quanto per l'avvenimento cui parteciparono e per l'antichità loro che li rende degni di essere piazzati in qualsiasi museo del mondo. Ve ne sono due nel Museo Nazionale di Parigi, ed altri a Londra ed altrove.

Chi mai può calcolare a quanto ammonterebbe oggi-giorno il valore di tutti quegli oggetti che trovavansi per necessità di cose a bordo e naufragarono colle navi, come spade, pugnali, coltelli, ornamenti militari, strumenti di navigazione, bicchieri, vasellami, cucchiali, forchette e via dicendo? E tutti questi oggetti erano generalmente d'oro e d'argento massiccio; e si ricordi il lettore che le forchette, per esempio, erano una rarità, perchè solo da un tre anni circa si cominciavano ad adoperare.

Chi mai potrà dire della preziosità delle cose d'arte indiana, e massimamente di quegli oggetti votivi ed ornamentali che, fatti per lo più d'oro massiccio, rigurgitavano nei templi, dai quali venivano asportati dai cattolicissimi conquistatori in omaggio alla religione?

Ricordiamo quanto a questo proposito siam venuti dicendo nel capitolo sugli immensi tesori delle Indie, e

non dimentichiamo quanto ci fu narrato particolarmente dall'Acosta, dal De La Vega e dal De Linage sulla produzione delle pietre preziose, e specie delle perle.

Lasciamo giudicare se quel tesoro di Vigo raggiunge o no nel suo complesso cifre che hanno del fantastico, *somme di gran lunga superiori a quelle da noi dimostrate ed accertate.*

CAPITOLO VIII

CONTRADDIZIONI, FANTASIE ED ASSURDI CIRCA LO SBARCO DEL TESORO NELLA BAIATA DI VIGO

Al rombar feroce dei cannoni ed al crepitar furente delle schioppettate rispose imperioso il grido sterminatore: «Le navi a picco»³⁴².

Come se tutte fossero radunate in quella baia le furie malefiche d'Averno, distruzione e sterminio s'aggiunse con quel grido a sterminio e distruzione, piombando nei «sepolti antri di Marte» quell'enorme tesoro pel cui possesso si sgozzavano, umane belve, i seguaci di Colui che, nato in una grotta, non ebbe ove deporre il capo, «onde a più mite vivere addur l'umana plebe errante».

342 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Descripción topo-historica de Vigo*, pag. 185; cfr. JUAN DE MARIANA, JESUS BELANDO, MARQUEZ DE SAN FELIPE, MARQUIS DE QUINCY, DE NOAILLES, JOSÉ MARCH Y LABORES.

I galeoni sono arrivati nella baia il dì 11-22 settembre del 1702 e le squadre nemiche non apparvero in vista della città che il giorno 11-22 ottobre.

Non è quindi forse il caso di supporre che i Franco-Spagnuoli abbiano approfittato di questo lasso di tempo per sbarcare e mettere al sicuro cotanto prezioso tesoro?

Il Magen, dopo aver mosso a se stesso questa domanda, risponde: «Non bisogna dimenticare due cose, di cui occorre tener gran conto; anzitutto si prenda a considerare la fatale inflessibilità della disciplina e consegna militare, e poi l'indolenza (in quei tempi) del carattere spagnolo uso sempre a rimandar a domani quel che pur potrebbe far oggi»³⁴³.

Una certa porzione del tesoro del re venne però in tempo utile sbarcata, e noi vedremo nei seguenti capitoli a quanto precisamente ammontasse detta quantità e come e dove andò a finire.

Il Comercio de Cadiz, ossia delle Indie, imponeva co' suoi privilegi e colle sue leggi che nulla assolutamente si potesse sbarcare fuori del porto di Siviglia.

Siviglia era la felicissima città privilegiata, dove solamente potevansi scaricare i galeoni.

Ce lo dichiarano le leggi, i regolamenti, gli storici ed i documenti tutti di quell'epoca.

343 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 10 e 11.

Scrivè il Bacallar: «Pretese il Comercio de Cadiz che *nulla si poteva sbarcare in Galizia*; quelli erano suoi privilegi, e le navi dovevano restar quindi cariche in quella baia, in luogo sicuro, fino a che i nemici non se ne fossero andati»³⁴⁴.

Ancor più esplicita è la dichiarazione che fa a tal proposito il De Mariana: «La Casa de Contratación de Cadiz inviò all'istante *assoluta proibizione che si mettesse a terra la benchè minima parte dei carichi*, ordinando che si conservasse il tutto a bordo delle navi che dovevano restar in paraggo sicuro fino a che, partiti i nemici, la flotta fosse in grado di terminare il suo viaggio, recandosi alla sua destinazione ordinaria ed abituale».

«Così, per un privilegio, si lasciava correre il rischio della sua totale perdita nel momento più critico per l'erario. Il Consiglio delle Indie procedette pel disbrigo della cosa colla proverbiale sua lentezza e, senza nulla risolvere di forma, mandò infine un commissario a ricevere l'oro e l'argento, posponendo le mercanzie che erano di valore ancor maggiore. Tutto ciò si fece tuttavia con fiacchezza tale che all'apparire della squadra degli alleati nell'imboccatura della baia il 22 ottobre *i carichi erano ancora quasi integri nelle navi (casi integros)*.

«Fortunatamente però il genio spagnuolo brillò nel momento del massimo pericolo; Don Manuel De Velasco, capo della flotta, ordinò che si mandassero a fondo

344 VICENTE BACALLAR Y SANNA, MARQUEZ DE SAN FELIPE, *Comentarios de la guerra de España*, vol. I, pag. 108.

i carichi, incendiandone le navi; esempio che i Francesi imitarono immediatamente. Fu questa l'incoronazione di quel nefasto giorno che *le Marine francesi e spagnuole debbono ricordare con amarezza ed orgoglio*³⁴⁵.

Accolgano pure le genti marinare di Spagna e di Francia le parole del De Mariana, ma pensino i figli de' lor figli che se con orgoglio debbono ricordare quel giorno, lo si è solo perchè con prontezza ed abnegazione i loro padri colarono a picco quelle ricchezze, sacrificando con esse tutte le loro navi. Che se altrimenti fosse stato, si dovrebbe porre quel giorno nel più assoluto oblio, perchè essi avrebbero consumato il più esecrabile atto di codardia, frettolosamente affondando di fronte al nemico quelle navi, il cui drappo avevano il dovere di difendere fino all'ultima stilla di lor sangue!

Modesto Lafluyente, alla cui disposizione erano stati messi negli archivi del Ministero delle Finanze i più pregevoli documenti, spiega la cosa con maggiori particolari, e, trattando ampiamente delle cause della perdita di quel tesoro, asserisce: «Siccome l'arrivo della flotta delle Indie in questa baia era cosa impreveduta ed inusitata, e non vi si trovava Ministro alcuno che avesse la facoltà di riconoscere i carichi e di ricevere i pagamenti dei diritti (formalità senza di cui non potevasi operare sbarchi in ossequio alle leggi) è avvenuto che, mentre se

345 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV, pag. 204.

ne dava avviso alla Corte ed a Vigo si discuteva lungamente sulla persona che da Madrid vi si sarebbe mandato, fu deciso di scegliere ed inviare per questa missione Don Juan De Larrea.

«Ma questo consigliere della Corona procedeva ai suoi preparativi di partenza molto lentamente; vi impiegò un lasso assai lungo per recarvisi, e, dopo il suo arrivo a Vigo, perdeva il tempo a discutere su ciò che la flotta recava. Avvenne quindi che la squadra anglo-olandese di Cadiz, avuta contezza di tutto ciò, si diresse verso le acque di Vigo prima ancora che si *effettuasse lo sbarco*»³⁴⁶.

Scrivono il De Belando: «Il Comercio de Cadiz pretendeva che *niente potesse essere scaricato* in Galizia, ma che le navi dovessero essere lasciate nella baia al riparo e cariche *fino a che i nemici non si fossero allontanati*. Si credeva che il porto di Vigo offriva piena sicurezza. In questo modo il tempo andava trascorrendo, e quando finalmente giunse a Vigo un ministro, tutto concorse alla perdita»³⁴⁷.

Leggesi nel Gebhardt: «I galeoni del Messico erano arrivati nella baia di Vigo a fine di non incontrarsi in quello di Cadiz colle forze nemiche, e, secondo era di costume, i commercianti di Cadiz *si opposero a che lo sbarco avvenisse in Galizia*; si elevarono dei dubbi e dei

346 MODESTO LAFLUENTE, *Historia general de España*, vol. XVIII, pag. 52.

347 JESUS DE BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, art. 173, pag. 101.

ritardi che il Consiglio delle Indie non seppe risolvere ed evitare con la prontezza che la necessità esigeva»³⁴⁸.

Queste le ineccepibili testimonianze che ci provengono dalle maggiori autorità del tempo, e principalmente da un Lafluyente la cui celebrità storica e politica è nota, da un De Mariana scrittore intimo di Corte, da un De Belando sagace scrittore di quella storia ch'egli scrisse per Filippo V di cui era confidente, da un Bacalar che era consigliere della Corona ed intimo del re, e infine da quel Marquez De Macanaz che fu non solo consigliere di Stato e ministro di Filippo V, ma persino l'uomo del momento, poichè godeva a Corte l'illimitata fiducia dei reali.

Il tesoro dunque giaceva al fondo delle navi ancor *quasi integro* al momento in cui avvenne il feroce attacco dei nemici.

Il Comercio de Cadiz e la Casa de Contratación de Sevilla, cioè le sole autorità competenti che potessero ordinare lo sbarco, stoltamente credettero che l'oro e l'argento giunto a Vigo vi si trovasse in perfetta sicurezza per cui pretesero follemente che quell'immenso tesoro stesse intatto a bordo dei galeoni fino a che non fosse avvenuta la partenza per l'Inghilterra delle squadre nemiche.

348 VICTOR GEBHARDT, *Historia general de España y sus Indias*, vol. VI, pag. 27.

Ma quale non fu la loro disillusione ed il dolore della nazione intera quando s'apprese l'infausta notizia dell'immane disastro!

La si seppe a Madrid sul calar della notte del 16-27 ottobre e scoppiò tosto nella città, come burrascosa tempesta, il colmo dell'indignazione e del furor popolare.

Il *The London Gazette* pubblicando una sua corrispondenza da Madrid così ci riferisce la cosa: «Gli abitanti, incapaci di rifarsi da cotanta costernazione, hanno chiuse le lor case e botteghe nel timore che vengano saccheggiate dal popolaccio, il quale pubblicamente inveisce contro il governo ed in particolar modo contro il cardinal Porto Carrero e gli altri membri del Consiglio, perchè, non contentandosi essi dei tre milioni di *pesos* offerti liberamente al re oltre ai due d'indulto, *impedirono che si effettuasse a Vigo lo sbarco del tesoro prima che il nemico arrivasse.*

«Ma il cardinale rigetta il biasimo sopra il Consiglio di Siviglia che, senza fiducia nella Francia, non ha voluto che i galeoni si dirigessero sopra Brest o Port Louis, ordinando per contro che la flotta ripartisse da Vigo alla volta di Cadiz non appena la squadra anglo-olandese se ne fosse ritornata a casa»³⁴⁹.

Il Macanaz, membro del Consiglio di Spagna precisamente nel 1702, osserva: «Si giudicò inutile d'istituire

349 *The London Gazette*, novembre 1702.

processo contro i colpevoli della calamità di Vigo, i quali erano molti senza eccettuarne i ministri stessi»³⁵⁰.

È interessante la confessione della *Gaceta* quando dice: «*Dal momento che si lasciarono vedere i nemici e che si riconobbe il pericolo, si sono estratti e sbarcati i generi più preziosi che si è potuto, asportandoli da Redondela*»³⁵¹.

Constatiamo che il giornale spagnuolo, tentando di riparar in parte alla menzogna detta quando scriveva che il tesoro era già stato precedentemente sbarcato, sia con questa dichiarazione caduto fanciullescamente pochi giorni dopo nella più assurda ridicolaggine, contradicendosi altra volta.

Come si sarebbe mai potuto, di grazia, procedere all'estrazione dal fondo dei galeoni di centinaia di milioni d'oro e d'argento per sbarcarli, *dopo che il nemico s'era già fatto vedere?*

Queste sono enormità tali che riesce impossibile di concepire come un giornale abbia osato darle in pasto ai suoi lettori, quando consta ch'era cosa già risaputa che il nemico, *arrivato improvvisamente*, ha colto i Franco-Spagnuoli così all'insaputa che questi, non potendo nemmeno pensare ad opporre una valida resistenza, altro non fecero se non incendiare ed affondare le navi, perchè le ricchezze non cadessero nelle mani degli alleati!

350 MARQUEZ DE MACANAZ, *Obras exogidas*, carta primera, pag. 40.

351 *Gaceta*, 25 ottobre 1702.

Aveva certo affermato il vero il De Mariana quando asseriva che il dì 12 ottobre «*i carichi stavano ancora quasi completi (casi integros) a bordo delle navi*»; non asseriva certo il falso il competentissimo Lafluyente quando scriveva che «*il nemico si diresse sopra Vigo ancor prima che se ne effettuasse lo sbarco*»; non mentiva di certo il ministro del re, Marquez de San Felipe, quando affermava che, pretendendo il Comercio de Cadiz che nulla si dovesse sbarcare, «*le navi dovevano restare quindi cariche in quella baia in luogo sicuro fino a che i nemici non se ne fossero andati*», e non poteva evidentemente dichiarare se non la verità il gesuita De Belando quando proclamava che «*si sarebbe tutto potuto sbarcare, se una intempestiva e fatale questione non avesse trasformato in sciagura l'attesa fortuna*».

Appena s'apprese l'infausta novella del grave disastro, scoppiarono in Ispagna manifestazioni d'indignazione e furor popolare, mentre nulla s'ebbe di tutto ciò in quella Francia che, per proteggere la consorella latina, perdè a Vigo tutte le sue navi da guerra. E perchè?

Ben evidente è la ragione: questa vi perdette, è vero, le navi, ma quella coi galeoni perdette l'immane ricchezza racchiusavi in essi.

Come mai del resto il re di Francia Luigi XIV ha osato dichiarare che «*nemmeno una decima parte del tesoro e delle mercanzie era stata sbarcata*»?³⁵².

352 *The English Post*, Aia, 1° novembre 1702.

Egli, almeno egli, avo del re di Spagna, alleato del reale nipote, difensore dei galeoni fino al punto di sacrificarvi a Vigo tutte le sue navi, doveva essere, ed era di certo, ottimamente informato!

Nè peraltro si vorrà negare che almeno gli ufficiali spagnuoli dovevano sapere se il tesoro era stato sbarcato o no prima della battaglia.

Orbene, come va che gli ufficiali prigionieri (e furono molti) hanno dichiarato che «per mancanza di muli destinati a trasportare il tesoro nell'interno del paese, *non avevano potuto cominciare lo sbarco* se non di un piccolo numero di galeoni»?³⁵³.

E si noti che persino il vice-comandante supremo, il contrammiraglio Fernando Checon, ha fatto l'identica dichiarazione.

Continuando potremmo citare sull'argomento molti e molti altri personaggi che presero parte al combattimento.

Si citi invece anche un solo documento dal quale risulti che lo sbarco del tesoro è avvenuto; o almeno si produca un documento qualsiasi da cui si possa apprendere che Château-Renault o Velasco avevano separatamente o congiuntamente facoltà di sbarcare il tesoro; o si provi che almeno il re avesse tale facoltà.

Sta il fatto che egli non solo non era rivestito di siffatta autorità, ma nemmeno della facoltà di fare la segrega-

³⁵³ *The English Post*, 13 novembre 1702, e *The London Gazette*, 2 novembre 1702.

zione o separazione dei *caudales* di sua spettanza. E noi vedremo a suo tempo come il Comercio de Cadiz e la Casa de Contratación de Sevilla siano intervenuti contro di lui quand'egli si peritò di ordinare la separazione di ciò che s'era sbarcato. Vedremo inoltre come questi Enti abbiano persino mandato ordini perentori allo stesso rappresentante del re a Vigo, perchè egli, De Larrea, obbedisse a loro, non potendo il re intervenire se non per quanto a lui spettasse personalmente, ossia per i suoi *caudales*.

Essi solo avevano autorità di far procedere o no allo sbarco del tesoro. Ma vi si opposero energicamente, come abbiamo fin qui visto e come vedremo più avanti.

Dunque: «Lo sbarco non è avvenuto, non tanto per mancanza di tempo, quanto a causa dei millantati diritti e malintesi privilegi»³⁵⁴.

Di questi diritti e privilegi il Comercio de Cadiz e la Casa de Contratación de Sevilla si mostrarono custodi soverchiamente ed inopportunamente gelosi, a tutto loro danno e rovina.

E per dimostrare fino a qual punto essi se ne facessero rivendicatori, esumo dagli archivi di Stato certi papiri negletti e tarlati, ma assai eloquenti, dalla visione dei quali il lettore si potrà fare una chiara idea dello stato verace della dibattuta questione.

354 Cfr. WILLIAM ROBERTSON, *History of America*, vol. I, pag. 128. – JOSÉ DE LINAGE, Archibo general de Indias, *Contratación*, vol. I, 71-12-5, 61-20.

Era l'anno 1699 quando giunse in Ispagna l'ultima spedizione di galeoni antecedente immediatamente a quella di Vigo. Le navi erano al comando del governatore Don Leonardo De Lara e del generale Don Juan De Calzadilla, e siccome questi necessitavano in modo assoluto di certe somme per provvedere ad avarie, tolsero essi dalle navi *Admiranta* e *Capitana* una certa quantità di denaro onde provvedere alla bisogna.

Ben si sarebbe potuto, anzi dovuto, se non approvare, almeno porre in oblio questo fatto, tanto più che trattavasi di salvar da certo naufragio le navi stesse.

Queste considerazioni, benchè logiche, non ebbero tuttavia presa nè sul Comercio de Cadiz nè sulla Casa de Contratación de Sevilla che menarono anzi tanto scalpore da obbligare il re, in vista specie del prossimo arrivo dei galeoni, ad emanare un decreto reale, ove, dopo aver lungamente preso in considerazione il surriferito fatto, Filippo V continua col proclamare quanto segue:

«Col presente reale decreto dichiaro e comando che di qui per l'avanti in nessuna delle occasioni in cui arriveranno a Cadiz od in altro porto di questi regni i galeoni e le flotte, si potranno aprire le stive nè della *Capitana* nè dell'*Admiranta*, nè prendere dalle navi quantità alcuna di tesoro che appartenga al Comercio, essendo che detto tesoro è inviolabile e puro, e bisogna osservare il disposto e capitolato sulle avarie, dovendosi esso conservare nella libertà e franchigia che gli fu concesso. Confermo e ratifico questo mio comando perchè *per nessuna ragione al mondo nè per motivo alcuno, per ur-*

gente e grave ch'esso sia, si possa infrangere o vulnerare la stabilita convenzione. Il che comando si faccia noto al tribunale della Casa de Contratación de Sevilla, perchè se ne esiga la esecuzione in modo preciso per tutto ciò che la concerne, essendo questa la mia volontà. Dato nel Buen Retiro, il ventotto di febbraio dell'anno 1701. Io, il re»³⁵⁵.

Nè il decreto potrebb'essere più esplicito, come non potrebbe essere più precisa e netta la linea di condotta che gli inviati straordinari del Comercio de Cadiz assunsero, a nome di questo, a Vigo, ponendo al Velasco il loro più assoluto veto allo sbarco.

Ed è oltremodo interessante sentirli precisamente su questo punto che taglia corto a tante insinuazioni sullo sbarco.

«Signor generale – gli scrivono in un atto ufficiale ampio e grave – Don Manuel Velez De Larrea, Don Baltasar Fernandez Franco, cavalieri entrambi dell'ordine di Santiago, e Don José De Olaizela, deputati per real facoltà di S. Maestà del Consiglio e del Comercio dell'universalità dei caricatori delle Indie appartenenti alla città di Siviglia ed agli altri porti dell'Andalusia, riferendosi alla presente flotta della Nuova Spagna ch'è al comando di V. Signoria, essendo giunto a lor conoscenza che V. Signoria ha determinato di principiar lo sbarco del tesoro che appartiene al re, che Dio conservi, a fin di adem-

355 Archibo general de Indias, *Real Cedula*, 28 febbraio 1703.

piere al suo reale dispaccio, inoltrandolo dentro terra onde porlo al sicuro da qualsiasi pericolo in cui potessero farlo cadere i nemici sorprendendo questa impresa; preso atto che a questa deliberazione hanno avuto parte l'ecc.mo sig. principe De Barbanzon vice-re governatore e capitano generale di questo regno della Galizia e il capitano generale delle armate marittime del mar Oceano sulle coste d'America, al cui comando è qui giunta questa flotta allo scopo di fronteggiare la poderosa armata di navi anglo-olandesi provviste di truppe per sbarco, che ben si sa stavano sopra Cadiz e si erano impossessate della cittadina di Rota; preso nota della notizia che corre, che, appena finito lo sbarco del tesoro del re, si continuerebbe collo sbarcare quello dei particolari ed individui di detto Comercio, inoltrandolo pure dentro terra allo stesso modo che *si intende fare con quello di Sua Maestà*: pur antepoendo colla più profonda venerazione di fedeli e di obbedienti vassalli di S. Maestà il precetto che sopra questo punto già si fosse spedito o si fosse per spedire in avanti, *senza punto volersi opporre al fatto che si trasporti dentro terra in luogo sicuro il tesoro del re nostro signore*, non possono tuttavia detti deputati, in virtù degli obblighi che essi si sono assunti col loro ufficio, in alcun modo rinunziare a presentare il qui aggiunto real dispaccio di S. Maestà, per mezzo del quale vien concesso a detto Comercio e a tutti i suoi membri l'uso libero del loro tesoro, con le esenzioni prerogative e facultà che *non permettono che se ne tocchi*

parte alcuna di esso, nè si indaghi a chi appartiene, nè si apran casse o cosa alcuna.

«*E perchè non si tocchino o violino a detto Comercio i suoi privilegi, stabiliti per grazia del re e signore, e perchè si eseguisca puntualmente ciò che Sua Maestà comanda, pregano e supplicano V. Signoria che voglia dare le debite disposizioni, onde si adempia a detto reale decreto, rispettando i diritti di detto Comercio. Che se il contrario avvenisse, parlando con tutto il dovuto rispetto, protestano formalmente per tutti quei danni ed ammanchi che ne potessero risultare. Dato nella Ria della cittadina di Redondela, nella baia di Vigo, il primo ottobre, dell'anno 1702; Don Miguel Velez De Larrea, Don Baltazar Franco, José De Olaizela*»³⁵⁶.

Sta detto nel citato atto di protesta dei tre deputati, ch'era giunta a loro conoscenza la notizia secondo cui il Velasco si sarebbe deciso a cominciar lo *sbarco del tesoro del re*, e ch'essi non intendevano punto fare opposizioni a che si sbarcasse e si trasportasse dentro terra la *sola porzione che spettava al re*, loro signore. E ciò si affermava ufficialmente dalle tre più alte e competenti autorità a Vigo, in un ordine all'ammiraglio, *il giorno 1 ottobre, cioè alla vigilia quasi della battaglia fatale.*

Abbiamo già più avanti osservato che una piccola parte del tesoro era stata sbarcata prima dell'arrivo dei nemici; ci si riconferma qui il fatto ch'essa apparteneva

356 Archibo general de Indias, Manoscriptos, 1° ottobre 1702, De Larrea (153-2-31).

al re, il quale, potendone di pieno diritto disporre, n'aveva comandato lo sbarco, mentre il Velasco s'era fatto premura di dichiarare che vi avrebbe atteso appena il principe De Barbazon gliene avesse preparati i mezzi di trasporto³⁵⁷.

Vedremo più oltre come, in quali giorni, ed esattamente in quale proporzione ne sia stata sbarcata una parte, come e dove sia stata diretta, quanto d'essa se ne potè effettivamente salvare, quanto ne cadde nelle mani dei nemici, controllando e vagliando il tutto alla stregua de' documenti.

Dopo le prove fin qui addotte e le argomentazioni svolte, potrebbe qualcuno ancora dubitare che il Velasco ed il Château-Renault abbiano potuto operare lo sbarco illecitamente, di loro iniziativa?

Ma se volessimo fare nostra quest'assurda ipotesi, che trova la completa sua distruzione nelle affermazioni recise contenute nel citato ordine dei tre deputati inviati a Vigo, dobbiamo confessare che non esistono documenti, o traccia di essi, diretti od indiretti, che possano in qualche maniera convalidare una siffatta ipotesi.

Del resto, come avrebbero potuto operare lo sbarco se, come attestano essi stessi, lor precipua cura era di caricare e scaricare materiale da guerra per fortificare i castelli sovrastanti e le torri adiacenti, trovandosi il tutto in pessimo assetto? Se a tutt'uomo dovevano lavorare per erigere nello stretto del Rande la barricata onde im-

357 Idem, Manuscriptos, 27 settembre 1702, Velasco.

pedire eventualmente il passo al nemico? Se dovevano lottare con la mancanza di viveri ed inviar a cercarne per tutto il contado, anzi perfino alla Coruña? Se per quella maledetta gelosia di supremazia l'uno degli ammiragli pretendeva comandare e l'altro anche, e le loro viste sullo sbarco erano diametralmente opposte e nutrite di ignobili reciproci sospetti? Se lo stesso vice-re della Galizia arrivò a scrivere che il tesoro era più sicuro a bordo che a terra, mentre il Velasco scriveva a S. Maestà: «Sta meno sicuro il tesoro a terra che sulle navi»? Se la rigida disciplina militare imponeva ai due ammiragli, uomini di indole austera e coscienti de' loro chiari doveri, di nulla assolutamente fare contro leggi specifiche ed ordini perentori? Se per trasportare una minima parte del tesoro privato del re, come vedremo nel capitolo seguente, il Velasco ebbe ad attendere ben *sedici giorni* prima di poter avere a sua disposizione *pochi mezzi di trasporto*?

I Franco-Spagnuoli nulla assolutamente sospettavano dell'arrivo del nemico, che essi pensavano fosse già tornato in patria, ed il giorno stesso in cui i confederati arrivarono protetti dalla bruma e favoriti dal vento di fronte a Vigo, i Franco-Spagnuoli se ne stettero festosi ad attenderli, perchè credevano fossero delle loro navi che ritornassero dalla Coruña per fornirli di viveri. Ed era tanta e tale la loro tranquillità e sicurezza, che gli Anglo-Batavi entrarono nella baia la domenica dell'11-22 a mezzodì e s'ancorarono verso sera di fronte a Vigo restandovi fino al lunedì alle dieci, ora in cui si cominciò

l'azione, senza che nè militari, nè marinai, nè borghesi siansi dato pensiero di avvicinarli ed accertarsi del loro essere.

Ci consta inoltre che, pur preparandosi febbrilmente ad un'eventuale difesa, Château-Renault e Velasco se ne stavano attendendo ad ogni momento l'ordine di recarsi a Siviglia per scaricarvi il tesoro, ordine che certo essi avrebbero accolto a malincuore, perchè, dopo sì lungo e avventuroso viaggio, le loro navi avevano bisogno di forti ripuliture alla carena e di non indifferenti riparazioni, come essi stessi ebbero più volte a dichiarare, e come confermarono poscia gli ammiragli inglesi, che a mala pena poterono trascinarsi via le navi da loro catturate.

A coloro che mossi unicamente da spirito di contraddizione non fossero ancora persuasi da questi documentati ragionamenti e volessero ancora sentenziare inconsultamente che lo sbarco del tesoro è avvenuto prima della battaglia, io chieggo: Come mai, se fosse già avvenuto lo sbarco, gli Inglesi immediatamente dopo la battaglia, anzi mentre ancora il cannone tuonava, si accinsero a salvare a tutt'uomo il tesoro, spegnendo le fiamme di quelle navi incendiate che ancor non s'erano totalmente affondate? Perchè mai gettarono tosto tutti i loro palombari a mare per ricuperare quante più ricchezze potevano; e perchè gli Spagnuoli, fuggitivi e dispersi, si raccolsero nel maggior numero possibile facendoli dalle alture bersaglio ai loro colpi, onde desistessero dal far preda?

Ma non avevano quei vinti opere migliori ed imprese più degne da compiere, dopo d'aver sì frettolosamente incendiate e mandate a picco tutte le loro navi, che avevano il sacrosanto dovere di difendere fino all'estremo sangue?

Mi si spieghi un po' come mai, partiti i nemici, il Governo di Madrid ad altro non pensa se non a ricuperare il tesoro perduto, facendo dapprima tentativi esso stesso ed elargendo poscia continue concessioni a privati, incoraggiando fin dal primo momento imprese di ricupero, ad assistere le quali manda navi e soldati, pur esercitando il più vigoroso controllo ed esigendo anche la parte maggiore del tesoro da ricuperare?

E gli Inglesi ed i Francesi vanno a gara cogli Spagnuoli ad offrire al Governo la più alta percentuale e ad inventare nuovi mezzi di ricupero; e gli Spagnuoli che, secondo costoro, sapevano che il tesoro era stato sbarcato, ne seguono le imprese e ne intraprendono essi medesimi con avidità le operazioni; ed i marinai, i militi e gli ammiragli che presero parte alla battaglia ed operarono lo sbarco del tesoro se ne stanno zitti; e le città di Lugo, Redondela, Segovia, Coruña, Tuy, Villafranca, Salamanca, Madrid, Siviglia, ove, secondo costoro, furono trasportate quelle ricchezze, non li deridono; e gli abitanti di Vigo e dei dintorni, che concorsero coi loro carri, coi loro muli e buoi a raccogliere e a portare altrove quell'immane tesoro, dimentichi di tutto, assistono tacendo al succedersi fin dai primi giorni di queste imprese, aiu-

tando il Governo ed i concessionari e spesso guidandoli nelle ricerche!

Sarebbe invero assurdo il supporre tutto ciò!

Fra tutte quelle genti non v'era dunque nemmeno una persona che o privatamente o pubblicamente dicesse il vero, o subito o tosto, o almeno tramandasse in qualche guisa la verità ai posteri?

Dopo guadati perigliosi fiumi e valicati erti monti giungono centinaia e centinaia di milioni d'oro ed argento in villaggi piccolissimi e poveri; e niuno v'è che si ricordi del fatto, niuno che tramandi la cosa alla storia; niun padre narra il fatto portentoso ed inaudito ai figli nessun ricordo sopravvive del favoloso giungere di tanta gente e di cotante ricchezze!

Nessuno proprio se ne commuove, nessuno se ne ricorda; e mentre si scrivono pagine e volumi per narrare d'un più o meno fantastico miracolo della Vergine d'Atocha o di quella del Pilar, nessuno v'è che scriva una parola su di un così portentoso avvenimento, nè tampoco trovasi un umile segretario comunale che ne faccia cenno nelle narrazioni dei fasti e nefasti della propria terra!

Ma v'è di più. Si consumano anni e milioni a preparare faticosamente delle flotte di scorta, le si inviano per ogni dove a cercare i galeoni, che con astuzie e abilità non comuni riescono finalmente a trascinarsi sani e salvi in patria, e quivi giunti, dopo di aver speso quasi un mese in febbrile lavoro di difese, all'attacco del nemico si resiste brevemente solo per tanto quanto è necessario

per incendiare le navi, spalancarne i fianchi, e colar a fondo navi e tesoro.

Per coloro che inconsideratamente hanno detto che lo sbarco del tesoro è avvenuto prima della battaglia, questa sarebbe la più nefasta pagina d'una storia militare.

Se lo sbarco di quelle ricchezze fosse realmente avvenuto, Château-Renault e Velasco sarebbero i più indegni soldati ed i marinai più vili che mai abbia generato una terra!

V'erano là concentrate nello stretto del Rande, largo assai meno di un paio di miglia, una quarantina di navi; tanto le francesi che le spagnuole erano poderosamente armate, avendo in complesso 10.790 difensori e ben 1541 cannoni, mentre erano provviste di tutte quelle munizioni che si convengono al caso, come rilevasi dai documenti che parlano dei mezzi di difesa, e come si può dedurre dal fatto, che da anni navigavano in perfetto assetto di guerra senza mai essersi trovate al contatto col nemico.

Mi si potrebbe forse osservare che alle navi necessitavano riparazioni; ma a ciò rispondo che le operazioni in parola riflettevano, caso mai, puramente e semplicemente la navigazione; ma nel Rande non dovevano navigare, sibbene solo sparare contro un nemico che s'avanzava su lunghissima coda, non potendo esso spiegare le sue forze per la ristrettezza del luogo.

Nè dimentichiamo anche che le navi franco-spagnuole erano schierate su di una zona d'azione molto compatta, e che fin dal loro arrivo esse si trovavano allineate

pronte al combattimento su una linea avanzata fin sotto la barricata, col grosso delle navi francesi d'avanguardia e corpo, e coi galeoni di retroguardia; mentre i legni dei confederati formavano una lunga coda inattiva che andava a finire al largo della baia di Vigo proprio di fronte a Cangas, cioè parecchie miglia lungi dal campo d'azione.

Nè mi si voglia dire che l'armata nemica era numericamente assai maggiore. Quando mai s'è letto in qualsiasi trattato di guerra che bisogna, se attaccati dal nemico, difendersi sol quando si è più forti e più potenti, e in caso contrario fuggire o darsi prigionieri o incendiar le flotte?

Storicamente poi è falso che il numero delle navi nemiche fosse assai maggiore, e già l'abbiamo provato. I Franco-Spagnuoli avevano una quarantina di navi e una cinquantina gli Anglo-Olandesi, ma di quest'ultime solo una ventina realmente poterono più o meno prender una qualsiasi parte attiva all'azione, dopo che il coraggioso Hopson si lanciò colla sua squadra di cinque navi contro la barricata. Eran dunque in realtà cinque navi contro trentotto.

Nessuna ragione adunque, nessuna scusa, nessuna attenuante di siffatta natura!

Pure niuno è al mondo che abbia mai osato tacciare di fellonia quei due valorosi comandanti supremi, di cui si largamente si scrisse da quel dì ad oggi, encomiandone l'operato e lodandone le rare virtù militari.

Ma v'è di meglio. Gli scrittori francesi e spagnuoli tanto dell'epoca che dei periodi immediatamente posteriori, vanno a gara tra loro pretendendo i primi che l'ordine d'incendiare le navi e di naufragare i galeoni sia partito da Château-Renault, mentre pretendono i secondi che tale comando, sprazzo del genio spagnuolo, fu dato dal Velasco.

Nè ciò basta ancora. I due grandi ammiragli sono promossi, portati quasi in trionfo, onorati dalle Corti di Versailles e Madrid, e ricompensati «del segnalato servizio reso».

Il Château-Renault riceve persino una lettera autografa della stessa regina di Spagna che dichiarasi «très touchée» della sua buona condotta pel felice arrivo dei galeoni e delle saggie precauzioni prese per evitare il disgraziato avvenimento di Vigo³⁵⁸, ed il ministro di Francia, Pontchartrain, si fa premura di scrivergli in data 26 novembre 1702 per dirgli: «Sua Maestà è persuasa che non v'è nulla *de votre faute dans le malheur* che ci è arrivato», e per dichiarargli che «ha visto con vero dolore tante grandi cose eseguite felicemente dalla sua fermezza avere una fine sì funesta»³⁵⁹.

Troviamo inoltre negli archivi delle Indie ben 10 plichi di manoscritti riferentisi alla gratificazione di 25.000 pesi, che i reali di Spagna accordarono al conte «siccome premio della sua condotta», somma che per altro il

358 Archives de la Marine.

359 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

Château-Renault rifiutò dicendo «di non vedersi autorizzato a ricevere una ricompensa in denaro»³⁶⁰, perchè in realtà egli ambiva d'esser fatto Grande di Spagna, come egli stesso fa capire a Pontchartrain nella lettera del 10 novembre 1702³⁶¹.

Il Consiglio delle Indie, lo si noti bene, non offerse mai nulla, e nulla mai diede a Château-Renault; furono i reali di Spagna che gli fecero il regalo; sbaglia quindi grossolanamente il Calmon Maison quando asserisce il contrario nel suo articolo pieno d'errori sui galeoni di Vigo³⁶².

Il re aveva il dovere di ricompensarlo per l'aiuto prestato al Velasco nello sbarco d'una parte del suo tesoro privato, come vedremo; non così il Consiglio delle Indie, poichè pel Comercio de Cadiz nulla egli aveva fatto, quantunque sia pur vero che all'ammiraglio francese non debbasi di ciò attribuire colpa alcuna.

La sua ambizione per altro d'essere creato Grande di Spagna scese con lui nella tomba, benchè egli abbia ricevuto la massima onorificenza dalla Patria, essendo stato nominato Gran Maresciallo di Francia il 15 gennaio del 1703, epoca in cui egli trovavasi ancora in Spagna.

Onorificenze, compensi e trionfi ad ammiragli che in faccia al nemico, senza quasi combattere, avevano pre-

360 Archibo general de Indias, 153-2-31.

361 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

362 *Revue de Deux Mondes*, 1908.

cipitosamente affondate nei gorgi del mare le loro navi?

Essi si erano saggiamente sottratti nel disastro ad una rovina ancor maggiore, avevano inabissato le lor navi per poter salvare dalle voraci fauci del predone nemico quelle immense ricchezze che traevano a bordo!

Ecco la vera ragione di questo stato di cose, che altrimenti segnerebbe il colmo dell'immorale e dell'assurdo.

Ed ora non torni discaro al lettore ch'io riproduca qui la favola dell'avvenuto sbarco del tesoro, favola che ha indotto qualcuno, dei tempi nostri però, a concludere senz'altro che lo sbarco era avvenuto.

La *Gaceta* di Madrid pubblicò queste precise parole: «Madrid 17 ottobre 1702... Da quelli di Vigo si è saputo che si trasportava il tesoro su 1500 carrette alla volta della città di Lugo»³⁶³.

La notizia, apparsa ufficiosamente su questo giornale onde calmare gli animi eccitati degli Spagnuoli, è stata senza dubbio pubblicata a bello studio per ispirazione e volontà dello stesso cardinale Portocarreo, il quale, accusato di sopraffazioni e di sinistri disegni sul tesoro, mal si reggeva al Governo.

L'assurda favola è inventata di sana pianta dal giornale, come ben si vede, e, per quanto si volesse anche cercare di avvalorarla con lepidi discussioni, sta sempre il fatto che nessun documento nè ufficiale nè privato esiste

363 *Gaceta*, 17 ottobre 1702, pag. 166, linea 44.

in proposito in favore di essa, e che mai alcun personaggio nè contemporaneo nè posteriore all'avvenimento, nè storico nè novelliere parlò di queste 1500 carrette.

Non ne fa certo parola il Velasco, nè quanti ne ebbero con lui la direzione e responsabilità, e nemmeno ritorna più a discorrerne la stessa *Gaceta*, che, spaventata evidentemente dell'enormità commessa, cerca correre ai ripari, e *pochi giorni* dopo scrive: «Dal momento che *si lasciarono vedere i nemici* e che si riconobbe il pericolo, *si sono estratti dai galeoni i generi più preziosi* che s'è potuto, *asportandoli a Redondela*»³⁶⁴.

E vedendo poi la misera fine di quei poveri marinai e soldati che sfuggiti alla catastrofe di Vigo laceri e privi di tutto stanno per perire di fame, la *Gaceta* fa appello alla carità del prossimo, e pubblica che «l'arcivescovo di Santiago, la Santa Chiesa e la città aiutarono i soldati fornendoli di *denari* e viveri».

«Molte città – soggiunge più oltre – e Comunità del regno continuano a mandare i loro aiuti in *denaro*; quella di Leon ha contribuito con quattromila reali da otto». E così continua in quel novembre del 1702 a pubblicare appelli sovra appelli in favore di quei poveri derelitti soldati.

Come mai con tanto tesoro, anzi con tutto quell'enorme tesoro a terra ed in salvo, le città e le Comunità furono obbligate a soccorrere l'esercito coi propri denari?

364 Idem, 25 ottobre 1702.

Sono davvero preziose queste dichiarazioni e contraddizioni della *Gaceta* di Madrid, tanto più quando vediamo il Larrea stesso scrivere una lettera al segretario del Consiglio per dirgli che «in Villafranca si sono ammutinati i marinai delle navi mercantili (galeoni), pretendendo le lor paghe, essendo dessi nudi, affamati e bramosi di ritornarsene alle loro case». E in altra lettera egli soggiunge: «Convorrà si paghi questa gente prima che arrivino a Segovia, perchè s'incorrerebbe nel pericolo di agglomerare in detta città più di 700 uomini affamati e senza risorse».

Ed è altresì del Larrea quell'altra lettera in cui si legge che «per essersi dilazionato il pagamento della gente della flotta molti fecero tumulti, mentre una settantina di loro se ne partirono per la capitale seguiti dal capitano Don Juan De Cabrera, il quale tentava di ottenere che facessero ritorno a Segovia»³⁶⁵.

E che dire dei racconti di quei poveri soldati che, scampati al pericolo della battaglia, si trovavano in tale stato da far pietà ai curati che si videro costretti a nutrirli e a vestirli?

Ora, se quelle immense ricchezze dei galeoni fossero state sbarcate, quei poveri marinai e soldati non si sarebbero di certo trovati condannati al supplizio di Tantalo, che aveva l'acqua fino alla gola e non gli riusciva di berne, e gli Inglesi non avrebbero potuto fare un considere-

365 Archibo general de Indias, DE GASTINES, *Procès verbal*, 30 ottobre 1702.

vole bottino, come la stessa ufficiale *Gaceta* di Madrid ammette ed apertamente dichiara.

Il giornale precipita così da un assurdo in altro peggiore, cercando di salvare la situazione, che indubbiamente era grave.

Il *The Post Man*, parlando di questa favola in una corrispondenza speditagli da Madrid prima che si avesse sentore della catastrofe, così giudica: «Le ultime notizie di Spagna e di Parigi hanno causato una grande costernazione; il tesoro e le altre ricchezze recate dalla flotta sono di tale importanza per la Spagna ed in particolare per questa provincia che la sua cattura segna la rovina della maggior parte dei nostri negozianti. I timori che si nutrono al riguardo sono già di per se stessi assai pregiudizievole pel nostro Commercio, ed è questa la ragione che ha obbligato il Governo a far pubblicare sulla nostra *Gaceta* la notizia che il tesoro è stato portato da Vigo a Lugo per mezzo di 1500 carrette.

«Ma il suo grave errore commesso nel parlare di carrette in un luogo di montagna ove non se ne fa uso, ha distrutto l'effetto che s'attendeva da questa pubblicazione»³⁶⁶.

Effetto non ne produsse nè punto nè poco, e nessuno vi è al mondo che abbia mai prestato fede a questa diceria, basata sulla più paradossale delle enormità.

366 *The Post Man*.

La terra di Jules Verne tuttavia, feconda sempre di belle trovate, diede alla luce poscia, «ancor che fosse tardi», due persone che se ne fecero eco, il primo in un discorso ed il secondo in un articolo di giornale.

Un cotal panegirista francese, la cui fama scese seco lui nella tomba, tessendo un dì su Château-Renault un elogio riboccante di sperticate laudi affermò che le carrette erano nientemeno che *quattromila*³⁶⁷.

Meno male che ai giorni nostri (scrivevo io nel 1908) sia sorto col suo articolo sui galeoni di Vigo il Calmon Maison a dichiarare, dopo oltre duecento anni, che le carrette erano solo *cinquecento*³⁶⁸.

Forse egli si è spaventato dell'enormità della cifra e volle togliere il favoloso alla favola stessa.

A distruggere la favola delle 1500 carrette basterebbe riprodurre un solo documento ufficiale.

È intitolato *Procès-verbal* ed è redatto e segnato da M. De Gastines intendente della flotta, da Auril console francese nei porti portoghesi, da Ciron segretario del re e chirurgo maggiore dell'ammiraglio, e da M. Grenet; e fu mandato dal commissario generale della Marina il 30 ottobre 1702 a San Jacopo de Compostela diretto personalmente a Château-Renault, colà rifugiatosi dopo la disfatta di Vigo.

Vi si legge tra l'altro: «Il dì 23 di ottobre, giorno stesso della battaglia, il vice-ammiraglio aveva mandato

367 Archives des Affaires Étrangères, *Château-Renault*.

368 *Revue de Deux Mondes*, 1908.

l'ordine al commissario generale di ritirarsi sollecitamente ove meglio giudicasse, *con quel restante di tesoro del re che s'era sbarcato*, perchè i nemici non avrebbero tardato ad impadronirsi di Redondela, ove esso trovavasi».

Ci si conferma così nel modo più esplicito l'importante verità che nel giorno stesso della pugna ancor restava a terra parte di quel tesoro sbarcato del re, al cui sbarco si era dato principio trasportandolo nel villaggio di Redondela, sito ad un miglio circa dalla spiaggia della baia.

Egli scrive che «per aver due carrette ha versato delle fortissime caparre tali quali gli si erano richieste», e che gli vennero poi a mancare.

Narra egli infatti: «Si mandò in tutti i villaggi vicini per requisire qualche carretta a qualunque prezzo pur di poterle avere, e si trovò finalmente il mezzo di *poterne avere due*, che si fu obbligati di pagare *cento scudi ciascuna per fare solamente tre o quattro leghe*, sino alle prossime montagne.

«Si caricò su d'una di queste quel che ancor restava a terra del tesoro privato del re...

«Si mise sull'altra carretta un grosso baule di cuoio tutto pieno di vasellame d'argento del defunto marchese di Nesmond...

«Restavano dentro a delle case parecchie casse e baulli pieni zeppi d'argento appartenenti a diverse persone

che non si poterono far togliere di là *a causa della mancanza di mezzi di trasporto*.

«Avvenne persino che trovandomi presso Redondela colle anzidette carrette, il mio canotto, che avevo mandato a portar viveri al *Triton*, se ne venne in detto luogo di Redondela con un giovane mercante francese di Landernau chiamato Pennera de Caramona, carico fino a curvarsi di parecchie valigie, valigiette, e cofani riempiti d'argento coniato, d'argenteria, di stoffe, di seta di China e di altri effetti di valore, che il detto Sieur Pennera aveva preso da alcune navi francesi e spagnuole, e particolarmente a bordo del *Solide* comandato da M. De Champmeslin.

«Lo stesso giorno del 23 dopo mezzodì, io sono uscito da detto luogo di Redondela con i firmatari del presente *Procès verbal* e le anzidette due carrette. Sostammo, onde pernottare, ad un villaggio chiamato Moheda che dista una lega e mezza da Redondela, dove affluivano da ogni parte soldati e marinai francesi *quasi nudi e senza denaro*, essendo dessi sfuggiti dalle mani degli Inglesi.

«Il 24 di detto mese d'ottobre, avendo alle tre del mattino voluto partire da detto luogo e far attaccare *i buoi alle due carrette*, fummo sorpresi di constatare che esse erano scomparse durante la notte coi rispettivi buoi, il che ci gettò in grande imbarazzo.

«Io mi sono allora rivolto al curato della località, il quale mi fece ben sperare di procurarmene altre due; effettivamente mi presentò due uomini, coi quali mi posi a

mercanteggiare; ma giunto il momento di partire un marinaio della flotta spagnuola, che si professava parente ed amico particolare del curato, mi corruppe questi due uomini che sparvero, nè più li rividi.

«In questo frangente noi tenemmo consiglio col detto Sieur Auril per vedere di concludere alcun che di buono per la bisogna. Egli fu d'avviso di far portare l'argento coniato a mezzo de' marinai fino ad una piccola città sita a tre leghe da quella baia, denominata Thuy, e dove il detto argento si sarebbe trovato al sicuro perchè, dato che gli Inglesi si fossero spinti fin là, non vi sarebbe stato che il fiume Minho da attraversare per trovarsi in Portogallo, ove gli Inglesi non si potevano recare.

«Facemmo dunque aprire la gran cassa di legno, ch'era nella prima delle due carrette, e prendemmo venti sacchi di mille piastre ciascuno, che consegnammo ad altrettanti marinai, perchè li portassero sul dorso, fino alla detta città di Thuy, dando io stesso per guida a questi venti uomini il Sieur Bru Ciron, il Sieur Pommet primo commissario dei viveri e il Sieur Fleury maggiordomo del sig. vice-ammiraglio.

«Essi erano forse ad appena un quarto di lega da detto luogo di Moheda, presso una specie di boschetto, quando due Spagnuoli sbucarono da una siepe sparando uno di loro un colpo di fucile, che colpì mortalmente il Sieur Fleury, e gridando essi da forsennati e per cento, spaventarono talmente i detti marinai e le loro guide che, gettati questi a terra i venti sacchi per essere più spediti, se la diedero a gambe. Siccome io ero uscito da detto

luogo di Moheda per seguirli, fui assai sorpreso di vederli ritornare verso me tutti spaventati dicendomi d'esser stati assaliti da Inglesi che avevano ucciso il detto Sieur Fleury, il quale s'era messo sulla difensiva; ed insistevano col dire che s'io non fossi tosto partito di là, sarei ben subito stato aggredito io pure.

«Fummo dunque costretti di ritornare sui nostri passi verso Moheda, dove si era lasciata l'altra carretta sotto la tutela del curato e del suo vicario, dopo averla antecedentemente fatta condurre in una parte recondita e nascosta della casa.

«Essi ci avevano promesso di custodirla nel miglior modo possibile, ma aumentando in detto luogo il disordine, tutti gli abitanti, compresi il vicario ed il suo curato, si posero in salvo fuggendo sulle montagne, dopo d'aver abbandonato tutto al saccheggio. Noi, cioè il detto Sieur Auril, i sottoscritti ed io partimmo adunque da Moheda *tutti a piedi*; non avevamo altro denaro all'infuori di quello che ognuno aveva potuto mettersi nelle tasche; dopo di aver al nostro arrivo tirato su i conti, constatammo l'ammanco di mille piastre, della sostituzione di cui s'incaricò il tesoriere, debitamente rilasciandocene ricevuta.

«Fumino in seguito raggiunti in un villaggio detto Mostoche dal De Larrea, deputato del commercio della flotta, e avendo colà trovato a nolo *due cavalcature senza selle però e senza briglie*, ci trasportammo allora a S. Jacopo de Compostela, ove trovavasi il vice-ammiraglio

che si fece consapevole dell'intero contenuto di questo *Procès-verbal*»³⁶⁹.

Si può addurre prova più schiacciante di questa alla completa demolizione della favola delle mille e cinquecento carrette? Si tratta qui del *Processo verbale* della suprema autorità francese.

L'intendente della flotta stessa non riesce se non dopo parecchi giorni di tormentose ricerche praticate in tutti i villaggi circostanti a trovare due misere carrette trascinate nemmeno da muli ma da buoi.

Si tratta di dover solo percorrere due o tre leghe, e non si bada a prezzo; eppure lo si pianta in asso, ed egli è obbligato a caricare più che può venti marinai fuggiaschi, che gli è dato casualmente di radunare.

A mala pena egli ed il De Larrea riescono a trovar a nolo un cavallo ciascuno, senza selle e senza briglie, per farsi portare a pochi chilometri, a Compostela.

Il supporre che siasi potuto d'improvviso radunare in quelle allora incolte e quasi deserte adiacenze della baia di Vigo un numero di 1500 carrette e caricarle di tesoro è quindi un assurdo assoluto.

Una ulteriore prova demolitrice della surriferita favola ci proviene tuttavia dalla più competente ed autorizzata fonte, voglio dire dallo stesso Velasco, i cui documenti hanno il massimo valore essendo che egli solo,

369 Archibo general de Indias, DE GASTINES, *Procès verbal*, 30 ottobre 1702.

quale comandante supremo dei galeoni, aveva in sua custodia tutto quanto il tesoro.

Orbene, mentr'egli in data del 27 settembre scriveva da Vigo a S. Maestà «per comunicargli ch'egli avrebbe proceduto allo sbarco del tesoro del re appena che il principe De Barbanzon fosse riuscito a metter insieme e a provvedergli i mezzi di trasporto, rilevando che per intanto e fino ad allora era necessario che il tesoro restasse a bordo essend'esso più sicuro sulle navi che a terra», egli, Velasco, scrive poscia in data 8 ottobre altra lettera «per informare che, *potendosi disporre di un numero di 231 carrette*, ha cominciato a sbarcare e far trasportare nell'interno verso Lugo 924 casse d'argento del re», per un ammontare, come vedremo a suo luogo, di 2.241.801 pezzi da otto³⁷⁰.

E quest'è tutto; nè mai il Velasco parla altrove di qualsivoglia altro numero di carrette, il che senza dubbio egli era tenuto a fare, ed avrebbe fatto qualora gli fosse riuscito di averne ancora altre a sua disposizione pel trasporto di quel tesoro reale ch'egli potè conseguentemente sbarcare solo in parte, ed una porzione del quale rimaneva ancor sulla spiaggia al momento dell'attacco, appunto perchè non si potè più avere nè una carretta nè una bestia qualsiasi da trasporto.

È avvenuto dunque che dopo ben sedici giorni di tormentose ricerche si riuscì finalmente a trovare quanto fu lor possibile rinvenire, ponendo insieme 231 carrette ti-

370 Archibo general de Indias, 153-2.31.

rate da cavalli e muli e buoi, da quanti quadrupedi insomma poterono rintracciare per la bisogna.

E quando il 13 dello stesso mese il Velasco, sotto pressioni dell'alto, «procedette ad un secondo sbarco d'altra porzione del tesoro reale» per un ammontare di 9.574.513 pezzi da otto, *non solo non parla più in alcun modo di carrette, ma non accenna affatto a trasportarlo*. Parla puramente di *sbarco* (alijo), non avendo egli di certo a sua disposizione mezzo alcuno per addentrar quelle ricchezze nella regione³⁷¹.

Egli fu obbligato a lasciar questo sulla spiaggia e nelle case di Redondela donde a poco a poco venne trasportato, solo in parte però, come n'assicura anche il commissario generale della flotta, De Gastines, dichiarando che il giorno stesso della battaglia ve n'era ancora nelle case di Redondela³⁷².

E questo secondo sbarco fu l'ultimo avvenuto, come rileviamo da tutti i documenti, ed in particolar modo dai manoscritti del Velasco stesso, il quale a causa della mancanza dei mezzi di trasporto nè stimò opportuno nè volle che altra parte qualsiasi di tesoro del re venisse sbarcata ed agglomerata inopportunamente nelle abitazioni di gente privata o sulla spiaggia, con evidente pericolo di perdita, dacchè il tesoro era stato dichiarato più sicuro sulle navi che a terra; nè d'altra parte ci sarebbe stato tempo a ciò fare essendo sopravvenuta la battaglia.

371 Idem, idem.

372 DE GASTINES, *Procès verbal*, 30 ottobre 1702.



Luigi XIV, Re di Francia, detto il Re Sole (*pag. 243*).
(Incisione del Poilly dalla pittura di N. Mignard).

Così stando le cose, ove son quelle centinaia anzi migliaia di carrette e quadrupedi che il giornalista nostro contemporaneo mise così insanamente alla luce...?

Volendo procedere per confutazione di assurdi, supponiamo pure per un momento che tutto il tesoro di Vigo sia stato sbarcato e trasportato al sicuro nell'interno della regione.

Quanti carri, quante bestie da trasporto, quanti uomini necessitavano onde poter portare a compimento la grande impresa?

Come già si è anteriormente provato, i galeoni avevano a bordo nel momento di loro entrata nella baia di Vigo per un valore complessivo in solo oro ed argento, di almeno 127.338.250 pezzi da otto, pari a lire odierne 3.291.693.762.

A voler calcolare il peso di detto tesoro non debbonsi trascurare due punti assai importanti della questione: cioè il quantitativo d'oro incluso in detto valore ed il fatto che il tesoro non era costituito tutto da monete sibbene anche da lingotti.

Ognuno ben comprende che lo stesso valore d'un pezzo d'oro e d'un pezzo d'argento dà due pesi affatto differenti; sicchè il valore, dell'epoca, di un peso di 31 grammi d'oro darà un peso di 1244 grammi d'argento; il che in altre parole significa che per uno stesso prezzo si avrà un peso in oro di 40 volte minore in peso ad uno d'argento.

Considerando poi la questione delle monete e dei lingotti si ha per uno stesso valore due pesi differenti, poichè il valore di 475 grammi di monete di quell'epoca darà un peso di 1244 grammi se trattasi di lingotto ossia d'argento non coniato; il che vuol dire che per uno stesso prezzo si avrà un peso in lingotto di quasi tre volte maggiore all'equivalenza di un lingotto ridotto in monete.

Nel tesoro di Vigo la quantità d'oro era assai inferiore al quantitativo d'argento, ed il quantitativo dei lingotti d'argento assai superiore alla quantità di monete.

Per queste ragioni e tenuto conto delle differenze di pesi esistenti tra l'oro e l'argento e tra le monete d'argento e i lingotti, possiamo concludere che nella peggiore delle ipotesi il peso del tesoro di Vigo era, al minimo, equivalente al peso di 127.338.250 pezzi da otto, calcolati come altrettanti pezzi monetari del peso normale e legale di grammi 27,21. Moltiplicando per intanto il peso d'un pezzo da otto per il numero totale dei pezzi da otto che, in valore, trovavansi a bordo, avremo che l'oro e l'argento ch'era sui galeoni nella baia di Vigo, al momento del loro arrivo, doveva ammontare complessivamente ad un peso minimo di grammi 3.464.873.782 pari a quasi 3465 tonnellate.

Quest'enorme peso d'oro e d'argento era proporzionalmente diviso tra i diversi galeoni; ma non si può dire con esattezza quanto ve ne fosse più o meno nell'uno o nell'altro.

Ricordando tuttavia i già citati due documenti ufficiali che trattano dei due sbarchi parziali del tesoro del re avvenuti nei giorni 8 e 13 di ottobre per un ammontare complessivo di pezzi da otto 11.996.317, ossia per un peso presumibile di circa 326 tonnellate e mezzo, se consideriamo il fatto che il Velasco afferma che la porzione sbarcata costituiva il tutto del tesoro ch'era sulla nave *Admiranta* e parte di quello della *Capitana*, cosa questa che ci viene apertamente confermata dall'ammiraglio Checon e da altri ufficiali fatti prigionieri, possiamo presumibilmente ritenere che le 3465 tonnellate fossero così ripartite: 300 tonnellate d'oro e d'argento a bordo di ciascuno dei 10 galeoni di 600 tonnellate ognuno, 200 tonnellate sopra ciascuno dei due galeoni di 500 tonnellate e le rimanenti 65 tonnellate o sopra il piccolo galeone di 100 tonnellate o, più verosimilmente, diviso tra questo e gli altri quattro di 80 tonnellate ognuno.

Questa ripartizione delle 3465 tonnellate cui sono giunto, è una pura mia personale congettura e non ha evidentemente valore storico pel lettore, benchè ciò possa avere qualche pregio in sè dal punto di vista tecnico per chi dovrà un giorno por mano ai lavori di ricupero di quel tesoro.

Come proveremo in uno dei seguenti capitoli, *noi sappiamo che il tesoro fu sbarcato solo in quelle quantità e porzioni che risultano dai due resoconti manoscritti del Velasco; nè vi sono altri atti ufficiali o non ufficiali che accennino anche solo ad altri sbarchi avvenuti.*

Supponiamo però l'assurdo, che se ne sia potuto effettuare lo sbarco completo e totale, e vediamo se era possibile trasportare quel tesoro nell'interno del paese.

Era allora l'epoca delle piogge, che imperversano spesso su quelle contrade occidentali-nordiche di Spagna. Le località erano presso che sconosciute a quelle genti di mare native per lo più dell'Andalusia e Castiglia.

La Galizia, nella cui terra s'incastona la baia di Vigo, ha i monti aspri, selvaggi ed altissimi ed i suoi fiumi non grandi ma frequenti, rabbiosi e difficili a guadarsi.

Le sue popolazioni tagliate fuori dal commercio e poco progredite erano in quel tempo scarsissime, e le località infestate da predoni, come attesta anche il De Gastines nel suo *Procès verbal*, e come ci rivelano le lettere del vice-re Barbanzon e del Velasco al re.

Difettavano i viveri e la viabilità non solo era pessima ma mancava nel senso più assoluto della parola, come constateremo più innanzi.

In siffatte circostanze non potrei dire se necessitasse all'ardua impresa maggiormente la forza bruta di raccoglietici animali da trasporto, ovvero la forza morale di quei marinai che, sfiniti dalle veglie e dal lavoro e fisicamente e moralmente depressi, dovevano, inesperti dei luoghi e inabili al loro nuovo incarico, trasformarsi in altrettanti conducenti di bestie.

In tali gravissime circostanze avrebbe dovuto avvenire il trasporto di quell'enorme tesoro; e poichè noi sap-

priamo ch'esso ammontava almeno ad un peso di chilogrammi 3.464.873, quante bestie sarebbero mai state necessarie per effettuarne il trasporto?

Dopo aver attinto le migliori informazioni alle fonti più competenti in materia in Italia e Spagna, ho voluto discendere dal teorico al pratico procedendo io stesso ad esperimenti del genere, che, su d'una necessariamente limitata scala, praticai in quel dintorno stesso di Vigo che avrebbe dovuto essere il teatro di questo fantastico trasporto di tesoro.

Tenuto conto di favorevoli circostanze logistiche e climatiche, un buon mulo potrebbe portare sul dorso ossia *a cuartado*, come dicono gli Spagnuoli, un peso di 80 chilogrammi al massimo; un cavallo od un bue ne porterebbero di meno.

È un fatto che almeno il tesoro del re e del registro proveniente dalle Indie non veniva scompostamente ed alla rinfusa cacciato comunque nei galeoni, sibbene racchiuso in tante casse che, costrutte a tal proposito secondo una data foggia e per un identico peso, erano controllate e debitamente suggellate da appositi uffici prima di esser poste a bordo dei galeoni, come ampiamente proveremo a suo luogo quando constateremo come ogni cassa contenesse un peso di chilogrammi 71,317, cui si deve aggiungere poco meno di 9 chilogrammi di peso della cassa, che per l'ufficio cui veniva adibita doveva essere resistente; sicchè si avrebbero all'incirca gli 80 chilogrammi che ogni mulo poteva portare *a cuartado*.

Ora, siccome il peso totale del tesoro di Vigo ammontava ad almeno chilogrammi 3.464.873, ne deriva che occorre per la bisogna nientemeno che 43.311 muli.

Nè il lettore si sgomenti; se si prende in considerazione anche il peso delle casse entro cui era racchiuso il tesoro, molti più ne sarebbero occorsi, cioè a dire per lo meno 48.583.

Supponiamo ora che quei muli fossero ben forti e che il loro carico anzichè essere *a cuartiado* cioè sul dorso, fosse invece posto sui fianchi pendente d'ambo i lati, cioè *balanzado* per dirla con gli Spagnuoli.

Potendo il carico in questo caso essere quasi del doppio, essendo meno gravoso per la bestia da soma, ne deriva che ogni mulo poteva portare chilogrammi 142,634 di tesoro, che racchiuso in due casse avrebbe dato un peso lordo di 160 chilogrammi.

Conseguentemente sarebbero necessitati 21.655 muli per un peso *balanzado* e un mulo *a cuartiado* ossia 21.656 muli pel trasporto del solo tesoro, cui aggiungendo il peso delle casse si arriva a muli 24.291 con peso *balanzado* ed un mulo con peso *a cuartiado*, ossia complessivamente 24.292 muli...

Ma procediamo oltre su questo terreno delle più assurde ipotesi supponendo per poco che si sia invece fatto uso di carrette, ciò che si dovrebbe escludere dopo il già detto e le dichiarazioni del Velasco stesso.

Avuto anche riguardo alle speciali condizioni logistiche e climatiche in cui il trasporto di tale tesoro avrebbe

dovuto effettuarsi, appare evidente che ogni carretta non avrebbe potuto trasportare che un peso massimo d'un 320 chilogrammi; e se i documenti storici ed ufficiali del Velasco hanno qualche valore, ci dobbiamo persuadere che ogni carretta non poteva realmente portare più di quattro casse di tesoro, come fa fede il Velasco stesso là dove dichiara che gli occorsero ben 231 carrette per trasportare le 924 casse di tesoro del re ch'egli sbarcò il giorno 8 ottobre.

Ciò significa che se ogni carretta portava 320 chilogrammi, ne occorrevano complessivamente 10.838, una delle quali però avrebbe avuto solo un peso di 233 chilogrammi; e ciò pel puro e semplice trasporto dei 3.464.873 chilogrammi d'oro e d'argento.

Che se teniamo conto delle casse, il peso sale ad un totale di 3.886.510 chilogrammi, a trasportare i quali sarebbero state necessarie 12.145 carrette a carico completo e una col peso di 110 chili, ossia complessivamente ben 12.146 carrette trascinate fra mille disagi per quei luoghi selvaggi e deserti da forse due bestie ogni carretta, cioè da 24.292 animali da trasporto, o per lo meno e nella migliore delle ipotesi da almeno la metà, ossia da 12.146 bestie.

Che dire poi di tutti quegli uomini che, senza contare quelli addetti allo sbarco, dovevano condurre e guidare quelle bestie da soma o quegli animali da trasporto?

Supponendo che il trasporto si sia effettuato a dorso dei muli è certo che in quelle regioni inospitali e quasi deserte un uomo non poteva controllare più di due ani-

mali, il che vorrebbe dire che se il carico era *a cuartiado* necessitavano 24.292 uomini; e se il peso era *balanzado*, occorrevano 12.146 conducenti.

Volendo poi supporre che il trasporto sia stato effettuato a mezzo di carrette, vi si dovevano adibire almeno 12.146 uomini a guidarle; senza calcolare il numero non indifferente di quegli altri che o tenevano la direzione delle spedizioni o dovevano difendere il tesoro da qualsiasi pericolo o aggressione.

Che magnifico quadro per Jules Verne!

Se il tesoro fosse stato trasportato sui muli *a cuartiado*, volendo tener conto della lunghezza dell'animale e d'una piccola distanza trascorrente fra loro, si potrebbe calcolare una lunghezza di 5 metri, vale a dire una linea d'estensione di quasi 243 chilometri, i quali verrebbero ridotti a 121 e mezzo se i muli avessero portato il tesoro *balanzado!*

Ma basta con le ipotesi che si dimostrano una più assurda dell'altra. Torniamo alla realtà pensando che il commissario generale della flotta non era riuscito a trovare in tutto il contado due sole carrette che gli trasportassero quel po' di tesoro ch'egli fu obbligato di far portare a dorso di venti poveri marinai sfuggiti al disastro; e che dopo sedici giorni dall'arrivo a Vigo il Velasco ed il vice-re avevano a mala pena potuto radunare e mettere insieme non più di 231 carrette!

Se, come è possibile, fu posta la maggior sollecitudine possibile nel raccogliere quei mezzi di trasporto; se sedici giorni occorsero per mettervi in salvo 2.241.804 pezzi, nell'identico stato di cose e parità di condizioni sarebbe occorso un tempo 52 volte e mezzo maggiore, ossia 840 giorni, vale a dire nientemeno che due anni e tre mesi e mezzo per mettere in salvo il completo tesoro che ammontava a 127.388.250 pezzi.

Ma procediamo oltre nelle nostre constatazioni.

Donde mai si sarebbero potuto provvedere quei 12.146 uomini, che, al minimo, occorrevano per guidare e condurre tutti quei muli o quelle carrette?

Essi non potevano essere certo i marinai francesi, delle rette intenzioni dei quali il Velasco sospettava ad usura e di cui il Château-Renault si sarebbe a niun costo privato, perchè, siccome essi salivano appena al numero di 6790 compresi gli ufficiali e mozzi, a lui necessitavano per operare lo sbarco di materiale da guerra e per fortificare le sovrastanti adiacenze e soprattutto per difendere le navi dal nemico nell'eventualità, cosa che poi avvenne, d'un improvviso attacco.

Ed erano appena 6790!

Il principe De Barbanzon temeva l'audacia dei predoni, che infestavano la regione Gallega a tal punto da dichiarare «essere il tesoro più sicuro sulle navi che a terra»; nè poteva egli valersi dell'opera degli abitanti, i quali tuttavia, come più oltre osserveremo, non salivano in tutta la provincia nemmeno a cotanto numero.

È inoltre a ritenersi che tutto quel tesoro non sarebbe stato affidato nelle mani di genti sconosciute e raccogli-ticcie se non sotto la protezione d'una valida scorta che, nella peggiore delle ipotesi, doveva comporsi di un numero di soldati corrispondente almeno alla metà dei conducenti; cosa questa che sarebbe stata umanamente impossibile.

Ma v'è di più. È un fatto ben noto che il vice-re non poteva procurar uomini alla bisogna se egli stesso era obbligato a ricorrere al Velasco per porre nelle fortezze di terra un po' di difensori, difensori per modo di dire, giacchè è cosa ben certa che il personale appartenente ai galeoni era composto per lo più da marinai mercantili, ottimi strumenti di navigazione, ma pessimi arnesi da guerra, come la pratica confermò per testimonianza del medesimo Château-Renault³⁷³.

Questi conducenti non potevano dunque essere se non gli uomini dei galeoni.

Ma come avrebbe potuto ciò verificarsi se parecchie centinaia di loro erano già stati sbarcati e addetti ai lavori del Rande ed alle opere di difesa e posti nei castelli e torri adiacenti o mandati in cerca di vettovaglie?

I marinai di Velasco, compresi gli ufficiali e mozzi, non oltrepassavano il numero di 4000 uomini quanto mai necessari alla difesa dei galeoni sia dai nemici che dai predoni. E poichè l'ammiraglio spagnuolo dichiara

373 Archives de la Marine, *Lettre à Pontchartrain*.

in un suo documento ufficiale che allo sbarco ed al trasporto del tesoro non si adibivano persone estranee, donde poteva mai il Velasco procurare 12.146 uomini e trasformarli in altrettanti conducenti tenendo persino i forti difesi ed i galeoni stessi provvisti di marinai?³⁷⁴.

A prescindere da queste impossibilità fisiche e reali, io non so invero nè posso immaginare come mai si potesse, per considerazioni morali, effettuare un cotanto trasporto.

Pur ammettendo l'onorabilità singola di quegli uomini assoldati al servizio dei galeoni, non posso che ricordare che l'occasione fa l'uomo ladro, quando mi vedo cadere sott'occhio quei documenti molteplici che parlano del come i Francesi stessi siansi nel breve tempo trascorso nell'America ammassate furtivamente ricchezze per qualche milione; quando vedo il De Gastines affannarsi a trasportare tesoro per conto di alcuni ufficiali francesi; quando sento il commissario generale della flotta parlare d'interi sacchi e valigie ricolmi di vasellame d'argento appartenenti al comandante De Nesmon; quando leggo i lunghi ed elaborati processi intentati persino contro gli ammiragli accusati di ladronaggio di tesoro, quando si sa che la metà di quel colossale valore veniva *non registrato* ossia sottratto al controllo del Governo ed alle gabelle di Stato, mediante l'aiuto e l'appoggio di uomini di bordo, strumenti più o meno coscienti di sì enorme abi-

374 Archibo general de Indias, 153-2-31.

tuale detrazione; quando veggio il principe De Barbanzon e lo stesso Velasco scrivere ripetutamente al re che non è prudente nemmeno il semplice sbarco del tesoro essendo esso «più sicuro a bordo delle navi che non a terra»; quando infine sento un De Gastines narrare come due predoni spagnuoli audacemente hanno assalito venti marinai carichi di tesoro e li hanno sbaragliati e posti in fuga impadronendosi delle ricchezze che essi trasportavano.

E la frontiera era poco lungi di là: a poche ore di distanza il territorio portoghese, pronto ad accoglierli in quei tempi di guerre continue, fatte spesso a base d'oro e per la conquista di esso.

La Spagna contava nel 1702 un numero di abitanti assai limitato; abbiamo già detto che ufficialmente il censo ne dava 7.200.000, ma che realmente non ne contava, a quei tempi, nemmeno 5.000.000. Erano essi per lo più ricchi e nobili del paese che si godevano i loro ozi nei turrati castelli e tra il lussureggiante splendore della Corte; vecchi che riposavano ormai sulle fatiche sofferte; donne che vivevano del soldo dei militi che trafficavano nelle Indie; bimbi e fanciulli che attendevano il crescere degli anni per darsi anch'essi o alla carriera militare del padre o al traffico transoceanico del genitore.

La Spagna non aveva allora industrie, non aveva commerci se non colle Indie, e poichè tutto il commercio di queste si concentrava nelle due splendide città

dell'Andalusia, Cadice e Siviglia, avveniva che le parti nordiche delle coste occidentali fossero, perchè povere e neglette, abitate solo da scarsa popolazione che senza contatti esterni viveva della pesca più che mai abbondante in quelle regioni.

Se la Spagna era tanto scarsa di abitanti, la regione della Galizia, in cui trovasi Vigo, era senza dubbio poverissima di genti. Vigo e Redondela, allora piccoli villaggi popolati scarsamente da qualche centinaio di pescatori, erano all'alba della loro esistenza. L'antico regno della Galizia, che contava e conta tuttodi le città di Coruña, Lugo, Orense e Pontevedra, nella cui provincia è Vigo con Redondela, annoverava nel 1904 una popolazione di 400.000 abitanti; ma ai tempi di cui parliamo l'intera regione non era popolata da più di 50.000 persone e, presi in considerazione i diversi elementi logistici di cui conviene tener conto, io penso che l'intera provincia di Pontevedra non contasse allora più di 10.000 abitanti, qualche centinaio di cui formava la popolazione di Vigo.

Ora, dato pure e non concesso, che appena giunti a Vigo coi galeoni si siano tutti dati attorno per reclutare quante più carrette e bestie era possibile nell'intero contado, è mai possibile supporre che in una provincia estesissima, abitata scarsamente da 10.000 persone dedite esclusivamente alla pesca, priva affatto di commercio e sparsa su di una vasta plaga montagnosa e mancante di vie di comunicazioni, si siano potuto adunare in un sol luogo ed in pochi giorni nientemeno che 12.146 carrette

ed altrettante bestie da trasporto, non che almeno un egual numero di uomini?

Possiamo serenamente concludere quindi che il giornalista francese Calmon Maison, infarinato di tutto un po', quando scrisse di migliaia di carri e di muli carichi di milioni d'oro e d'argento erranti tra fiumi e monti per sfuggire al nemico e riparare tranquillamente a Lugo, se li sognò semplicemente, ma non scrisse per la storia.

Lugo! Un dì mi prese vaghezza di veder quella piccola cittadina e mi vi recai, dacchè qualcuno l'ha voluta rendere famosa, suo malgrado.

Poichè a me sommamente interessava di ritornare idealmente al 1702 per fare io stesso quel medesimo assurdo ed iperbolico viaggio che s'era voluto far intraprendere a quelle carrette o a quei muli sovraccarichi di tesoro, impresi il mio pellegrinaggio tentando di calcare quelle stesse orme, almeno quali razionalmente avrebbero dovuto esser percorse.

Invano io cercavo ovunque l'antiche vestigia, invano ho tentato di scoprire qua e là una qualche traccia di co-tanta giornata!

Il tempo corruttore ha ormai disteso il suo manto funebre su quelle regioni ed ha tutto distrutto; distrutto per sempre quella splendida strada carrozzabile che la mente inferma di un qualche allucinato s'era dipinta bella e piana su quel suolo infido ed incolto!

Percorsi alture, mi sprofondai in valli, fiancheggiatoi monti, guadaio fiumi e ruscelli, valicai ripide montagne

e, trovatomi finalmente al termine del mio lungo aspro cammino, pensai come mai l'uomo, fatto dimentico persino del proprio senno, possa a volte abusare sì stupidamente della credulità del suo simile.

Nel 1702 non esisteva tra Vigo e Lugo una via carrozzabile nè diretta nè indiretta; e quella ch'esiste presentemente percorre il seguente itinerario: da Vigo sale a Redondela, scende a Porrino, si stende su Puenteareas, passa a La Cañiza, sale a Ribadavia, si avvanza su Orense e arrampicandosi per Leon, Carballedo e Chantada divide in due Taboada, tocca Menjaboy e giunge finalmente a Lugo, disegnando una larga curva poco dissimile dall'arco che percorre la linea ferroviaria. La sua lunghezza oltrepassa, secondo i calcoli che ho potuto fare, i 210 chilometri, mentre la strada ferrata, che ha un percorso quasi comune con essa, s'incurva maggiormente su Monforte, Rubian e Sarria, raggiungendo così una distanza di 249 chilometri.

Riproduco in una illustrazione questo tratto della Galizia perchè ne possa il lettore esaminare a suo talento i fiumi, i monti e le accidentalità della regione, ed in special modo le due vie in parola.

Non trovasi traccia alcuna di viabilità antica, ed è un fatto che dell'odierna strada non esisteva nulla al tempo della battaglia di Vigo.

Per meglio documentare questa asserzione riproduco in altra illustrazione questa stessa regione quale risulta da un'antica carta geografica di altissimo valore. È opera

del celebre De Fer, geografo del re; anche l'edizione di Nürnberg del 1743 del Homann la riproduce tal quale.

Il De Fer la pubblicò nel 1705 e risulta da essa che assolutamente nessuna strada carrozzabile esisteva in quella contrada.

A maggiormente convincersi della cosa basta osservare che le strade carrozzabili, laddove esistevano, sono benissimo rappresentate in detta carta. V'è una strada tracciata al sud di Lugo che viene dall'est, si protende verso il nord fin sopra a Mellid e discende per l'ovest fino a Compostela, donde s'inerpica fino alla Coruña percorrendo la linea del nord; ed altre ancora ve ne sono in altre regioni non racchiuse nei limiti della provincia di cui parliamo.

Ma non ve n'è assolutamente alcuna che percorra una qualsiasi linea tra Vigo e Lugo o rifletta menomamente il terreno teatro dell'azione.

Peccato invero che Don Quijote sia vissuto sì lungo tempo prima dell'avvenimento, altrimenti fors'egli avrebbe ben presto trovato un immediato riparo a questo piccolo inconveniente...!

A prescindere dalla prova provata del non avvenuto sbarco del tesoro, io mi domando e dico: se a sbarcare e a trasportare dentro terra quell'immenso tesoro necessitavano delle decine di migliaia di muli e delle migliaia di carrette e di uomini, che difettavano come difettavano le vie carrozzabili, come mai quel fanfarone di giornalista francese abbia potuto asserire che il tesoro di Vigo fu

sbarcato e trasportato altrove prima della battaglia, senza nemmeno produrre una prova, senza citare un qualsiasi documento?

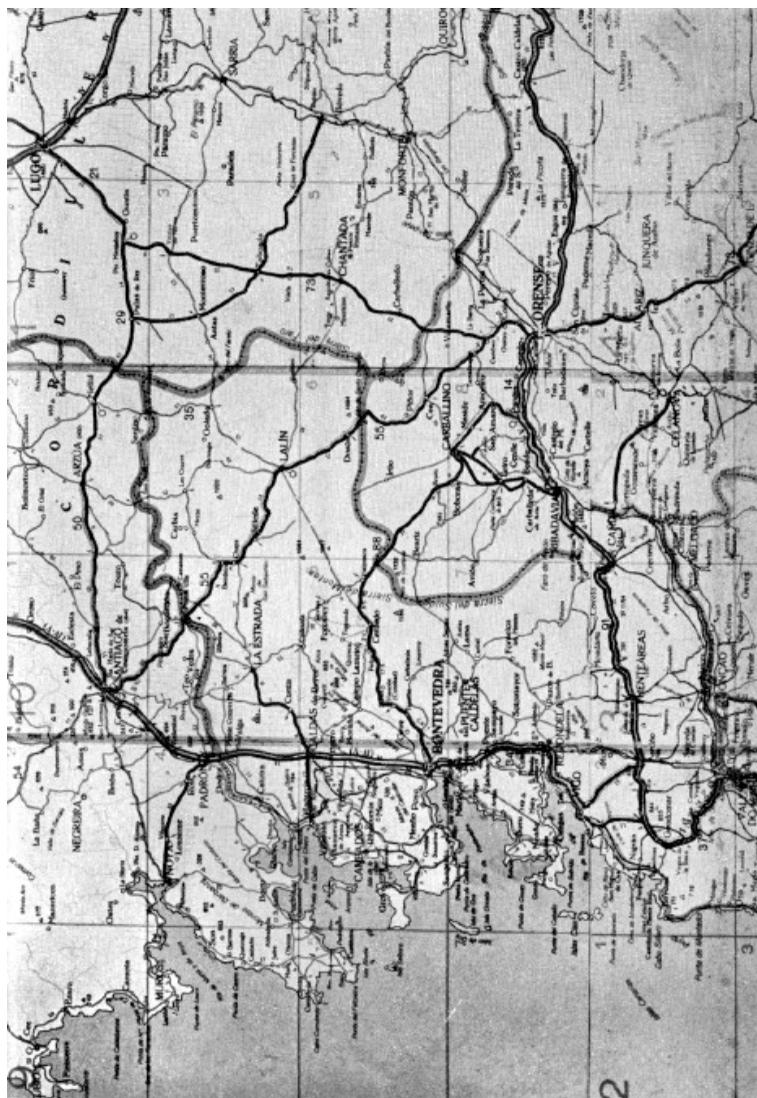
Incredibilia sed vera!

Avremo occasione di ritornare su questo argomento con dati più precisi ed alla stregua di documenti ufficiali nei capitoli seguenti, e principalmente laddove parleremo di quel tal sbarco del tesoro del re, e proveremo a quanto esattamente ammontava, come sia stato trasportato sulle 231 carrette di cui parla il Velasco, e come e fin dove esse abbiano potuto trascinarsi.

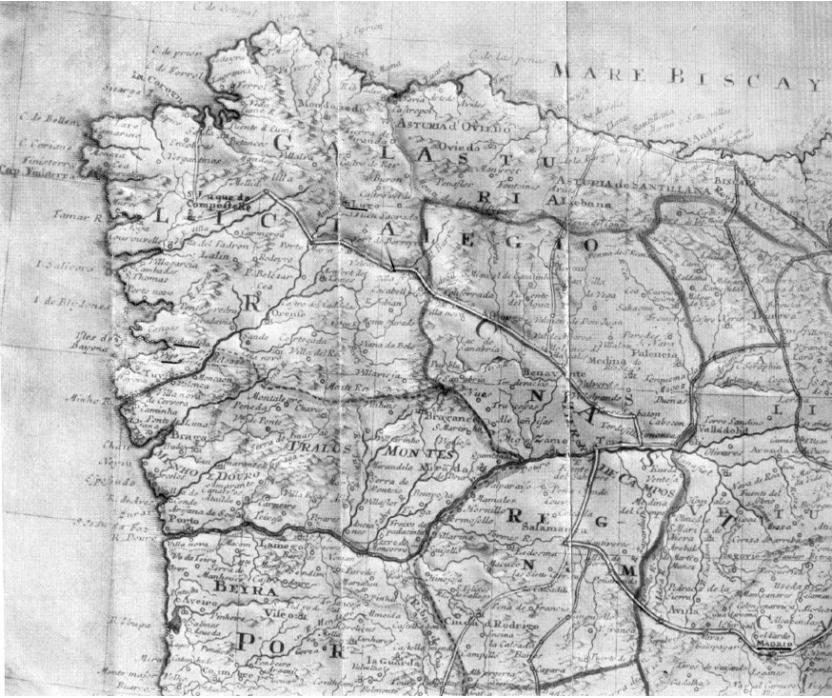
Dalle illustrazioni geografiche emerge che persino l'attuale strada tra Vigo e Lugo dovrebb'essere di metà percorso; ma a causa di quell'intricata *cordillera* di monti della Sierra del Suido, de Montes e del Faro, essa scende fin sopra i confini del Portogallo per poi faticosamente inerpicarsi nelle vallate orientali di dette Sierre.

E poichè s'è parlato di carrette, tenga sempre presente il lettore che, se è pur vero che non v'erano allora strade carrozzabili vere e proprie, v'erano tuttavia mulattiere che potevano a tratti essere anche rotabili, in quanto che su esse transitavano da villaggio a villaggio quelle famose carrette che, fatte sul tipo e ad imitazione delle antiche carrette romane, ancora oggi esistono in questa provincia, dove, mancando le strade carrozzabili a causa degli intricati monti, i contadini le usano tuttodì pei loro trasporti.

Non bisogna mai confondere la storia colla favola, nè attribuire a Tito Livio quanto ci narra Esopo.



Carta moderna dove sono indicate tutte le strade carrozzabili di Vigo e dintorni (pag. 197).
(Club Automobilistico di Spagna).



Carta di Spagna del geografo del Re, De Fer, dell'anno 1705 e riprodotti, a Nürnberg dal geografo Joh. Bapt. Homann nell'anno 1743. Si noti la mancanza assoluta di strade nella regione di Vigo e dintorni (pag. 197).

CAPITOLO IX

QUANTO TESORO FU SBAR- CATO A VIGO

Luigi XIV, indirizzandosi il 16 settembre 1702 a Château-Renault, gli scriveva: «È intenzione mia e del re di Spagna che voi conduciate la flotta in un porto di Francia, se potete, *sans vous commettre* con quelli che comandano le navi della flotta»³⁷⁵; ed il conte fedele alla consegna avuta, rispondeva, in data 27 settembre, testualmente così: «Ho pensato di non usare del mio potere per costringere i galeoni ad andare a La Rochelle, ed ho creduto bene che non fosse il caso di giungere a siffatti estremi, per non dare a sospettare al pubblico che già fosse avvenuto il divorzio fra le due nazioni, appena dopo la loro unione»³⁷⁶.

È innegabile che all'ammiraglio francese premeva di distruggere la pessima impressione radicata negli animi degli Spagnuoli, i quali sospettavano già prima di lasciare Vera Cruz, che Château-Renault covasse in mente il disegno di condurre i galeoni in Francia.

375 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

376 Archives de la Marine.

Questo sospetto, d'altronde, era perfettamente fondato, come rilevasi dai muti accordi avvenuti colla Corte di Versailles³⁷⁷.

Il Velasco, d'altra parte, giustamente si oppose in modo palese ed energicamente a che il piano s'attuasse, e volle ad ogni costo approdare a Vigo, temendo che la stessa Coruña fosse troppo poco lungi dalla Francia per poter evitare, giusta lo storico De Noailles, che «il tesoro cadesse dalla padella nella brage».

Personalmente io ritengo che l'ammiraglio francese non avesse, andando in un porto di Francia, alcun altro intento che quello di compiacere da buon suddito al desiderio del suo sovrano, e ch'egli nè punto nè poco fosse al corrente degli intrighi di Corte, miranti, come si pretende dimostrare da alcuni storici, ad impossessarsi del tesoro appena questo fosse giunto in un porto di Francia.

Ha quindi ragione la principessa degli Orsini di difenderlo, colla sua lettera dell'11 novembre 1702, dalle accuse più volte mossegli dal marchese di Villafranca, che a lui rimproverava, per questa ragione, il disastro di Vigo³⁷⁸. Ed andarono altri tant'oltre nelle accuse da taciarlo persino di aver intrigato col Commercio de Cadiz ed impedito, d'accordo con esso, che si effettuasse a Vigo lo sbarco del tesoro, che andò conseguentemente perduto.

377 MARQUIS DE NOAILLES, *Mémoires politiques et militaires*, vol. II.

378 Idem, e Archives des Affaires Étrangères.

Noi abbiamo già ampiamente dimostrato quali siano state le vere ragioni che gli impedirono di trarre in salvo quelle immense ricchezze: ma per maggiormente provare quanto sia ingiusto qualsiasi altro apprezzamento, non sarà fuor di luogo riprodurre una parte del rapporto dettagliato ch'egli indirizzò il 27 dicembre al ministro Pontchartrain.

«È ben difficile cosa poter stabilire – scrive egli – *quanto v'era di tesoro non registrato nelle navi*. Si è fatto certamente tutto quello che si è potuto per obbligare il Commercio a sbarcare il tesoro, ed io stesso li ho minacciati personalmente sulle lor navi di far togliere e confiscar tutto ciò che vi si trovava.

«Tale disastro era inevitabile se si bada alla gente con cui noi abbiamo avuto a che fare, in questi paesi. Saprete certo meglio di me, che lo si poteva evitare coi mezzi più semplici e naturali, con *gente che porta una spada al fianco*. Io mi trovo sempre in un *étonnement nouveau*, il che m'impedisce di poter serenamente giudicare sui motivi d'un tale abbandono, avvenuto in un momento in cui parmi che altro non vi fosse da fare, se non resistere ai nemici, poichè noi eravamo in condizioni vantaggiose, e si aveva un contingente di truppa tre volte superiore ai nostri bisogni»³⁷⁹.

Il Renault stesso, che pur tanto ingiusto si mostra verso entrambi gli ammiragli nella sua lettera del 3 novembre diretta al Blécourt, scrivendo al Pontchartrain poco

379 Archibo general de Indias e Archives de la Marine.

dopo la catastrofe, il 31 ottobre, conferma egli pure *gli sforzi che si fecero per ottenere lo sbarco*, ed aggiunge: «C'è da temere che i nemici abbiano fatto un gran bottino sulle navi, malgrado tutto ciò che io ho fatto e detto per obbligare quelle genti a sbarcare tutte le mercanzie preziose»³⁸⁰.

Ciò premesso e constatato altra volta come lo sbarco del tesoro non sia avvenuto, e come di ciò non possasi nè debbasi in alcun modo incolpare il Velasco ed il Château-Renault, cui non incombeva l'obbligo a Vigo di farla da legali, ma semplicemente di oprar da bravi militi, veniamo senz'altro al perno della questione dello sbarco, sviscerandola in tutti i suoi particolari, affinché venga fatta luce piena intorno ad un fatto di tanta importanza per la storia e di sì vitale interesse per la Spagna e per coloro cui la fortuna arriderà nel ricupero di quel tesoro.

Benchè il *Comercio de Cadiz*, il *Consejo de las Indias* di Madrid, la *Casa de Contratación* di Siviglia, i commercianti e quant'altri interessati nell'affare del tesoro abbiano commesso, per malintesi e per millantati privilegi e per reciproca diffidenza, il grave errore di non voler a niun costo che si sbarcasse il tesoro, come ci vien confermato da ministri, consiglieri di Corte, confidenti del re, storici contemporanei e documenti ufficiali, è assurdo tuttavia il concludere che non ne sia stato sbarcato affatto.

380 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

E con ciò non intendo punto parlare di quella trascurabile quantità, che può eventualmente esser stata buttata a terra nel momento in cui il nemico aveva già aperto il fuoco contro le navi ancorate nel Rande, bensì d'altra, di maggior entità, legalmente e regolarmente sbarcata dagli ammiragli spagnuolo e francese in seguito all'accordo avvenuto col vice-re principe de Barbanzon, e dietro l'autorizzazione della Corte di Madrid.

I soldati, ne fanno fede i documenti, pensavano piuttosto in quel trambusto di cose e generale sgomento d'animi a mandar a picco le lor navi e a gettarsi a nuoto, per porsi come meglio potevano in salvo, «sbandati quali pecore smarrite», secondo l'espressione che pochi giorni dopo usava Albert De Caso nella sua lettera al Blécourt, come anche ci vien narrato dal commissario generale della flotta, e come ampiamente confermano i fatti³⁸¹.

Altro che pensare a sbarcare il tesoro!

È a cercarsi invece se, quando, quanto siasi sbarcato del tesoro in modo ufficiale ed apertamente palese.

In una lettera indirizzata da Madrid al giornale *The English Post* si legge: «Dicesi che tre galeoni solamente poterono mettere il loro carico a terra prima dell'arrivo del nemico»³⁸²; ed in un'altra lettera, inviata dall'Aja, trovasi scritto: «I Francesi ed i loro partigiani fanno tutto quello che possono per diminuire l'importanza della

381 Idem, idem.

382 *The English Post*, 16 novembre 1702.

gloriosa vittoria; essi pretendono che delle lettere di Vigo riportano che il più del tesoro e della mercanzia di valore sia stato inviato a Lugo; ma delle lettere di Vigo e di Madrid ci assicurano perfettamente il contrario.

«Altre lettere di Parigi poi ci fanno sapere che il re di Francia ricevette queste notizie mentre stava pranzando, e che tanto lui quanto la sua Corte piombarono nella più profonda costernazione; e qualunque siano le asserzioni della *Gazette* di Parigi sul fatto, S. Maestà ha dichiarato che *nemmeno la decima parte dell'argento* e delle mercanzie era stata dalle navi posta a terra»³⁸³.

V'è poi un'altra lettera da Cadiz che dice: «Il resoconto che noi abbiamo ricevuto sulla perdita dei galeoni pare sia più grave di quanto lo si giudicava dalle prime notizie; apprendiamo infatti che le migliori mercanzie sono restate a bordo, e che *solamente una parte dell'argento è stata messa in salvo*»³⁸⁴.

S'aggiunga a questo quanto già narrava il *The English Post* che, parlando degli ufficiali spagnuoli fatti prigionieri, dichiarava che essi ebbero ad affermare che «per mancanza di muli destinati a trasportare il tesoro nell'interno del paese, non poterono che *cominciare lo sbarco* d'un piccolissimo numero di galeoni, prima che gl'Inglese forzassero la barricata»³⁸⁵.

383 Idem, Aia, 1° novembre 1702, novembre 1702 della *Gazette*.

384 Idem, novembre 1702.

385 Idem, 13 novembre 1702.

È un fatto che una parte del tesoro, che già trovavasi sulla spiaggia, fu gettato a mare per sottrarlo ai nemici. Ciò certificano parecchi degli scrittori contemporanei, ed è conforme alla tradizione del luogo ed al fatto che, facendosi lavori nella baia, vi si trovano dei valori al di fuori e lungi persino dai galeoni stessi.

Il Lafluyente si contenta d'osservare che a Vigo «si perdette un'immensa ricchezza in oro, argento e mercanzie preziose»³⁸⁶, ma non stabilisce quanto siasi tratto in salvo; mentre il Romey asserisce semplicemente che «*il salvare il tesoro fu reso impossibile dal continuo fuoco del nemico per terra e per mare*»³⁸⁷.

L'Ascargote afferma: «Gli Spagnuoli, vedendo che la disfatta della flotta era inevitabile, posero in salvo i loro uomini e qualche poco di mercanzia, e affinché il nemico non s'impadronisse del restante dell'oro e dell'argento che *era ancora a bordo*, appiccarono il fuoco alle loro navi e l'affondarono»³⁸⁸.

In un resoconto fatto da un testimone oculare della battaglia il giorno 20 di novembre si termina col dichiarare: «Il nemico s'impadronì di un'enorme somma d'oro e d'argento, che era stato riposto in alcune case a Redondela, e di quello che trovarono a bordo delle navi cattu-

386 MODESTO LAFLUYENTE, *Historia general de España*, vol. XVIII, pag. 52.

387 L. C. R. G. O ROMÉY, *Historia de España*, vol. IV, pag. 128.

388 ASCARGOTE, *Historia*.

rate, perchè *ve n'era un'enorme quantità che era rimasta a bordo*; sicchè i nemici facevano del loro meglio per spegnere il fuoco delle navi che abbruciavano, affine d'impadronirsi dell'oro e dell'argento che contenevano»³⁸⁹.

Il Taboada afferma: «Secondo quanto asseriscono gli stessi comandanti, l'importo di quello che il nemico prese sale a un dipresso a quattro milioni di pesi; e si dice che il Comercio de Cadiz ne perdette più di otto; però la perdita del re, o per meglio dire della nazione, fu tuttavia ancor più considerevole d'ogni altra»³⁹⁰.

Troviamo scritto nella *Storia* del Vasquez che «gli Spagnuoli, vedendo essere inevitabile la loro perdita, posero in salvo la gente ed alcune mercanzie, e perchè i nemici non s'impossessassero del restante del tesoro della flotta, appiccarono il fuoco alle navi»³⁹¹.

Anche il Bacallar condivide l'opinione di molti altri, che *nemmeno tutto il tesoro reale sia stato sbarcato*, e ritiene perfino che «il re vi perdette più di tutti»³⁹².

Con ciò non vorrei che si fraintendesse.

Quando il Bacallar, del pari che un certo numero d'altri storici e giornali, dichiarano che il re perdette più di tutti, non è a concludersi da ciò ch'essi intendano dire

389 Museo Nacional, Manoscriptos, 1702.

390 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Descripción topo-historica de Vigo*, pag. 185 e seg.

391 VASQUEZ, *Historia*.

392 BACALLAR, MARQUEZ DE S. FELIPE, *Comentarios*, vol. I, pag. 3.

che il tesoro reale era maggiore dell'altra ricchezza, appartenenti ai differenti commercianti privati ed enti ed alla nazione.

Una tale interpretazione sarebbe completamente errata. Essi intendono semplicemente dire che il re perdette più di tutti, perchè egli aveva a bordo dei galeoni più degli altri singolarmente presi, non già collettivamente considerati. Quest'è la dizione, che devesi pure applicare al caso del Comercio de Cadiz, poichè altro non era esso se non un ente, uno dei tanti proprietari di quel tesoro.

Passando oltre nelle nostre indagini, ricordiamo che il Martin dice che «i conquistatori trovarono tuttavia parecchi milioni di tesoro nelle navi conquistate»³⁹³, mentre il De Lamberty s'avvicina molto più d'ogni altro al vero perchè, ben al corrente delle cose, ci lasciò scritto: «Apprendiamo che l'argento appartenente al re, e qualche parte di quello dei mercanti, *il tutto ammontante a circa 13.000.000 di pesi*, è stato diretto a Lugo»³⁹⁴.

A noi non giova per ora di sapere se quel tesoro fu o no effettivamente diretto a Lugo o altrove, poichè questo punto discuteremo e proveremo a suo luogo; ci basta di poter qui constatare che l'autorevole ministro dichiara, nel modo il più assoluto, che il quantitativo sbarcato complessivamente ammontava solo a circa 13.000.000

393 LOUIS HENRY MARTIN, *Histoire de France*, vol. XVI, pag. 342.

394 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, vol. II, pag. 233.

di pezzi da otto, e che questo fu il totale di quanto si poté porre a terra prima del naufragio dei galeoni.

Osserva l'Anquetil che «la superiorità del nemico non permetteva di pensare ad altro che a sottrarre il più che si poteva della preda, sia nello sbarcare i galeoni che nel liberare i vascelli dalle fiamme; ma che non fu al nemico possibile di porre questo piano in esecuzione, se non in parte»³⁹⁵.

A più minuti particolari scende invece il Rapin, profondo conoscitore delle cose intime di Stato, affermando che «*solamente 14.000.000 di pesi* furono sbarcati, prima dell'arrivo del nemico»³⁹⁶.

Ma ancor più esatta ed esplicita è l'asserzione che noi riscontriamo nelle *Lettres historiques*, il cui autore scrive: «Noi apprendiamo che il denaro appartenente al re e qualche parte di quello dei mercanti, *il tutto ammontante forse a 3.000.000 di sterline*, è stato indirizzato a Lugo; ma si crede che ne resti ancora una grande quantità sopra le navi affondate. Già ne è stata estratta una parte dal fondo di quei vascelli che erano stati incendiati; e noi non dubitiamo punto di trovare nelle navi delle altre mercanzie preziose, non essendo stato messo a terra che argento, e quasi nulla affatto degli altri effetti.

«È l'ammiraglio della nave *De Assogas* che ci fornisce queste informazioni; egli è prigioniero del pari che M. D'Aligre»³⁹⁷.

395 ANQUETIL, *Histoire de France*.

396 RAPIN, *Histoire d'Angleterre*, ediz. 1769.

397 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 652.

Il De Lamberty facendo, come già s'è detto, l'identica asserzione, aggiunge fra l'altro, che «i soldati d'Ormond trovarono una certa quantità d'argento a Redondela»³⁹⁸.

Il *The Daily Courant* pubblica la seguente notizia: «Un gentiluomo che prese parte alla battaglia ed ha fatto ritorno sul *Pembroke*, riferisce che il galeoni avevano ancora i loro *carichi completi a bordo*, avendo proceduto allo *sbarco solamente della parte spettante al re*, di cui 150.000 sterline furono catturate dalle nostre forze»³⁹⁹.

Poco tempo dopo l'*Harlem Courant* pubblica una notizia di comune interesse, che lo stesso giornale inglese s'affretta a riprodurre, perchè si sappia che «il re di Spagna ha chiesto per l'*indulto* sette milioni e mezzo, da detrarsi dai 15.000.000 di pezzi da otto che s'erano salvati a Vigo»⁴⁰⁰.

Scriva in data 31 ottobre il *The Post Man*: «Sappiamo che, avendo il duca d'Ormond mandato dei soldati a Redondela, ove gli Spagnuoli avevan rimesso parte degli effetti dei galeoni, i nostri uomini se ne impadronirono; si dice che vi sia anche una grande quantità di argento ed altri oggetti preziosi a bordo dei galeoni che furono

398 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, vol. II, pag. 233.

399 *The Daily Courant*, 3 novembre 1702.

400 *Harlem Courant*, 20 febbraio 1703, e *The Daily Courant*, febbraio 1703.

catturati, e si spera che parte del carico delle navi naufragate possa esser recuperato»⁴⁰¹.

Il giornale ufficiale della Corte britannica, *The London Gazette*, dopo aver ampiamente e più volte parlato del tesoro sbarcato, afferma senz'altro che «se una gran parte del tesoro è stato salvato dagli Spagnuoli e preso dagli Anglo-Olandesi, *una parte assai maggiore fu coi galeoni inabissata nel fondo del mare*»⁴⁰².

Il Boyer afferma nei suoi *Annali*: «Solamente 14.000.000 di pesi da otto furono sbarcati dai galeoni e posti al sicuro dal nemico, mentre il resto fu lasciato nei galeoni incendiati e colati a picco»⁴⁰³.

Sir Roger Fenton usa le stesse parole del Boyer ed afferma che solamente «14.000.000 di pesi furono posti in salvo»; e, discendendo poscia a maggiori particolari, soggiunge che «gli Spagnuoli riuscirono a mandare nella città di Lugo 10.000.000 di pesi, che appartenevano al tesoro del re»⁴⁰⁴.

Con ciò evidentemente egli commette un errore là dove suppone che quella porzione di tesoro che il Velasco dice essere stato sbarcato il 13 ottobre, sia stato non solo posto a terra ma effettivamente diretto a Lugo: ciò che non è punto vero, come constateremo in questo stesso capitolo, e come s'è visto nel capitolo precedente.

401 *The Post Man*, 31 ottobre 1702.

402 *The London Gazette*, 2 novembre 1702 e seg.

403 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 136.

404 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 80.

Sidney Lee scrive che «*il tesoro del Governo, ossia del re, è stato posto a terra prima dell'attacco*»⁴⁰⁵.

Lo storico Oldmixon, dopo d'aver manifestato le sue preoccupazioni sul come e perchè non sia avvenuto lo sbarco dei galeoni, finisce per adottar egli pure la cifra indicata dalla maggior parte degli storici, e scrive di conseguenza: «*Circa 14 milioni di pesi da otto sono stati sbarcati, mentre una gran parte del tesoro andò perduta coi galeoni affondati ed incendiati*»⁴⁰⁶.

Non così esplicita è la dichiarazione del Rider, il quale s'accontenta solo d'osservare che «una considerevole parte dell'oro e dell'argento e mercanzie fu posta al sicuro prima dell'arrivo della flotta alleata»⁴⁰⁷.

Anche il vescovo Burnet, dopo aver abbastanza ampiamente trattato la cosa, ammette che sia avvenuto uno sbarco parziale del tesoro, scrivendo: «La perdita dei nostri nemici fu molto grande, e a completare la rovina dei mercanti spagnuoli il loro re s'impossessò di quella parte ch'era stata sbarcata dalle navi, dopo il loro arrivo a Vigo»⁴⁰⁸.

Nelle *Vite dei guerrieri* del generale Cust è detto che «il duca d'Ormond avendo marciato su Redondela s'impadronì colà d'una gran quantità di tesoro, appartenente ad ufficiali francesi; si pensa – leggesi – che il nemico abbia rimosso dalle navi una grande quantità di quei ca-

405 SIDNEY LEE, *A biographical dictionary*.

406 JOHN OLDMIXON, *The history of England*, vol. I, pag. 292.

407 Rider, *Reboulet*, 7055-30, 2-7.

408 BISHOP BURNET, *The history of his own time*.

ricchi di valore; molto fu affondato od incendiato dopo la battaglia»⁴⁰⁹.

Il Dalrymple ci riferisce solamente che «la Corona di Francia e quella di Spagna si sono impossessate di quanto fu salvato»⁴¹⁰, ed il Wyon dichiara di aderire all'opinione del Boyer relativamente all'affermazione che «gli Spagnuoli hanno sbarcato e *posto in salvo una somma di circa 14.000.000 di pezzi da otto*»⁴¹¹.

Un cronista anonimo, il quale si dimostra molto addentro nelle segrete cose e conserva l'anonimo evidentemente per ragioni politiche, scrivendo degli avvenimenti del 1702 cui forse prese egli stesso importante parte, parla a lungo dei galeoni di Vigo e afferma: «Una parte del tesoro venne posta al sicuro prima dell'arrivo degli alleati a Vigo; ma dall'esame di tutti i resoconti, che finora si sono potuti avere fra le mani, si può concludere che *ben poco all'infuori dei denari del re fu sbarcato e tratto in salvo*»⁴¹².

Mi si conceda infine ch'io citi un altro anonimo, che si cela alla curiosità del pubblico per poter dire più francamente la verità su certe cose del Governo di cui egli si dimostra ottimamente informato, il quale senza altro afferma recisamente che «*ben poco o nulla è stato rimosso dai galeoni, ad eccezione di un poco di tesoro*»⁴¹³.

409 GENERAL CUST, *Warrions' Life*.

410 DALRYMPLE, *Mémoires*.

411 FREDERICK W. WYON, *History of Great Britain*, pag. 118.

412 *A complete history of Europe for the year 1702*, pag. 399.

413 *The life of Her Majesty Queen Anne*, pag. 134.

Altre testimonianze si potrebbe ancora citare, ma penso che basti quanto precede, perchè i giornali riprodotti sono fra i meglio informati, e gli scrittori addotti figurano, per lo più, fra coloro che, essendo ministri o consiglieri di Stato o confidenti di Corte, ben sapevano quanto realmente avvenne in quei dì a Vigo. E poichè dalle informazioni esplicite e concordi degli uni e degli altri appare che non venne sbarcato nulla al di fuori d'una porzione del tesoro del re, che al dire di Luigi XIV ammontava *a meno d'un decimo del totale tesoro*, e che secondo i giornali e storici sommava ad *una cifra aggirantesi da 12.000.000 a 15.000.000 di pezzi da otto*, esaminiamo la questione coi documenti ufficiali alla mano, e proviamo a quanto ascendesse effettivamente il valore del tesoro sbarcato prima della battaglia.

Noi sappiamo che il re di Spagna aveva sempre a bordo dei galeoni una parte di tesoro che a lui personalmente spettava come suo quinto, e di cui poteva liberamente disporre.

Ora, mentre il re procedeva in Italia di trionfo in trionfo, la regina Maria Luisa Gabriella di Savoia con atto provvido ed energico ordinò, non appena le giunse la nuova che i galeoni erano giunti a Vigo, che il *caudale* del re, ossia il tesoro reale, fosse sbarcato e portato nell'interno in luogo sicuro.

A tal fine e per salvaguardare gli interessi del Comercio de Cadiz, si mandò da Madrid, come già s'è constatato, quel tal Juan de Larrea che era nel contempo segretario del *Consejo de las Indias*, circostanza che ha indot-

to qualche scrittore ad attribuirgli erroneamente una missione da lui mai avuta, quella cioè di esservisi recato per provvedere allo sbarco del tesoro dei galeoni, cosa ch'è assolutamente falsa, perchè furono appunto il *Comercio de Cadiz*, la *Casa de Contratación de Sevilla* ed il *Consejo de las Indias*, cioè a dire gli unici enti aventi autorità di procedere allo sbarco del tesoro, che allo sbarco energicamente si opposero, come già s'è dimostrato, inviando a Vigo a tal uopo appunto il De Larrea.

Egli doveva invece occuparsi, come di fatto fece, semplicemente del tesoro del re, assicurandosi pure che nulla venisse toccato di quanto apparteneva al Comercio de Cadiz; e fu scelto lui, perchè essendo egli membro del Consiglio, rappresentava presso gli interessati una buona garanzia che nè l'uno nè gli altri avrebbero subito detrazioni o sottrazioni di tesoro loro spettante.

Per quante ricerche io abbia fatto, non m'è possibile di precisare il giorno del suo arrivo a Vigo; ma tenuto conto della distanza da Madrid e dei mezzi allora affatto primitivi di comunicazione, non stento a credere ch'egli vi sia giunto il giorno primo d'ottobre, data anche la lamentata lentezza dei suoi preparativi di partenza.

Narrano di lui certi storici suoi contemporanei degni di fede, che, giunto poi comodamente a Vigo, si sia quasi divertito a lasciar trascorrere il tempo in chiacchiere continue senza mai concludere nulla nè col Velasco, nè col De Barbanzon, nè col Château-Renault, dandosi a discutere con loro persino del come detto tesoro sarebbe stato dopo speso e distribuito.

Se noi fermiamo tuttavia lo sguardo su quanto avvenne a Vigo, dobbiamo in realtà ammettere che in tali asserzioni v'è dell'esagerato; dai diversi documenti privati di questo o quel personaggio in causa trapela d'altronde evidente la tendenza di scaricare su altri la colpa del disastro.

Comunque in realtà stia la cosa, è innegabile che nessun sbarco di verun genere ha potuto avvenire prima che fosse giunto a Vigo il deputato a tal fine eletto, ossia il De Larrea.

Come pure accertato è il fatto che nulla di tal natura è accaduto prima del 27 settembre, perchè appunto in tal giorno il Velasco, d'accordo col principe De Barbanzon, aveva mandato un dispaccio al re per dirgli: «Appena entrati in baia si notificò a tutti i capitani che *non si dovesse sbarcare nulla*; e per ottener più facilmente tale scopo ho pregato il principe De Barbanzon di porre capi di sua fiducia su tutte le navi; cosa che egli eseguì in attesa che giungessero gli ordini di V. Maestà... D'accordo quindi col principe e col conte, ho deciso di tener sospeso lo sbarco fino a che non siano pronti i mezzi necessari di trasporto... Allora io non perderò tempo, *dando principio allo sbarco del tesoro di V. Maestà*»⁴¹⁴.

A questo sbarco però egli non potè certo dar principio avanti il primo d'ottobre, perchè si è appunto in tal giorno che il De Larrea, entrando per la prima volta sulla

414 Archibo general de Indias, Manoscriptos 27 settembre 1702, VELASCO.

scena di Vigo, scrisse cogli altri due deputati nella baia di Redondela e presentò al Velasco quella famosa protesta e proibizione di sbarco riprodotta in un precedente capitolo.

E poichè in essa è detto che «era giunto a conoscenza di loro deputati che il Velasco aveva deliberato di *principiar lo sbarco del tesoro appartenente al re*», evidente appare che fino a quel dì almeno, 1° ottobre, nulla assolutamente s'era posto a terra⁴¹⁵.

È un fatto, per contro, che ancor dopo l'arrivo del De Larrea a Vigo partivano dal Governo di Madrid istruzioni ed ordini al vice-re Barbanzon, al Velasco ed al conte circa la difesa della baia e lo sbarco del tesoro.

Questi ordini sono rimasti probabilmente nelle mani degli interessati e non m'è stato possibile di rintracciarne gli originali; ne ho tuttavia scoperto copia nell'Archivio Indiano; il fatto quindi è documentato.

Vi si legge: «Copia degli ordini che si inviarono con dispaccio straordinario il giorno 5 d'ottobre del 1702 ai signori principe De Barbanzon, general conte de Château-Renault e Don Manuel De Velasco:

«Il signor principe De Barbanzon diè informazioni, con sue lettere del 27 settembre, riguardo al luogo dove si è ancorata la flotta al comando del general Don Manuel De Velasco e le disposizioni che s'eran prese per porvi catena e batterie a difendere l'entrata, lavorandovi

415 Idem, Manuscriptos, 1° ottobre 1702, DE LARREA.

accanitamente a tale scopo. Riferì che *si teneva sospeso lo sbarco* fino a che non si fosse potuto avere a disposizione mezzi di trasporto per indirizzare a Lugo quello che si fosse potuto sbarcare, e che tanto gli uomini di guardia quanto quelli dei galeoni volevano che a tale impresa *non si adibissero assolutamente genti straniere*. Scrisse della mancanza dei mezzi in cui si trovava e riportò che il conte de Château-Renault gli disse che non aveva più di che mantener la gente delle navi al suo comando, le cui spese ordinarie aggiravansi sui mille scudi per giorno e necessitando egli perciò d'un sessanta mila scudi ne parlò al general Velasco e al deputato del Commercio de Cadiz, che glieli rifiutarono; nè volle obbligarli a ciò fare, benchè fosse inescusabile che non lo si volesse aiutare pel momento con un dieci o dodici mila scudi in attesa d'ordini precisi.

«Il giorno 3 di ottobre s'inviò al signor principe un dispaccio quale copia della deliberazione presa da S. Maestà, approvando quanto s'era fino ad allora eseguito, ed incaricandolo, pel caso che non s'avesse ancor cominciato lo sbarco, di non perdere un istante di tempo nel deliberare lo stesso, trasportando il tesoro a Lugo od in qualsivoglia altro luogo egualmente fortificato e appattato quanto fosse possibile dai confini del Portogallo, siccome già gli s'era fatto osservare, non omettendo opera alcuna che ridondar potesse a vantaggio della difesa della baia di Vigo, della sua costa e delle navi che vi stavano ancorate. E per quanto riguardava il denaro che necessitava al conte De Château-Renault, si ordina-

va in pari tempo al general Velasco di consegnare a lui sessanta mila pezzi da uno scudo e ottomila al signor principe, nel caso gli abbisognasse per far eseguire quegli ordini e disposizioni che lo riguardavano; facendogli notare inoltre, che gli uni e gli altri denari *dovevansi prendere dai denari di reale spettanza*, arrivati colà nella flotta.

«Il generale Don Manuel De Velasco fece lo stesso resoconto, riguardo all'arrivo della flotta, luogo in cui trovavasi ancorata, e motivi pei quali *non s'era ancor dato principio allo sbarco (porque no se habia dado principio al alijo)*.

«Lo si approvò dell'operato suo, notificandogli di esser sollecito, di por mente alla custodia e guardia della baia, e di attendere alla maggior sicurtà possibile di quanto si fosse stato per sbarcare. Gli si diede ordine inoltre di consegnare i denari richiesti ai signori principe De Barbanzon e conte de Château-Renault, ingiungendogli ch'essi fossero *presi dai denari del tesoro reale*, di quelli venuti nella flotta al suo comando.

«Prendendo occasione da ciò si scrisse pure al conte de Château-Renault ringraziandolo di quanto aveva fatto e facendogli la stessa raccomandazione che al principe De Barbanzon, tanto riguardo allo sbarco e sicurezza della baia, quanto riguardo a ciò che si sarebbe sbarcato.

«Gli si partecipò parimenti che si dava ordine al generale Don Manuel De Velasco, che gli consegnasse i sessanta mila pezzi da uno scudo che gli si dovevano

per far fronte alle spese delle navi al suo comando. Madrid il dì 5 d'ottobre del 1702»⁴¹⁶.

Appare evidente da ciò, che non solo fino a questo giorno, *5 ottobre, non s'era ancor effettuato il minimo sbarco*, ma che in tale data s'approvava persino con reali dispacci straordinari che i signori Velasco, Barbanzon e Château-Renault *non avessero posta cosa alcuna a terra*, essendosi a Madrid ritenuti buoni e legittimi i motivi pei quali non s'era ancor dato principio allo sbarco, *porque non se habia dado principio al alijo*; e ciò benchè col suo dispaccio del 18 settembre già avesse il re, anteriormente all'arrivo, ordinato al Velasco di porgli a terra il suo tesoro e trasportarlo in luogo sicuro.

Ammessi questi dati di fatto, e dopo d'aver esaminati ed accuratamente compulsati tutti i documenti, nulla rinvenendo che dal 27 settembre al 5 d'ottobre alluda menomamente a sbarchi già avvenuti od in corso, ci capita tra mano uno dei più importanti documenti in materia.

Esso è del Velasco stesso, porta la data del giorno 8 ottobre, ed è il primo documento di lui che, dopo la lettera del 27 settembre al re, accenni a sbarchi.

Lo riproduco tal quale, traducendolo il più fedelmente possibile.

«Mio Signore: Faccio noto a V. S. che appena m'ebbe il principe De Barbanzon comunicato che teneva pronte carrette per trasportare l'argento, *ho dato principio allo*

416 Idem, *Real cédulas*, 5 ottobre 1702.

sbarco di esso, ordinando allo scrivano reale di questa flotta di prender con chiarezza e distinzione nota di tutto quello che si stava sbarcando; e trasportando sulle lancia una conveniente guardia, misi questa coi due *Alferes vivos de Cabos* nel luogo stesso ove si stava scaricando il tesoro. Con questo provvedimento e con quelli adottati dal principe De Barbanzon, che vi pose persone di sua fiducia sulla *Capitana* e sull'altre navi, sorvegliandole di notte con differenti imbarcazioni scialuppe e funzionari agli ordini del conte de Château-Renault, si è potuto così evitare di dover far uso di persone estranee. E siccome al momento di far trasportar l'argento alla città di Lugo, per esser questo il posto che si elesse d'accordo col conte De Château-Renault e col principe De Barbanzon, *mi fecero una protesta i deputati del Comercio*, presentandomi un dispaccio reale, nel quale Sua Maestà loro concede il privilegio che si consegnino liberamente i denari loro spettanti, comunicai la cosa al principe ed al conte de Château-Renault, e col parere di entrambi, cui io stesso ho aderito, ho deciso che per soddisfazione del Comercio fossero presenti alla consegna, trasporto e buona guardia del tesoro i deputati del Comercio stesso, dando per tal modo principio alla partenza verso Lugo, sotto conveniente scorta posta dal principe, di *dugentotrentuna carrette, sulle quali erano state poste novecentoventiquattro casse*.

«Mentre tutto ciò avveniva, ricevetti la lettera di V. S. recante la data del 27 del passato mese, ed incluse le istruzioni ch'io ho passate al conte de Château-Renault

circa il modo che s'ha da tenere da lui e dal principe De Barbanzon nell'effettuare lo sbarco, comandandomi di assisterli ed aiutarli in tutto ciò che è per essere di servizio ed interesse di Sua Maestà. E considerando che quanto si prescrive in detta lettera non è punto disconforme a quanto già s'è venuto fin qui operando, continuai ad aiutare il conte ed il principe obbedendo ai loro comandi; darò anzi esecuzione agli ordini di un semplice sergente, in tutto ciò che sia per essere in servizio del re.

«Avendoci poi comunicato il principe De Barbanzon la notizia del movimento intrapreso dai nemici che sono a Rota e Porto di Santa Maria (si noti che il Velasco crede i nemici siano ancora nei pressi di Cadiz mentre essi già erano quel giorno, 8 ottobre, alle sue calcagna) si fece premura circa lo sbarco dell'argento. E già sta a terra, camminando alla volta di Lugo, tutta la quantità d'argento (si ricordi del re) che veniva nella *Capitana* e la maggior parte di quello ch'era nell'*Admiranta* nel numero di casse che contiene la qui unita testimonianza...

«La qual notizia unitamente a quant'altro ho riferito supplico V. S. voglia notificare al Consiglio, ordinandomi quanto sia di compiacimento.

«Che Dio conservi V. S. per molti anni. Dato a bordo di questa *Capitana* della flotta, ancorata nella baia di Redondela, questo giorno 8 ottobre del 1702»⁴¹⁷.

417 Archibo general de Indias, 133-2-31.

Dal surriferito manoscritto del Velasco vien stabilito in modo inconfutabile che *nessun sbarco e trasporto di tesoro è avvenuto prima del dì otto ottobre*, perchè in esso chiaramente sta detto che essendosi appena *operato il primo sbarco di novecentoventiquattro casse in tal giorno*, si addentrava quell'argento nella regione coi mezzi di cui si poteva disporre. E dando così principio all'impresa non si sbarcò punto oro, come vien specificatamente affermato dall'ammiraglio e come risulta dal fatto che a Lugo non vi si trovava che argento, perchè essendosi l'otto novembre dato ordine d'indirizzare quella porzione di tesoro da Lugo a Villafranca, avvenne che il 14 dello stesso novembre si faceva noto che a Villafranca «non vi era, precisamente, oro»⁴¹⁸.

Nè si deve dimenticare che si tratta in detto documento semplicemente dello sbarco e trasporto iniziale dell'argento del re.

Noi già sappiamo che non avvenne altrimenti, perchè così esigevano in modo assoluto le leggi, i dispacci reali ed i privilegi del Comercio; ed abbiamo ampiamente provato a suo luogo questa tesi.

Del resto lo si rileva perfettamente dalla dizione del manoscritto del Velasco, il quale non solo professa di operar detto sbarco nel servizio e per conto di Sua Maestà, ma chiama persino lo scrivano del re a prender nota di quanto si va ponendo a terra, ed esige che gli stessi deputati del Comercio de Cadiz assistano all'operazione,

418 Idem, idem.

«affinchè non s'abbia nè a credere nè a sospettare che si tocca quanto al re non appartiene».

E se si vuole un altro argomento a sostegno di questo punto, non si ha che da evocare la lettera che l'ammiraglio scrive a S. Maestà, pochi giorni prima, per dirgli il 27 settembre che «*appena pronti i mezzi di trasporto egli non perderà un istante di tempo, dando principio allo sbarco dell'argento del re*»⁴¹⁹.

È tuttavia e soprattutto questione di buon senso.

Dice il Velasco nel riferito manoscritto che «già stava a terra camminando alla volta di Lugo tutta la quantità d'argento che veniva nella *Capitana* e la maggior parte di quello che era nell'*Admiranta*, e che avrebbe poscia continuato a sbarcare le casse che trovavansi sulle navi mercantili».

Orbene, come avrebbe mai potuto dir ciò se tutto l'argento sbarcato il dì otto ottobre era costituito da 924 casse, com'egli dice, e s'aggirava solo su d'un peso di circa sessantacinque tonnellate?

Ben si sa, e noi l'abbiamo provato, che i maggiori galeoni, fra i quali primeggiavano la *Capitana* e l'*Admiranta*, avevano a bordo circa trecento tonnellate di tesoro ognuno. Non potevano dunque essere l'una di queste due navi completamente vuota e l'altra quasi, in conseguenza d'uno sbarco di sessantacinque tonnellate di ar-

419 Idem, Manuscriptos, 27 settembre 1702, VELASCO.

gento, il cui valore non raggiungeva nemmeno 2.500.000 pezzi da otto, come proveremo tra breve.

Chiaro è dunque anche per questa ragione che l'argento di questo primo sbarco non era se non quello appartenente al tesoro privato del re, tesoro che evidentemente veniva distribuito sui diversi galeoni, perchè in caso di naufragio parziale o di attacco nemico verso questo o quel galeone, il re non dovesse subirne la perdita totale. E che così stia realmente la cosa, ne abbiamo un'ampia conferma nel fatto che al momento della battaglia ancor trovavasi tesoro sulle suaccennate due navi; il che ci vien pur dichiarato dal commissario generale della flotta non che dall'ammiraglio in seconda Checon e da altri ufficiali fatti prigionieri, per tacere di minori testimonianze.

Preso ciò in considerazione, passiamo alla parte più sostanziale del documento in parola, e vediamo quanto conteneva ognuna delle novecentoventiquattro casse sbarcate e trasportate il dì otto ottobre.

Non ci possiamo disgraziatamente giovare di argomentazioni dirette, perchè queste difettano, mancando assolutamente qualsiasi documento che parli del quantitativo in parola.

Non persuaso io stesso come mai il Velasco avesse potuto operar lo sbarco di quelle casse e notificar la cosa sollecitamente nello stesso giorno senza dire quanto quelle casse contenevano di argento, ho minutamente rivolto le mie ricerche su quanti documenti esistono e

pubblici e privati tanto del Velasco quanto del Château-Renault, sì del Barbanzon che del Larrea ed altri, ma nemmeno un rigo ho potuto rinvenire che parli direttamente del quantitativo di tesoro contenuto nel suaccennato numero di casse.

La qual cosa mi ha fatto pensare ch'esse dovessero essere costruite d'un tipo e d'una foggia speciale, fatte tutte d'una stessa grandezza, dal momento ch'erano esclusivamente adibite a questo genere speciale di traffico colle Indie.

Nello studiar le opere del Morgado, De Ulloa, De Linage, De La Vega, Campomanes, Villa Segnor, Solorzano, Caravantes, Alendano, Uztariz ed altri che, come questi, hanno un valore storico indiscutibile, perchè appartenevano quasi tutti all'Amministrazione delle colonie di Spagna durante o poco prima dell'epoca che ci interessa, l'idea mi si ebbe a convertire in convinzione assoluta, che queste casse avevano tutte la stessa forma e dimensioni; contenevano quindi la stessa quantità di metallo prezioso, e venivano costantemente spedite e rispediti coi galeoni dall'America alla Spagna, e da questa a quella, per trasportarvi metalli preziosi.

Parlo almeno del tesoro del re, o della real azienda e di quanto spettava alla Casa de Contratación di Siviglia; riguardo al resto, appartenente privatamente ai commercianti, non saprei pronunziarmi, ritenendo tuttavia per certo che un trasporto in forma ufficiale ed in cassette di modello obbligato difficilmente poteva avvenire, trattandosi per lo più di tesoro non registrato, introdotto

fraudolentemente, trasportato per vie irregolari e persino nascosto tra la cocciniglia, come s'è dianzi osservato.

Visto che la ragione per la quale il Velasco non parla nella sua lettera che del numero delle casse senza punto dire quanto nè singolarmente nè complessivamente contenessero, a noi rimane d'appurare quanto ordinariamente conteneva ogni cassa, onde concludere a quanto ammontava il tesoro delle 924 cassette in parola.

Un documento ufficiale in merito l'ho rinvenuto nell'Archivio Indiano, la cui importanza nessuno può riconoscere; è desso un voluminoso pacco di manoscritti di 20 plichi, e vi si legge che esso è «una nota dettagliata, cassa per cassa, dell'argento che contenevano le 1068 casse che arrivarono alla Casa de Contratación con un valore di 2.800.000 pezzi da otto»⁴²⁰.

Ne risulta che 1068 casse d'argento contenevano 2.800.000 pezzi da otto, il che significa che vi dovevano essere 2621 pezzi da otto ogni cassa, perchè moltiplicando il 1068 per 2621 pezzi, si ha precisamente la somma di 2.800.000 pesos, più una piccola frazione trascurabile.

Ma scendiamo a più minuti particolari.

Come già s'è anteriormente visto, ogni pezzo da otto pesava grammi 27,21, e poichè ogni libbra spagnuola od americana constava di grammi 460,500, ed un quintale si componeva precisamente di cento di siffatte libbre da

420 Idem, 153-2-31.

sedici oncie l'una, ne deriva che in un quintale di tal natura si avevano 1692 pezzi da otto.

Traducendo ora le misure antiche nelle attuali misure decimali, risulta che per ogni cento libbre si hanno chilogrammi 46,050, e che ogni cassa contenendo 2621 pezzi da otto pesava libbre 154,870 ossia, secondo il sistema decimale odierno, rappresentava un peso metallico di chilogrammi 71,137.

A questo peso netto è da aggiungersi quello di ciascuna cassa. E avuto riguardo allo scopo cui venivano adibite, e tenendo conto dei viaggi per terra e per mare lunghi e frequenti, e dei trasbordi cui venivano di continuo sottoposte, certo si è che dovevano essere forti ed armate di piccole striscie di ferro.

Il peso della cassa doveva, secondo i miei calcoli, aggirarsi sui nove chilogrammi; il che vorrebbe dire che tra contenente e contenuto ogni cassa pesava 80 chilogrammi. E poichè le casse, a detta del Velasco stesso, erano in numero di 924, ne risulta che il peso complessivo che in tale occasione si trasportò dalla spiaggia nell'interno del paese saliva a 73.920 chilogrammi, ossia presso che a 74 tonnellate.

Ora, se non era molto difficile impresa quella di sbarcare dai galeoni sulla spiaggia un siffatto peso suddiviso in cotante casse, ben altra cosa era di certo l'operarne il trasporto tra tante difficoltà d'ogni genere e per luoghi così disagiati.

Dopo aver sciupato nell'attesa ben sedici giorni, poté finalmente l'ammiraglio spagnuolo avere a sua disposi-

zione dugentotrentuna carrette, sulle quali s'affrettò a porre le novecentoventiquattro casse d'argento, di cui parla, per dirigerle alla volta di Lugo.

Ciò significa che ogni carretta portava esattamente quattro di dette casse, e, pesando ognuna 80 chilogrammi, ne consegue che ogni carretta aveva un carico di 320 chilogrammi.

Nè è a credere che il Velasco avesse con queste carrette a sua disposizione più di dugentotrentuno animali da trasporto, ossia più d'una bestia per carretta, sia per causa della penuria in cui versava quella regione allora presso che deserta e chiusa al commercio, sia perchè, se altrimenti fosse stato, più sarebbe a lui convenuto caricare addirittura quelle casse sul dorso degli animali anzichè su veicoli di qualsiasi genere.

E la ragione è evidente: rievochiamo alla mente quanto già s'è detto nel capitolo antecedente e non dimentichiamo il fatto che colà difettavano nel modo il più assoluto le vie carrozzabili che conducessero a Lugo o altrove.

Vi potevano essere evidentemente da villaggio a villaggio dei piccoli tratti di suolo battuto dalla frequenza dello scambio; le vie mulattiere certo non vi dovevano mancare e, quel ch'è più, il fiume Miño che si versa nell'Atlantico al sud di Vigo e sale fin sopra Lugo, poteva offrire la sua sponda destra più o meno favorevole al passaggio e traino di quelle carrette che evidentemente han dovuto trarre il maggior possibile profitto da queste circostanze di cose e di eventuali vantaggi di terreno per

poter trascinarsi fino a Lugo od altrove, come poscia vedremo.

Naturalmente non potè il Velasco in tali condizioni di fatto far caricare maggiormente quelle carrette, altrimenti l'avrebbe forse fatto. Il carico tuttavia di 320 chilogrammi per ogni veicolo è, nel caso specifico, già più che normale, e sono veramente da lodare quei poveri marinai che, trasformati d'improvviso in conducenti, hanno tra mille disagi, privazioni e sofferenze trascinato sotto lor guida, scorta e responsabilità quella porzione di tesoro nell'interno della regione.

Mi si potrebbe qui, con una certa apparenza di naturalezza, muovere l'osservazione che forse quelle casse contenevano lingotti anzichè monete.

A questo rispondo osservando anzitutto che ciò non avrebbe potuto avvenire per la natura stessa del tesoro sbarcato, il quale costituendo il tributo che quelle colonie pagavano al re, come percentuale per diverse ragioni spettantegli, non si può ragionevolmente nemmeno supporre che quell'argento fosse costituito da lingotti, i quali avrebbero dovuto passare nelle officine o zecche dello Stato per essere conati: il che avrebbe comportato una perdita di tempo, un eventuale pericolo di storno data la scarsità dei controlli, ed un sicuro dispendio dal quale il re poteva esimersi ricavando direttamente dalle Indie la parte che gli spettava, in monete già coniate; il che è ben naturale supporre.

V'è poi un'altra forte ragione, quella del peso, il quale dovrebbesi in tal caso elevare a quasi tre volte tanto; sic-

chè ogni cassa avrebbe avuto un peso di 215 chili, ed ogni carretta un carico di almeno 860 chilogrammi.

Supposizione assurda, poichè, data la inesistente viabilità, il trasporto con un carico di oltre 860 chili per carretta risultava materialmente impossibile.

Siccome del resto quella parte di tesoro che venne sbarcato l'otto ottobre fu trasportato altrove, a persuaderci ch'esso era costituito da monete e non già da lingotti basta rovistare gli Archivi di Stato, nei quali troveremo molteplici ricevute ed ordini reali dalla cui lettura si rileva che quello era puramente argento già coniato.

Relativamente al valore, siccome s'è già provato che ogni cassa conteneva circa 2621 pezzi da otto, essendosene sbarcate 924, risulta che dai galeoni a Vigo venne sbarcato e trasportato nell'interno del paese, in data otto ottobre, per un valore complessivo in argento di 2.421.804 pezzi da otto.

Procedendo nelle indagini nulla troviamo degno di menzione prima del 13 ottobre, giorno in cui il Velasco in altra lettera scrive semplicemente che egli *ha fatto eseguire lo sbarco di 2653 casse d'argento*⁴²¹.

Egli non accenna più affatto nè a carrette nè al luogo ove intenda a suo tempo far trasportare le casse, nè a trasporto di sorta.

In detto giorno, 13 ottobre, non esistevano affatto mezzi di trasporto ed egli tace circa il luogo di destina-

421 Idem, idem.

zione, mentre ciò non aveva fatto nello sbarco antecedente.

Nè in questa lettera infatti nè in altre successive accenna al come si sarebbero dovute trasportare le casse nè al dove si sarebbero indirizzate.

Come, quando e dove sia avvenuto il parziale trasporto di quel tesoro, non è facile quindi stabilire, perchè difettano al riguardo nella maniera la più assoluta documenti pubblici e privati che ne facciano menzione.

Ciò mi porta a credere che detto trasporto abbia avuto luogo a più riprese, a seconda che i mezzi permettevano, dirigendosi per differenti destinazioni; e penso che ciò debbasi ritenere per più ragioni ed in considerazione di documenti che indirettamente vi accennano.

Che il trasporto di una parte almeno di quelle casse sia avvenuto per destinazioni diverse, lo prova il fatto che del tesoro di Vigo n'è giunto a S. Jacopo, come rilevasi da una lettera del Larrea in data 8 novembre, a Villafranca come dichiarasi in altra lettera dello stesso il 12 dicembre, a Segovia come appare da vari documenti dell'Archivio Indiano e da una lettera di Don Isidoro Velasco in data 31 dicembre, a Thuy ed in altre località nelle vicinanze di Vigo.

E mentre ricaviamo queste informazioni da documenti ufficiali che si conservano nell'Archivio delle Indie, nessuna conferma di questi fatti potemmo rinvenire nelle sunnominate singole località, dove par non si sia dato gran peso all'avvenimento, dacchè niun manoscritto ne

parla, a ragione forse del non molto pervenutovi o del breve tempo rimastovi.

Un'altra porzione, non punto indifferente del tesoro di questo secondo sbarco, non essendo stata in tempo utile trasportata altrove per mancanza di mezzi di trasporto, come già s'accennò e più ampiamente proveremo, cadde poscia in mano dei nemici, quando questi, slanciatisi su Redondela, vi scoprirono nascoste nelle case un certo numero di dette casse, come rilevasi dal fatto del bottino raccoltovi, dalla conferma dei testimoni oculari e dai documenti ufficiali.

È fuori di dubbio che se il 13 d'ottobre i mezzi di trasporto necessari alla bisogna fossero stati pronti, il Velasco n'avrebbe fatto menzione nel suo manoscritto sullo sbarco, facendosi premura di dimostrare al re il suo zelo. E oltre a ciò n'avrebbero dovuto far comunque parola il De Barbanzon, il Château-Renault, il De Larrea, il De Gastines ed altri di quei tanti che maggiormente avevano le mani in pasta; e se ciò non fecero in modo ufficiale, avrebbero potuto e dovuto farne menzione almeno in via privata nei loro rapporti così ricchi di minuti particolari.

Se il Velasco aveva dovuto attendere ben sedici giorni per operare il trasporto di solo 924 casse, come avrebbe mai potuto aver egli i mezzi di trasporto pronti per ben 3653 casse d'argento, dopo appena quattro giorni dalla prima operazione?

E poichè è indiscutibile che il dì 13 ottobre altro non avvenne se non puramente uno sbarco, ed è in pari tempo un fatto accertato che la maggior parte di tali casse fu altrove trasportata a più riprese in susseguenza di tempo, possiamo ritenere per fermo che gli Spagnuoli han dovuto adibire al trasporto delle 3653 casse quelle stesse bestie e carrette già inviate a Lugo, non appena ed ogni qual volta ne giungevano alcune di ritorno.

Nè altra soluzione al caso parmi fosse possibile, nè altra interpretazione riterrei per logica, data la deficienza d'altre carrette e d'altri animali equini e bovini.

Dopo esperienze fatte appositamente in condizioni logistiche identiche a quelle di cui ci occupiamo, sono giunto a concludere che le bestie e carrette spedite a Lugo l'8 di ottobre, vi dovevano essere giunte il 15, e trovarsi di ritorno nella valle di Vigo verso il giorno 19, e probabilmente in parte il 18.

Quelle bestie e carrette avrebbero potuto infatti, avuto riguardo all'urgenza del caso, camminare per circa 10 ore al giorno ad una media d'un tre chilometri all'ora, facendovi probabilmente una breve tappa per nutrirsi e riposandosi durante la notte sia a causa dell'intricato viaggio che per il pericolo dell'oscurità.

E poichè la presumibile distanza da loro percorsa era di 210 chilometri, percorrendone 30 al giorno, la cittadina di Lugo sarebbe stata da loro raggiunta in sette giorni, mentre il ritorno si sarebbe potuto effettuare in forse metà del tempo, data la mancanza di carico.

Così quei mezzi di trasporto che a cominciare dal 18 ottobre raggiungevano di bel nuovo il teatro dell'azione, venivano, man mano che ritornavano, nuovamente adibiti per addentrar nella regione altre di quelle casse sbarcate il dì 13 e rimaste ancor giacenti a Redondela o sulla vicina spiaggia.

E siccome quelle casse furono in generale dirette a luoghi relativamente vicini, si può credere che parecchi di quei carriaggi abbiano ancor fatto in tempo di ritornarvi, caricarvisi per una terza volta e ripartire di bel nuovo, trovandosi per tal modo a decine di chilometri lungi da Redondela quando il 23 ottobre ebbe luogo la catastrofica battaglia, durante e dopo la quale non v'eran più sul posto nè bestie nè carrette.

Riguardo al quantitativo di tesoro che per tal modo ed in queste circostanze s'è potuto sottrarre al nemico, discorreremo in modo più preciso nel capitolo seguente, contentandoci per ora di constatare a quanto ammontava il valore delle 3653 casse d'argento sbarcate dai galeoni il 13 ottobre.

Non occorre nemmeno osservare che queste casse erano, come il Velasco stesso dichiara nel citato suo manoscritto, piene solo d'argento e perfettamente identiche a quelle 924 che già erano state sbarcate e trasportate altrove il giorno 8 ottobre.

Una porzione di queste furono in progresso di tempo trasportate a Segovia e di là per ordine del re inviate a Siviglia; ed è sul documento che appunto riflette cassa

per cassa la somma passata in questa città, che si è potuto controllare e stabilire il contenuto d'ogni cassa.

E poichè ogni cassa, come s'è visto, conteneva un valore di 2621 pezzi da otto, ne deriva che le 3653 casse d'argento del secondo sbarco, non essendo e non potendo logicamente esser diverse dalle prime, dovevano contenere complessivamente 9.574.513 pezzi da otto.

Ora, se noi addizioniamo a questa somma l'ammontare dello sbarco precedente, avremo che fino al giorno *13 d'ottobre il quantitativo totale del tesoro sbarcato a Vigo saliva ad una cifra di 11.996.317, praticamente a 12.000.000 di pezzi da otto in argento.*

Possiamo affermare nel modo più reciso che, all'infuori dei due sbarchi dell'8 e del 13 di ottobre, nessun altro sbarco è mai più avvenuto in susseguenza di tempo, posteriormente al 13 di ottobre e prima della fatale giornata della perdita dei galeoni.

Non esiste infatti la benchè minima prova in contrario, e difettano nella maniera la più assoluta documenti diretti od indiretti, pubblici o privati, ufficiali o meno che menomamente alludano ad altri sbarchi.

Riassumendo e concludendo affermiamo che *a Vigo avvennero due soli sbarchi parziali, d'una parte del tesoro del re; ch'essi ebber luogo nei dì 8 e 13 d'ottobre; che vi si sbarcarono 924 casse la prima volta e 3653 la seconda; che dette casse non contenevano se non argento; che racchiudeva ognuna di esse 2621 pesos; che conseguentemente venne sbarcato a Vigo per un valore to-*

tale di circa 12.000.000 di pezzi da otto in argento; e che infine il suo trasporto nell'interno della regione non potè avvenire che incompletamente e solo per una porzione del tesoro del re, una parte di cui andò tuttavia perduta.

Intendo con ciò parlare di tesoro sbarcatosi in modo e in condizioni normali e regolamentari per non dire legali, senza voler escludere che se ne sia tolto dai galeoni qualche altra piccola quantità posteriormente al 13 d'ottobre, alla vigilia della battaglia, o durante l'attacco dei nemici, od in modo fraudolento.

Ammetto anzi la probabilità di tale avvenimento, poichè risulta da molte fonti storiche ineccepibili, come si è qua e là accennato nella narrativa e com'è confermato dal *Procès-verbal* a firma De Gastines, Duval, Auril, Chiron e De Grenet, che il commissario generale della flotta fece e consegnò al suo ammiraglio.

Essi unanimamente dichiarano nella maniera la più esplicita che *il 20 d'ottobre l'argento appartenente al re non era ancora stato sbarcato per intero; si fu solo in tal giorno che il commissario generale «giudicò a proposito di far mettere a terra, com'egli si esprime, quello che ancor restava a bordo dei denari del re»*⁴²².

L'ordine in parola tuttavia concerneva solamente lo sbarco, e non il trasporto, che non si poteva in alcun modo effettuare per mancanza di mezzi, come già abbiamo visto.

422 Idem, idem.

Per questa ragione evidentemente non se ne operò nemmeno lo sbarco. Se esso fosse avvenuto, ve ne sarebbe menzione nei documenti ufficiali, ed il Velasco, come d'uso, l'avrebbe notificato.

Del resto, come avrebbe potuto ciò accadere quando si sa che nello stesso giorno della battaglia una certa quantità del tesoro del re stava ancor sulla spiaggia o nelle case di Redondela attendendo i mezzi di trasporto per essere addentrato nella regione?

È per questa ragione che il giorno stesso della pugna l'ammiraglio, vedendo la cattiva piega che lo svolgersi delle ostilità prendeva, «mandò – dice il citato rapporto – l'ordine di ritirarsi il più prontamente ch'egli potesse ove meglio giudicasse opportuno *con l'argento del re che trovavasi a Redondela*, perchè i nemici non avrebbero tardato ad impadronirsi di quella località»⁴²³.

Rileviamo per altro che l'ordine non fu potuto eseguire, e che dal giorno 20 d'ottobre al 23, giorno stesso della lotta, il De Gastines non aveva nemmeno potuto trasportare al di là della piccola Redondela il rimanente di quel tesoro reale che già si trovava da giorni sbarcato.

Prima di porre termine a questo capitolo giova osservare, che le 1068 casse d'argento di cui con Nota dettagliata parla il Documento allegato al gruppo numero 153-2-31 dell'Archivio Indiano non riflette se non puramente una parte di quel tesoro sbarcato dal Velasco il 13 d'ottobre.

423 Idem, *Procès verbal*, 30 ottobre 1702, DE GASTINES.

Lo si rileva dalla natura del Documento, dal fatto che la data appostavi in calce è di molto posteriore al di della battaglia, dalla sostanza e dicitura stessa del manoscritto e dalla sua provenienza rispetto alla persona che lo compilò ed alla località ove fu scritto. Esso non è se non una specie d'elenco di una parte di quel tesoro che, sbarcato dai galeoni il 13 d'ottobre, venne da differenti località raccolto e trasmesso in progresso di tempo alla Casa de Contratación di Siviglia, per ordine e anzi per concessione del re, che intendeva con ciò sedare in parte i tumulti.

E concludendo su quanto s'è venuto fin qui dicendo, ricordo al lettore che, secondo le testimonianze le più autorevoli di ministri, consiglieri di Stato, confidenti di Corte, testimoni, storici del tempo, documenti dell'epoca e scrittori dell'avvenimento, il quantitativo di tesoro sbarcatosi dai galeoni di Vigo, prima della battaglia, ammonta ad una somma aggirantesi dai 12.000.000 ai 15.000.000 di pezzi da otto, in essa cifra comprese le mercanzie di valore; mentre dietro la scorta ed in base ai documenti ufficiali delle maggiori autorità in materia e specie del Velasco *il totale ammontare del tesoro sbarcato risulta di un po' meno di 12.000.000 di pesos.*

Se poi si prende anche in considerazione quel po' di tesoro che s'è posto a terra nascostamente o sbarcato all'ultimo momento in tutta fretta e furia quando ci si accorse del pericolo, si può senza tema alcuna concludere che *il quantitativo di tesoro comunque sbarcato prima*

della battaglia non raggiunse globalmente preso nemmeno 14.000.000 di pezzi da otto; il che confermeremo e proveremo ancor più ampiamente nei capitoli seguenti, dove controlleremo come e dove andò a finire detta somma, facendo così la controprova di quanto è stato dimostrato.

CAPITOLO X

CHE AVVENNE DEL TESORO SBARCATO

Col provare come e dove lo si distribuì, in che quantitativo, per quali ragioni o necessità si spese quel tesoro, noi apporteremo luce sul tesoro che ancora giace al fondo della baia di Vigo.

E poichè una parte di quanto fu sbarcato cadde nelle mani del nemico come bottino di guerra, a fine di completamente esaurire le nostre indagini ricercheremo e proveremo pure di quanto tesoro s'impadronì il nemico, come e dove lo si trasportò, se ed in qual modo se ne fece uso, da chi e per quali ragioni e necessità fu speso e consumato.

E siccome la materia che mi propongo di trattare è piuttosto abbondante, varia di natura e complicata di particolari, divido la stessa in altrettanti capitoli.

Dato poi che la maggior parte del bottino andò irrimediabilmente perduta naufragando all'imboccatura di Vigo mentre il nemico faceva ritorno in patria, così dirò in questo capitolo solamente del tesoro che fu tratto in salvo dagli Spagnuoli; nel seguente narrerò come e dove

perdette il nemico gran parte di sua preda; parlerò nel capitolo XII del bottino ch'egli trasse in patria, ponendo termine alla materia dello sbarco col dire nel capitolo XIII della zecca di Londra e del tesoro che colà fu importato e del come se ne dispose e fece uso.

Così esaurisco la dimostrazione, adducendo numerose controprove.

Abbiamo nel precedente capitolo dimostrato che solo due sbarchi di tesoro avvennero ufficialmente a Vigo, e che questi ebbero luogo nei dì 8 e 13 ottobre; che l'ammontare del primo, sommante ad una cifra di 2.421.804 pezzi da otto, fu in tempo utile addentrato nella regione e posto in salvo; che il valore del secondo, ammontante a 9.574.513 pezzi da otto, fu per mancanza di mezzi di trasporto solo in parte salvato dagli Spagnuoli; che in detti due sbarchi ufficiali non si pose a terra la benchè minima parte d'oro, e che l'argento sbarcato costituiva parte del tesoro del re, essendo ben poco il quantitativo che, appartenente a privati, fu (abusivamente o no) posto a terra prima della catastrofe.

Ciò premesso, vediamo quanto tesoro è stato realmente tratto in salvo dagli Spagnuoli e che cosa è di esso avvenuto.

L'opinione dei giornali, dei testimoni, degli uomini di Corte, degli storici dell'epoca e d'altri scrittori, è su questo punto pressochè identica, e noi la passiamo brevemente in rassegna prima di riprodurre quei documenti

ufficiali che, appunto perchè tali, sono indiscutibili e servono meravigliosamente a porre nei suoi giusti termini e a definire la questione.

Dice il Macanas che «una non disprezzabile quantità di tesoro fu tratta in salvo dalle navi che vennero poscia colate a fondo»⁴²⁴, e la stessa dichiarazione fanno il Marquez de San Felipe⁴²⁵ ed il padre De Belando⁴²⁶.

Non dissimili da queste sono le affermazioni del Rider, il quale scrive che «gli Spagnuoli hanno messo al sicuro una considerevole parte del loro argento prima che arrivasse la flotta alleata», e perfettamente consone sono le asserzioni del Somerville quando dice che «una gran porzione di argento è stato trasportato nell'interno della regione avanti che vi avessero approdato i confederati»⁴²⁷.

Benchè il giornale *The Post Man* riceva dall'Aia una lettera dove gli si notifica che «le ultime corrispondenze da Madrid non fanno punto menzione del valore del tesoro che fu salvato dai galeoni»⁴²⁸, la gazzetta riproduce poi un'altra lettera, mandata da quella stessa capitale,

424 MARQUEZ MELCHOR DE MACANAZ, *Obras exogidas*, carta primera, pag. 41.

425 MARQUEZ DE SAN FELIPE, *Comentarios de la guerra de España*, vol. I, pag. 109.

426 JESUS BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, art. 173, pag. 102.

427 British Museum, SOMERVILLE.

428 *The Post Man*, Aia, 1-12 gennaio 1703.

ove tratta abbastanza diffusamente «dei milioni di cui s'impossessò, per diverse ragioni, Filippo V»⁴²⁹.

Leggesi nei manoscritti del Cunningham che «il più dell'argento sbarcato fu collocato in posti di sicurezza e principalmente in Lagos (Lugo) e Compostelle»⁴³⁰.

L'autorevole scrittore della *Storia del 1702* si accontenta di affermare che «una parte dell'argento fu posta al sicuro prima dell'arrivo degli alleati a Vigo»⁴³¹; mentre l'*Harlem Courant* pubblica una lettera per far noto che «la più gran parte dell'argento sbarcato dai galeoni prima dell'apparizione dei nemici a Vigo rimane ancora a Lugo»⁴³², affermazione questa che noi troviamo esattamente riprodotta in questi stessi giorni dal *The Daily Courant*⁴³³.

Scendendo ora dal generico allo specifico, osservo che non avendo il Fenton studiato a fondo l'affare di Vigo, incorse in grave errore. Dopo aver egli erroneamente scritto che «gli Spagnuoli ebbero successo nel mandare nell'anzidetta città di Lugo 10.000.000 di pesi appartenenti al tesoro del re», mal traducendo in parola il suo pensiero asserisce poco dopo che «solamente 14.000.000 di pesi furono sbarcati dai galeoni e posti in

429 Idem, 8 marzo 1703.

430 WILLIAM THOMSON, *The history of Great Britain*, vol. I, pag. 293.

431 *A complete history of Europe for the year 1702*, pag. 389.

432 *Harlem Courant*, 16 novembre 1702.

433 *The Daily Courant*, novembre 1702.

sicurezza dagli Spagnuoli», mentre più tardi dice che «non più di 7.000.000 furono da loro salvati»⁴³⁴.

Il suo errore deriva principalmente dalla confusione ch'egli fa tra tesoro sbarcato e tesoro posto in salvo, benchè, come poi vedremo, egli sia corretto su questa ultima affermazione, come lo è del pari il *The London Gazette* quando asserisce che «il tutto dell'argento salvato dai galeoni ammontava a 7.000.000 di pesi»⁴³⁵.

Ritiene il Duncan che «circa 14.000.000 di pesi siano stati messi al sicuro dagli Spagnuoli », ed il Boyer, che a parer mio s'occupava nella sua narrazione solo del tesoro del re, asserisce che «solamente 14.000.000 di pesi furono tolti fuori dai galeoni e trasportati in luoghi di sicurezza dal nemico»⁴³⁶, ritenendo per tal modo anch'egli, come il più degli scrittori inglesi, che quanto fu sbarcato sia stato effettivamente salvato dagli Spagnuoli.

Certo che essi avrebbero modificata e ritenuta per errata questa opinione, se, meglio addentrandosi nel soggetto, avessero tenuto calcolo del bottino fattovi dai loro connazionali; bottino di cui ci notificano persino le cifre, senza però spiegarne, come ben si converrebbe in tal caso, la provenienza.

Non credo che condivida l'opinione del Boyer lo storico Campbell quando scrive che «14.000.000 di pesi da

434 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 64.

435 *The London Gazette*, novembre 1702.

436 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 136. — DUNCAN, *History of the Kings of Scotland*.

otto furono posti al sicuro»⁴³⁷, perchè, non dichiarando egli da chi siano stati salvati, ben può ritenersi che intenda in detta somma comprendere altresì il quantitativo di cui si ebbero ad impadronire i nemici.

Una lettera invece mandata da Madrid e pubblicata dall'*Harlem Courant* farebbe credere che si sia dagli Spagnuoli posto al sicuro ancor più, perchè in essa leggesi: «Il re ha chiesto che si detraggano dai 15.000.000 di pezzi da otto che si sono salvati a Vigo, sette milioni e mezzo per l'indulto»⁴³⁸. La stessa informazione redatta con le medesime parole pubblica il giornale *The Daily Courant* rilevando le rimostranze che per ciò si sollevarono contro il re⁴³⁹.

Dice il Magen che il Marquez De Macanaz valuta a 12.000.000 di reali d'argento il tesoro, che, sottratto alla catastrofe in tempo, venne inviato a Lugo⁴⁴⁰. E il padre De Belando opina che «10.000.000 di pesi di quelli appartenenti al tesoro reale furono posti al sicuro nella piccola città di Lugo»⁴⁴¹.

La relazione della battaglia, che ufficialmente venne inviata da Vigo a Londra il 16-27 ottobre, asserisce, come già s'è visto, che «il tesoro del re e qualche poco di quello dei commercianti, per un ammontare di circa

437 JOHN CAMPBELL, *Lives of the admirals*, pag. 340.

438 *Harlem Courant*, 8 febbraio 1703.

439 *The Daily Courant*, febbraio 1703.

440 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 100.

441 JESUS DE BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, pag. 100.

3.000.000 di lire sterline, fu inviato alla volta di Loygo», ossia Lugo⁴⁴².

È questa pure l'affermazione delle *Lettres historiques*, nei cui pregevoli volumi leggiamo: «Si apprende che l'argento che appartiene al re e qualche parte di quello dei mercanti, il tutto ammontante ad una somma di circa 3.000.000 di sterline, è stato indirizzato da qualche tempo a Lugo»⁴⁴³.

Il De Lamberty, che nato da parenti italiani in Isvizzera divenne uomo di Corte ed uno dei più autorevoli diplomatici di quei giorni, lasciò scritto nelle sue memorie esattamente la stessa cosa⁴⁴⁴.

E poichè la cifra di 3.000.000 di lire sterline è l'equivalente di 13.345.213 pezzi da otto, chiaro appare che tutte queste differenti opinioni, di fonti diverse, altro non fanno se non dimostrare che a Vigo non si sbarcò e non si trasportò nell'interno del paese altro che una parte del tesoro del re, di cui si salvò, a detta delle qui citate autorità, una somma aggirantesi dai 10.000.000 ai 14.000.000 di pezzi da otto come massimo.

Prima di controllare coi documenti ufficiali quale di queste due cifre sia più prossima al vero, vediamo di

442 British Museum, Manuscripts, Add. Coll., vol. 28925, fol. 213.

443 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 648.

444 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, vol. II, pag. 253.

chiarire come e dove andò a finire il tesoro salvato dalla catastrofe.

Il Martin Hume scrive che «detta porzione di tesoro fu tosto sequestrata dal Governo, ossia dal re, che se ne impossessò»⁴⁴⁵; ed il vescovo Burnett dice che «il re spagnuolo s'impossessò di tutto l'argento che era stato posto a terra dalle navi dopo il loro arrivo a Vigo», confermando con ciò egli pure quello che in quei giorni asserivano le *Lettres historiques* e cioè che «quanto ha potuto sfuggire dalle mani inglesi ha finito per cadere nelle mani della Corte».

Dopo aver il Fenton affermato che «il giovane re di Spagna trovavasi in grande necessità di denaro per far fronte alle spese di guerra, e che dietro consiglio di suo nonno, Luigi XIV, egli s'era deciso ad impossessarsi di quanto più poteva del tesoro recentemente arrivato», prosegue poi sullo stesso argomento per diverse pagine e, quasi schizzando amaro fiele dalla penna, conduce una ingiusta e poco edificante campagna contro la Casa Borbonica, qualificandone il suo re di lupo rapace e di predone, aggiungendo che «egli s'impossessò di tutto l'oro e l'argento e le monete che si potè salvare dalle mani del nemico»⁴⁴⁶.

Ma non dimentichiamo ch'egli è connazionale di quel presidente della Camera dei Lordi che indirizzandosi al

445 MARTIN HUME, *Spain, Its greatness and decay*, pag. 326.

446 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 64.

Rooke aveva affermato che «egli aveva combattuto per una giusta causa»⁴⁴⁷.

Il giornale ufficiale inglese *The London Gazette* così scrive poco dopo la battaglia: «Le nostre corrispondenze confermano le notizie da noi ricevute, che il re di Spagna s'è impossessato di tutto l'argento tratto in salvo dai galeoni».

E pochi giorni dopo, ritornando sullo stesso argomento, riproduce una corrispondenza spedita da Cadiz il 26 febbraio, e pubblica: «L'eccitamento dei mercanti di quella piazza e di quelli di Siviglia contro il re è più grande di quello che si può immaginare, per essersi egli impadronito di tutto l'argento che s'è riuscito a salvare»⁴⁴⁸.

Un altro giornale di Londra va ancor oltre, e lamentando in una lettera datata da Madrid 8 marzo «questo violento ed inaudito procedere della Corte», stampa che «Filippo V s'è preso, per suo uso personale, tutto quanto s'era potuto trarre in salvo dai galeoni»⁴⁴⁹.

Ritorna la gazzetta altre volte in argomento riproducendo anche una corrispondenza da Parigi, donde le si scrive che «le ultime lettere giunte colà da Madrid parlano del grande malcontento sollevatosi alla notizia che

447 *Parliamentary proceedings and acts*, 1702.

448 *The London Gazette*, 18 marzo 1703 e Cadiz, 26 febbraio e 23 marzo 1703.

449 *Historical Mercury*, pag. 77, anno 1703.

il re s'era impadronito della più gran parte del tesoro salvato»⁴⁵⁰.

Vedremo tra breve come l'affermazione che il sovrano di Spagna abbia disposto di quei tesori «per uso suo personale» sia una vera calunnia, che, destituita di qualsiasi fondamento, urta contro la veracità dei fatti. Proveremo altresì essere assolutamente falso che «il re di Spagna abbia concepito il progetto d'impossessarsi di tutto il contenuto dei galeoni prima ancora che questi arrivassero dall'America», come afferma erroneamente il Magen, attribuendo a Filippo V quei tristi disegni, che effettivamente allignarono però nella mente di re Luigi XIV⁴⁵¹.

I giornali dell'epoca pubblicarono in quei giorni molte lettere dei loro corrispondenti dalla Spagna e da altre parti d'Europa riproducenti tutti la stessa notizia, che cioè il re s'era impossessato di quanto a Vigo era stato tratto in salvo. Ed i mercanti di diverse città di Spagna, e persino di Anversa, Bruges, Aia, Lille, Amsterdam, Parigi e Londra, cominciarono a far piovere le loro proteste, reclamando di aver a Vigo subite delle perdite.

Nessuna meraviglia quindi se noi vediamo «il Consiglio stesso del Commercio de Cadiz mandare una petizione, con una rimostranza, a S. Maestà per manifestargli il desiderio che egli modifichi la sua domanda relativamente ai sette milioni e mezzo dell'indulto»⁴⁵².

450 *The London Gazette*, marzo 1703.

451 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 84.

452 Archibo general de Indias, Manoscriptos, *Casa de Contratación*.

Occorrerebbe davvero la compilazione d'un grosso volume se si volessero riprodurre tutte le petizioni che da interessati e da pretesi interessati nel tesoro di Vigo si diressero alle Corti di Madrid, Versailles, Aia e Londra.

È un fatto innegabile che le Corti di Versailles e Madrid erano perfettamente d'accordo che si dovesse, nelle speciali circostanze in cui trovavansi i galeoni del 1702, far rotta alla volta di un porto occidentale di Francia, senza nemmeno toccare il golfo di Cadiz o alcun altro porto di Spagna.

Ciò è confermato dalla lettera che dirigeva Luigi XIV il 16 settembre 1702 al conte de Château-Renault per dirgli: «È intenzione mia e del re di Spagna che voi conduciate la flotta in un porto di Francia, se potete, *sans vous commettre* con quelli che comandano le navi della flotta»⁴⁵³.

Questi ordini del re, i tentativi di Château-Renault e la opposizione del Velasco hanno servito a qualche scrittore quali seri argomenti per agitar e scoprire tra il re di Francia e quello di Spagna un fantastico complotto mirante ad impossessarsi di tutte quante le ricchezze dei galeoni.

Sono mere fantasie, volgari calunnie lanciate all'indirizzo della Dinastia Borbonica dai fautori della Casa d'Austria, i quali, mal soffrendo di dover servire colui che non riconoscevano come re, traevano argomento da

453 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

tutto per denigrare Filippo V, onde renderlo inviso al popolo e sollevarlo contro il sovrano.

Non vorrei che alcuno pensasse che io mi confezioni una storia a mio uso e consumo; è questione d'imparzialità e giustizia!

L'ordine reale ingiungeva di recarsi coi galeoni in un porto francese; ma con ciò siamo ben lungi dal provare il *post hoc ergo propter hoc*, e che quindi questo ordine celasse piani disonesti ed insidiosi, come erroneamente o per partito preso si è ritenuto da qualche scrittore.

E siccome nessun documento e niuno storico del tempo ha mai fatto anche una lontana allusione a tale tentativo, per ciò almeno che riguarda Filippo V e la regina di Spagna, si può affermare con ragione e nel modo più assoluto che se l'ordine di recarsi in Francia non fu disdetto dalla Corte di Spagna, lo fu unicamente per evitare che i preziosi galeoni cadessero nelle mani degli Anglo-Olandesi.

Con buona pace dei Francesi però io non posso affermar la stessa cosa di quel *gourmand* di Luigi XIV, che, in tutto grande, persino nel mangiare, condusse la vita, per dirla coi suoi medici, d'indigestione in indigestione.

Filippo V al momento dell'arrivo dei galeoni a Vigo trovavasi a combattere colle sue truppe in Italia, e non fece ritorno a Madrid se non il 17 gennaio del 1703. Quella, ancor fanciulla, regina Maria Luisa Gabriella di Savoia ne teneva in pugno il governo, mentre sulla Spa-

gna tendeva protettrice ma pesante la sua potente mano il re di Francia per difendere il trono del nipote.

Filippo V soffriva di un grande difetto: la timidità.

Il Noailles, che molto a fondo ne conosceva l'animo, dice di lui che «una delle cose che più d'ogni altra si temeva era la timidità ossia debolezza del giovane monarca»⁴⁵⁴.

Nè pare sia esagerato il suo giudizio quando vediamo la regina stessa scrivere a Luigi XIV: «Confido molto umilmente che V. Maestà vorrà usare di tutta l'autorità che in tanti modi ha sopra il re suo nipote, per indurlo a dire con voce coraggiosa un *voglio o non voglio* in tempo. Egli sarebbe un principe perfetto se riuscisse a far questo».

Ed il re francese le risponde: «Sono sicuro che per piacere a V. Maestà egli cambierà tosto in perfezione i difetti di cui lo si può ancora rimproverare»⁴⁵⁵.

Ora, sarebbe proprio d'attribuirsi l'enunziato disonesto disegno a quella giovane regina e ad un timido re, appena assunto al trono e da sì lungo tempo persino assente dal teatro dell'azione?

Non è dunque il caso d'esclamare con falso sentimentalismo come fa il Fenton: «Povero gregge, quando il pastore è un lupo!»⁴⁵⁶.

454 MARQUIS DE NOAILLES, *Mémoires politiques et militaires*, vol. II, pag. 27.

455 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

456 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*.

La verità è ben altra, e ancor meglio l'apprendiamo da un confidente personale di Luigi XIV, il duca De Noailles, che fu ministro di Francia e che nelle sue memorie riproduce una preziosa lettera del re francese al Cardinal d'Este, documento che egli con presenza di spirito preservò quando, fattosi vecchio, gettava furente alle fiamme gran parte di sua corrispondenza.

«Luigi XIV – son parole del duca – che suo malgrado rovinava il suo regno per la difesa della Spagna, si lusingava d'esser consolato *con una gran parte di quell'enorme tesoro*; non esitava quindi di mandare le sue istruzioni ed ordini su d'un oggetto di cotanta importanza.

«Egli voleva che gli effetti della flotta non venissero punto sbarcati prima del ritorno del re (di Spagna); e nel caso lo venissero, *si proibisse di trasportarli altrove o di consegnarne parte alcuna*.

«Esigeva, in una parola, che tutto fosse sospeso fino a che il re non avesse egli stesso, arrivando a Madrid, emesse le disposizioni le più conformi al bene della monarchia.

«La sua intenzione era che Filippo V dichiarasse allora confiscato tutto ciò che si trovava sulla flotta, per conto degli Inglesi ed Olandesi, suoi nemici ed autori d'una guerra ingiusta; che dichiarasse in pari tempo che gli altri proprietari non avrebbero patito alcun danno, ma ch'egli era obbligato a fare delle enormi spese e a rimborsare in parte quelle che la Francia già aveva fatte per lui. Pretendeva che s'impadronisse degli effetti ap-

partenenti a' suoi sudditi, ai suoi alleati ed alle nazioni neutre, ai quali avrebbe pagato durante la guerra un interesse del sei per cento, durante un periodo di tre o quattro anni, restituendo poi il loro capitale dopo conclusa la pace.

«Or bene io so, dice Luigi XIV in un suo dispaccio al Cardinal d'Este, che questo progetto è tutt'altro che senza inconvenienti, e che vi sono delle forti ragioni per combatterlo; ma bisogna considerarne l'effettuazione come una risorsa straordinaria per continuare la guerra. Il danno non potrà cadere che sopra dei privati, e si potrà dire che questa sarà meno una perdita per loro che un'occasione, cui verrebbero meno, di trarre il maggior profitto che ne potevano sperare...

«Ma la buona fede del Commercio si rivoltava contro le misure di tal natura. Alla principessa degli Orsini non andava punto a genio un tal progetto.

«Io vi trovo, diceva ella, due terribili inconvenienti. Il primo si è che non vi sarà una singola persona, che non penserà che per tal modo il suo capitale è perduto, essendovi ben poco a sperare che il re di Spagna riesca mai a poter ripagare una somma di siffatta importanza. Crederanno anzi che persino il pagamento degli interessi sarà cosa ben incerta e mal sicura, prendendo a considerare i molti casi di mala fede già consumati, *per consiglio della Francia*.

«Il secondo inconveniente si è che si calcola vi sia quasi un quarto degli effetti a bordo delle navi che va destinato a propositi pietosi o che comunque appartiene

a persone private la cui proprietà è nelle Indie, e che sono rimaste aspettando per ben cinque anni le loro rendite per pagare i loro creditori. Queste genti solleveranno grandi clamori, e noi dobbiamo considerare che la metà della Spagna è interessata in questa materia vuoi direttamente che indirettamente.

«Questa principessa – osserva qui il Noailles – era il miglior consigliere del re, e la Corte di Francia ne approvò la condotta»⁴⁵⁷.

Luigi XIV lascia così cadere il suo primo disegno, fino a che non sa dell'avvenuto disastro; ma appena gliene giunge notizia, egli ritorna ad accarezzare l'idea primitiva ed a pensare al come porla in esecuzione.

Con tale intento scrive alla regina di Spagna il 10 novembre per dirle: «Noi dobbiamo pensare come salvaguardarci contro le conseguenze di quant'è avvenuto. Vostra Maestà ha già fatto la parte sua».

Ritornando poi più dettagliatamente sullo stesso oggetto, di nuovo le scrive che «considera siccome assolutamente necessario che *il re di Spagna si approprii di tutto*, riservandosi la metà per incorporar truppe, ed inviando a lui l'altra metà quale rimborso d'una parte delle spese ch'egli aveva già fatte e che avrebbe in futuro dovuto incontrare».

E quasi voglia spiegar la ragione del suo mutato disegno confessa in un dispaccio al Cardinal d'Este che «le

457 MARQUIS DE NOAILLES, *Mémoires politiques et militaires*, vol. II.

osservazioni della principessa degli Orsini gli avevano fatto cambiar parere, ma che ora, dopo il disastro, non ci vede altre risorse».

A fine di viemmeglio far trionfare la sua idea egli fa persino pervenire istruzioni ai cortigiani del re di Spagna, perchè «gli si insinui che il diritto di S. Maestà non ammette menomazioni di sorta, e che gli interessi del corpo della nazione sono a preferirsi ai vantaggi degli individui».

Non bisogna d'altronde dimenticare che il Re Sole aveva perduto a Vigo la potente sua squadra, del che mostravasi addoloratissima la regina di Spagna quando in data 6 novembre gli scriveva: «Io non posso consolarmi della perdita che voi avete subito di tutte le vostre navi ch'erano a Vigo al servizio della Spagna. Gli Spagnuoli devono esser ben riconoscenti di tutto quello che voi volete fare per loro, ma ciò di cui io posso ben assicurarvi si è che nessuno lo può essere quanto me»⁴⁵⁸.

Che gli Spagnuoli pensassero alla riconoscenza non è punto il caso di illudersi, perchè quel povero popolo, sottoposto a sì dura prova un po' per l'ambizione altrui ed un po' per colpa propria, sperava ancora di ricavare qualche utile da quella piccola porzione di tesoro che s'era potuto sottrarre alla finale catastrofe.

Ma caduta anche quest'ultima speranza, esso sollevò i più alti clamori e minacce contro tutto e tutti, quantunque fosse pur vero, come dice il Château-Renault, che

458 Archives des Affaires Étrangères, Lettres.

«niente stava più a cuore al re che la sicurezza dei galeoni, perchè nulla è più utile ad un principe che di veder entrar cento milioni nel suo regno anzichè strapparne duecentomila al suo popolo»⁴⁵⁹.

Il povero Filippo V, fatto timido più che mai, radunava a consiglio i suoi ministri e consiglieri e consultava a più riprese i migliori teologi perchè gli ponessero la coscienza in tranquillità e gli assicurassero che l'impossessarsi di tutto il tesoro salvato costituiva realmente un suo diritto.

Che egli vi avesse pienamente diritto non v'è dubbio di sorta se si considera che tutti gli storici dell'epoca sono concordi nel dichiarare ch'«egli ha subito a Vigo la perdita maggiore, sia perchè non ha potuto salvare l'intero suo tesoro e sia perchè colà vi perdette tutte le sue navi, che dovette far ricostruire di bel nuovo nell'interesse della nazione intera»⁴⁶⁰.

Ma la migliore ragione di lui stava nel fatto che il tesoro salvatosi a Vigo apparteneva quasi esclusivamente in modo privato a lui, essendo esso parte di quello che gli era dovuto come sua percentuale o quinto.

La ragione vera di tante proteste da una parte e di turbanze dall'altra è da ricercarsi piuttosto in una questione d'indole legale.

Aveva o no il re diritto d'impossessarsi del tesoro a lui spettante nel caso che le altre ricchezze appartenenti alla

459 Archives de la Marine.

460 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Descripción topo-historica de Vigo*, pag. 185.

nazione andassero comunque perdute, dal momento che quanto andava al re costituiva una percentuale su quanto ricavava la nazione?

Senza pretendere di farla da legale, io concludo per l'affermativa, perchè i diritti del re si esercitavano nelle Americhe sul ricavo delle miniere, e veniva il suo tesoro privato trattenuto e custodito da ufficiali regi prima dell'imbarco, sicchè s'operava con simile transazione un vero atto di possesso sullo stesso; tant'è vero che, giungendo in Ispagna in nome del regale possessore, non veniva sottoposto nè a dazio nè a controllo.

È perfettamente vero che Filippo V s'impossessò di tutto quanto venne tratto in salvo dai galeoni, ma è pur vero altresì ch'egli, benchè n'avesse avuto il diritto essendo quel tesoro suo, *non ne dispose per uso personale*, contrariamente alle accennate accuse, ma lo decretò e pose a servizio e beneficio della nazione, come dimostrerò tra breve.

Se il re adunque s'è impossessato di tutto l'argento che si è salvato a Vigo, salvato ben inteso dagli artigli degli Anglo-Olandesi e dalle mani dei predoni, che durante la battaglia e subito dopo fecero man bassa su quanto poterono, vediamo di controllarne il quantitativo, onde poter in tal modo provare ancora una volta a quanto realmente ammonta il tesoro che gli Spagnuoli salvarono, e per conseguenza a quanto quello che perdettero.

È naturale che vi debba essere un documento ufficiale, un decreto sull'ordine d'impossessarsi di tutto il tesoro reale salvato; lo si trova nell'Archivio Indiano sotto il

titolo di *Real cedula de S. Majestad al Duque de Medinaceli*, e venne integralmente stampato nella *Gaceta* di Madrid.

Lo traduco e lo trascrivo integralmente.

«Essendo ben palese – leggesi – il grave stato in cui trovavansi questi regni minacciati dalle potenze marittime nella futura campagna, come già lo furono nella passata, nella quale, coll'aiuto di Dio, lo sforzo de' miei vassalli in Andalusia ne sviarono i rischi con gloria della religione e col trionfo della fedeltà; ed essendo critico lo stato della real azienda per gli obblighi cui finora ha dovuto far fronte, non è possibile che nè per la quantità voluta nè per la prontezza richiesta possa essa anticipar tanto quanto necessita per la difesa comune di tutti i miei regni, che egualmente veggonsi nel pericolo a causa della comunicazione facile ed sperimentata dei mari.

«Per tali ragioni non debbonsi neppure lasciar indifesi gli importanti regni e piazze marittime d'Italia e le isole del Mediterraneo, nè improtette le frontiere d'Africa alcune delle quali sono minacciate, specie quella di Ceuta ove da anni a questa parte si sacrificano molti vassalli; e si debbono spendere grandi somme di denaro per sostenere la guerra, per costituire truppe di Alemanni in quel del Mantovano e di Ferrara e per tenere le forze con le quali il re cristiano, mio signore ed avo, potrebbe aumentare i suoi eserciti in difesa sua e mia.

«Conseguentemente, dovendo io sacrificar all'uno ed all'altro fine molta parte del mio esercito che milita con quello di S. Maestà cristiana in quelle frontiere ove i

vassalli di questi regni di Castiglia han contribuito tanto ripetutamente e in tutti i tempi a mantenere l'esercito necessario e a porre le frontiere di questi regni in quelle difese che più possono assicurarle: non essendo sufficienti questi mezzi e necessitandone altri considerevoli per costruire le più importanti fortificazioni che impediscano ai nemici l'accesso ai nostri porti e lo sbarco nei paraggi dove è possibile l'effettuarlo, per munirlo di artiglieria e provvedere di munizioni e quant'altro occorre per una guerra come consiglia la precauzione: non solo l'obbligo di buon governo ma ancora le leggi della coscienza mi hanno già fatto prendere, per la seconda volta, la risoluzione di pormi immediatamente a capo di questo esercito alla notizia del primo movimento dei nemici contro questi regni, per aiutare così col mio amore e coi miei sforzi i miei vassalli, e conservar su tutta la costa, con ripetuti rischi e a costo del mio sangue, la fama ben guadagnata del lor valore, fedeltà ed eterna costanza: e poichè tutto ciò richiede denaro pronto ed in gran quantità come facilmente puossi arguire, e poichè dalla real azienda non lo si può esigere perchè non ve n'è, come ben lo si sa, ho dovuto, in conseguenza di ciò, valermi della facoltà che ho di far rappresaglia di ciò che appartiene alla real azienda sul tesoro che condusse l'ultima flotta della Nuova Spagna al comando del general Don Manuel De Velasco, in conformità agli aumentati interessi che senza dubbio hanno i nostri nemici in quei *caudales*, ora che l'infausta politica ha celato, contro il mio servizio e persino contro coloro stessi che han

così agito, il certo che appartiene agli Anglo-Olandesi ed altri nemici: *ho resoluto*, per tutti questi motivi, di valermi, con facoltà di questa rappresaglia, di 4.000.000 di pesi scudi d'argento.

«E poichè non può bastare questa somma per le disposizioni convenienti e necessarie alla campagna, per tutelare la religione e gli interessi dei regni, per pagar sussidi ai nostri alleati, per aiutare in qualche modo il re cristiano mio signore e mio avo, e per dargli mezzo di continuare in avvenire in quelle forti spese intraprese; queste prudenti considerazioni avendo ispirato le sentenze dei tribunali ed i ministri di provata esperienza e devozione al mio servizio ed al bene della monarchia (fondata sulla sicurezza delle più rette dottrine e sulla innegabile necessità in cui versiamo), proponendo che posso valermi della maggior parte di questo tesoro sotto forma di prestito, così e in conformità di questo, *ho deliberato*, anche, che si prendano altri 2.000.000 di scudi d'argento, che voglio ed ordino si rimborsino al Comercio al più presto col primo denaro delle casse reali dei regni del Perù e Nuova Spagna, lasciando al Comercio di scegliersi gli effetti e la forma di pagamento che siano di sua più ampia soddisfazione, concedendo allo stesso gli interessi dell'otto per cento, pro rata, fino al suo intero versamento.

«Ordino quindi, che fatta la ripartizione di questi 6.000.000 di pesi scudi, le quantità che restano, e *los generos* che rimanessero di tutto il residuo della flotta, si passino al Comercio con l'obbligo di consegnare i *cau-*

dales che vengono diretti ai privati e indipendentemente dal Comercio, i salari dei ministri, del Consiglio delle Indie, dell'Inquisizione, delle Opere pie e limosine, deducendo però da essi solamente quanto può corrispondere alle spese del trasporto, soddisfacendo in pari tempo, in proporzione dei loro interessi, i commercianti amici della Corona, ritenendoli pure creditori della somma di 2.000.000, di cui mi valgo come imprestito. E dichiaro che questi sei milioni debbono essere integri, e non debbonsi considerare come parte di essi nè i trecentomila pesi che già si son consumati nei preparativi della campagna, nè ciò che si è consumato nei soccorsi che si son dati per provvedere alla difesa di Vigo, nè le altre somme di cui ho dato ordine per le differenti bisogne.

«È mia volontà però che queste somme si deducano dai caudales che con questa flotta dovevano essere effetti della mia azienda e di qualsivoglia altri diritti di mia spettanza; aggiustando perciò i conti in modo che se alcun costo eccedesse da quelle somme che finora si sono spese e consumate, lo si debba considerare come aumento del prestito dei due milioni, affinchè rimangano fin d'ora effettivamente a mio ordine e disposizione i sei milioni di cui sopra.

«E per l'importanza e la convenienza del commercio di Spagna e delle Indie ho già risoluto di far partire quanto prima i galeoni per terraferma, per cui è necessario che oltre alla già riferita somma si prendano anche, come imprestito e sotto le condizioni già dette, i trecento-

to mila pesi già decisi per la costruzione dei galeoni, la cui urgenza non è di minore importanza.

E dal momento che la necessità della causa comune e l'obbligo di difendere la fede e di assicurare la libertà ai miei vassalli mi hanno obbligato, con mio sommo dolore, a valermi di questi mezzi, desidero aver la consolazione che il suo impiego sia fatto dalla più competente autorità e pei soli fini riferiti, senza sperperare la benchè minima parte ad altri scopi, *e unicamente se ne faccia uso dietro mio ordine, per i giustificati effetti*; e per la bisogna nomino fin d'ora il cardinal Portocarreo, ordino si trasportino le casse del tesoro coi sei milioni di pesi scudi, e pongansi a sua disposizione, perchè egli li distribuisca, dietro mio ordine, disponendo le persone e il metodo di registrare i conti e i motivi convenienti, e paghino ciò che loro si ordina con l'autorità dei tribunali e ministri.

«E a compimento di tutto quanto qui appresso ordino si diano tanto al Commercio come alle altre parti interessate i dispacci e certificati di che necessiteranno, in concordanza col contenuto di questo decreto, in virtù del quale si daranno senza perdita di tempo gli ordini precisi per le ripartizioni e trasporto in questa città delle sopradette quantità, *rimettendo al medesimo tempo a chi sia rappresentante legittimo per parte del Commercio il resto che risultasse dai caudales della stessa flotta o altro che le appartenesse.*

«Tengasi per inteso nel Consiglio delle Indie per la pronta esecuzione e l'osservanza di questi ordini.

«In Madrid il 16 di febbraio del 1703. Al Duca Medinaceli»⁴⁶¹.

Fin qui il reale decreto di Filippo V, dal quale rileviamo che dal tesoro tratto in salvo furono tolti 4.000.000 di pesi, come rappresaglia, 2.000.000 di pezzi come prestito, 300.000 scudi per spese incontrate e 300.000 piastre per spese da farsi nella ricostruzione dei galeoni; il che risponde ad un totale di 6.600.000 pezzi da otto.

Nel suo decreto il re manifesta il desiderio che *il resto sia diviso fra i commercianti*, in proporzione degli interessi che essi avevano sui galeoni.

È parere di quasi tutti gli scrittori che questo resto dovesse esser ben poca cosa. Nell'abbracciare io stesso questa opinione, ritengo che si possa, anzi si debba nel modo più assoluto precisare *nella somma dei 2.800.000 pesi da otto di cui trattano i 20 plichi di documenti*, che conservati nell'Archivio delle Indie diffusamente parlano dell'argento che giunse alla Casa de Contratación, unico luogo abituale e legale idoneo a ricevere le ricchezze delle Indie, ed unico ente autorizzato a comunque disporre, come accennato pure nel real decreto.

E poichè tutti questi incartamenti riguardano i commercianti dei quali si producono altresì le petizioni, e dacchè altri manoscritti non esistono su tale materia nè altre ricevute di tesoro salvato trovansi negli archivi, è da ritenersi nel modo più sicuro che null'altro, all'infuori

461 Archibo general de Indias, *Real cedula*, 16 febbraio 1703; *La Gaceta*, febbraio e *The Daily Courant*, 25 maggio 1703.

di questi 2.800.000 pesi è stato diviso fra i commercianti, essendo ben accertato che null'altro, oltre tale somma d'argento, fu diviso fra gli interessati sul tesoro di Vigo.

Abbiamo per tal modo 6.600.000 pesi del re e 2.800.000 pesi del Commercio, ossia un ammontare complessivo di 9.400.000 pezzi da otto, cui debbonsi aggiungere parecchie altre somme più o meno irrilevanti che noi ci accingiamo a riprodurre brevemente, esumandole dai documenti-manoscritti dell'Archivio delle Indie.

In una sua lettera del 17 gennaio il De Larrea parla di 50.000 pesi da spedirsi all'Elettore di Baviera, e in data 28 marzo trasmette «l'ordine d'inviare a detto Elettore di Baviera i 50.000 pesi che gli si debbono mandare».

Ho fatto quante più ricerche ho potuto per assicurarmi se e quando questa somma sia stata mandata a chi di ragione, ma non avendo trovato documento alcuno che ci assicuri dell'invio in questione, devesi concludere senz'altro che i 50.000 pesi non gli sono stati spediti.

E a proposito di ordini e contrordini non eseguiti, è interessante riferire un episodio che dimostra nello stesso tempo quanta fosse la lentezza, la mala amministrazione e il confusionismo che regnavano in quei tempi.

Giunto Château-Renault a Vigo, è chiaro che necessitasse di denari per il soldo ed il mantenimento dei suoi soldati. Si rivolse per tal ragione al vice-re, il quale si fe' tosto premura di scrivere al segretario del Consiglio delle Indie una lettera in data 27 settembre 1702 per dirgli

che «avendogli manifestato il conte Château Renault la scarsità di mezzi in cui la sua squadra si trovava, accordò che lo si aiutasse con 60.000 scudi».

Non so precisare sotto che data sia uscito il decreto che autorizzava questo versamento, ma mi consta in modo sicuro che il 6 ottobre il Velasco gli diede finalmente 12.000 pezzi da otto «prendendoli dai denari del re, dopo avergli fatto ripetere la stessa richiesta in presenza del principe De Barbanzon», com'egli stesso dichiara con sua lettera del 6 ottobre.

E ritornando sullo stesso argomento, con altra corrispondenza datata 13 ottobre, il Velasco così scrive al segretario del Consiglio: «Resta ben inteso che S. Maestà ha ordinato che si versino al conte di Château-Renault 60.000 pesi».

Dice che *resta ben inteso*, ma intanto non glieli dà; tant'è vero che abbiamo poi una lettera, in data 8 novembre, in cui il Larrea scrivendo quale deputato al segretario del Consiglio dice che fa la retrotrasmissione dei «12.000 pesi che si son dati al conte de Château-Renault».

Pochi giorni dopo questo fatto, cioè il 3 novembre, si scrive, come fa fede negli archivi la copia d'una lettera il cui originale non m'è riuscito rintracciare, a Château-Renault per dargli la notizia che S. Maestà lo autorizzava a prelevare 3000 dublioni per lui e i suoi soldati.

Il conte manda tosto una lettera il giorno 5 novembre onde porgere i ringraziamenti per il dono a lui e a' suoi soldati elargito da S. Maestà.

In data 5 dello stesso mese Don Bartolomé Flor scrive una lettera sullo stesso oggetto, e due giorni dopo gli risponde che si prende nota della cosa.

Ma tutto ciò non basta ancora. Pochi giorni dopo, cioè il 14 novembre, ha luogo un'adunanza nella quale il Consiglio delle Indie «delibera di porre a conoscenza di Sua Maestà che si è partecipato al conte di Château-Renault che poteva disporre di 3000 dublioni per il rimpatrio de' suoi soldati e da pagarglisi col tesoro salvato».

Non par questa una vera caricatura?

In conseguenza di reiterate benchè vane proteste dell'intendente della squadra francese, si aduna altra volta il Consiglio delle Indie, che dirige il 22 gennaio 1703 un «Consulto a Sua Maestà per dargli conto della istanza che fa De Gastines, il quale vuole che gli si versino senz'altro i 48.000 pesi che restano ancora a darsi dei 60.000 deliberati per la squadra di Francia, facendo presente a Sua Maestà quanto è accaduto relativamente a questa materia, perchè in vista di ciò risolva quello che maggiormente si conviene».

Pare cosa inaudita ed impossibile, eppure nemmeno ora e nemmeno dopo tutto ciò gli furono versati i rimanenti 48.000 pesi da otto in questione, sicchè a noi non resta che a registrare 12.000 pesi che furono dati al conte «dai denari salvati prima dell'incendio delle navi della flotta», per usare la frase scritta dal De Larrea nella sua lettera del di 8 novembre.

Quale insegnamento per quei tali che credevano potesse essere avvenuto lo sbarco di quelle immense ric-

chezze in una ventina di giorni, quando si han sott'occhio tali esempi di uomini sprezzanti d'ogni autorità e non curanti dei più perentori decreti reali!

Il De Larrea prosegue col dire: «Ho ricevuto in questo momento la lettera del principe De Barbanzon, la cui copia unisco alla presente, nella quale mi chiede per ora 20.000 pesi. Non potendo mandarglieli oggi, per esser già di notte, glieli rimetterò domani, in casse, per mezzo di muli e sotto la custodia di persona di mia fiducia, perchè glieli consegno e ne ritiri la ricevuta. Nella stessa occasione manderò pure i 12.000 pezzi da otto che si sono elargiti al conte de Château-Renault perchè al passare per Santiago si consegnino a Don Bartolomé Flor y Morales, alla cui disposizione ha deliberato il Château-Renault che si debbano porre».

I 12.000 pesi dovuti al conte effettivamente gli furono mandati, come già s'è visto, ma è lecito domandarsi se i 20.000 del Barbanzon gli furono o no spediti.

Nessun documento esiste che ne faccia fede; vi è un solo breve messaggio del De Larrea al segretario del Consiglio «per accompagnare una lettera del principe De Barbanzon nella quale egli lo ringrazia per avergli mandato un anticipo di 8000 pesi, che gli vennero consegnati». Per tal modo il principe anzichè ricevere i 20.000 pezzi da otto che gli si dovevano, non potè avere che un misero anticipo di 8000 pesi. Altro edificante episodio del come si eseguissero gli ordini sovrani!

Negli stessi cassoni, e fra gli incartamenti di cui sopra, troviamo pure un resoconto datato 15 marzo 1703



Filippo V Re di Spagna e delle indie (*pag. 243*).
(Museo delle stampe, Castello Sforzesco di Milano, R. *pagg. 58-135*).



Il «Monmouth» (*pag. 268*).
(Da una stampa del Golden Buck, Fleet Street, Londra).

riguardante «il pagamento di 111.293 scudi in argento da dividersi per metà tra gli equipaggi delle navi *Capitana* ed *Admiranta* come paga della gente di mare e di guerra della flotta»; e noi ne prendiamo nota per annoverare anche questa somma nel numero delle antecedenti.

E poichè S. Maestà accenna pure ad altre spese per fortificare i porti mal sicuri e per preparare la partenza di nuovi galeoni, è bene si sappia che Filippo V fece fronte ai suoi impegni e che, s'egli s'impossessò di quasi tutto il tesoro sbarcato, non detenne quei denari per uso suo personale, ma li destinò effettivamente ai diversi scopi ed usi di cui parla nel citato suo decreto.

Troviamo infatti, fra l'altro, che sotto la data 12 dicembre 1702 vi è una «Decisione di S. Maestà ordinante che del tesoro trasportato dalla flotta di Don Manuel De Velasco si diano 300.000 pesi al cardinale Porto Carro, perchè proceda con brevità alle leve d'infanteria cavalleria e reclute di cavalli, e perchè si fortifichino e si muniscano le piazze di Cadice e Gibilterra e l'altre di Andalusia e Galizia nonchè quelle della Catalogna e Minorca per preservarle dalle invasioni dei nemici».

A migliore conferma abbiamo inoltre in data 25 aprile 1703 un «Certificato dell'ufficio di contabilità delle Indie sui 300.000 pesi che si versarono in essa per la preparazione dei galeoni, deducendoli da quelli che, giusta il decreto reale, dovevansi devolvere a tale oggetto».

Diversi manoscritti del 22 gennaio 1703 parlano della «Distribuzione fatta dei 6.000.000 di pezzi da otto in

conformità ai reali ordini diretti al marchese De Rivas segretario di Stato ed in conformità del dispaccio generale a Don Juan De Larrea membro del Consiglio eletto per ricevere la flotta ultimamente arrivata dalla Nuova Spagna agli ordini del generale Velasco».

Vi è inoltre in 15 plichi di manoscritti una «Relazione di ciò che ha importato il trasporto dei 6.000.000 di pesi d'argento di cui S. Maestà si valse traendoli dagli effetti che condusse la flotta della Nuova Spagna».

Nonostante però che il re abbia devoluto agli scopi prefissi il tesoro di cui s'impossessò, non tardarono, come già s'è detto, le proteste contro il re e tra le altre ne troviamo una lunghissima nell'Archivio Indiano sotto la data 17 gennaio e in forma di una lettera del conte De Lebrija «per supplicare in nome dei commercianti della flotta di Velasco che S. Maestà non disponga della quantità segnata sotto il titolo di rappsaglia, perchè si suppone che nè Inglesi nè Olandesi erano interessati in ciò che trasportava questa flotta».

Ciò a nulla valse, ed il tesoro fu versato nelle casse reali, come fa fede la relazione sulle spese dei trasporti e le ricevute dei tesorieri allegate ai documenti dell'Archivio delle Indie.

Anche in ciò si manifestò tuttavia una lentezza tale che il giorno 20 febbraio il marchese De Rivas fu obbligato di scrivere una «Lettera per fare nuova istanza perchè si proceda a contare ed a spedire alla capitale i 6.000.000 di *caudales* di che S. Maestà si valse».

Anche i 100.000 pezzi da otto consumati in spese segrete reali, come dichiara la ricevuta del tesoriere in data 26 aprile, debbono calcolarsi, giusta quanto lui scrive, come «in acconto del prelevamento ed imprestito di 6.000.000»; sicchè essendo questi stati dedotti dai 6.600.000 pesi, noi non ne terremo conto alcuno nella nostra computazione.

Vi sono pure altri incartamenti che comprendono varie «Carte riferentisi alla gratificazione dei 25.000 pesi che i Reali di Spagna decisero di dare al conte de Château-Renault come premio per la sua condotta nel trasporto in Ispagna della flotta dei galeoni che arrivò a Vigo sotto gli ordini di Don Manuel De Velasco. I Reali inviarono i 25.000 pesi al conte de Château-Renault; ed egli loro rispose compiacendosi infinitamente dell'onore che gli si faceva, però ritornò i detti denari, per non credersi autorizzato, nella sua posizione, ad accettare una ricompensa in denaro.

«In vista del che, i Reali di Spagna, fermi nel loro proposito di ricompensarlo, ordinarono che s'impiegassero i 25.000 pesi in una cornice d'oro recante i loro ritratti da inviarsi al detto Conte».

Essendo stata questa somma decretata quale compenso al Château-Renault dopo che i 6.600.000 pesi erano già stati depositati nelle casse reali, è ben chiaro che questa somma fu dedotta dai 6.600.000 pesi di cui parla il decreto reale. Non si debbono quindi calcolare a parte; a parte invece debbonsi considerare quei 30.220 pezzi da otto di cui parla il Larrea nella sua lettera del 12 di-

cembre, ove dice al segretario del Consiglio che «in Vilafranca si ammutinarono i marinai delle navi mercantili chiedendo il soldo, perchè nudi, affamati e bramosi di arrivar alle lor case dopo un viaggio sì lungo; sicchè dopo accordi presi con cinque capitani di navi, egli tolse dal tesoro 30.000 pezzi per pagare i detti marinai e 220 altri pezzi da otto per soccorrere cinque mozzi, affinchè ritornassero a Siviglia, città da cui provenivano».

Alle somme di cui bisogna tener conto perchè facenti parte di quell'ammontare che a Vigo si potè salvare in tempo prima del naufragio, se ne deve aggiungere un'altra ancora che, sebbene non sia molto grande, non bisogna che a noi sfugga.

La si trova menzionata in una «lettera del capitano della nave *La Capitana De Azogues*, Don Fernando Checon, diretta al segretario del Consiglio per dirgli che, in esecuzione di quanto ha deciso S. Maestà circa lo sbarco dell'argento ed il suo trasporto nell'interno della regione, ha consegnato a Don José Olaizola maestro dell'argento e deputato del Comercio, i 59.603 pesi 2 reali e 10 tomini, che, provenienti dalla *Capitana*, egli pagò per i salari, e di cui ritirò l'analogia ricevuta dal suddetto Don José».

Infine si dà ordine al Larrea di pagare 50.000 scudi a Don Ambrosio Daubentout, ed egli allora scrive una lettera, che è parte di questo incartamento di ben 15 plichi per dire «che non può eseguire l'ordine, perchè ciò che gli si ordinò di pagare fino a tal giorno coi denari della

real azienda trasportati dalla flotta di Don Manuel De Velasco eccede quello che importano detti denari».

Dopo di aver raccolto una cotanto esplicita dichiarazione del Larrea, nelle cui mani era il controllo di quanto s'era sbarcato a Vigo, e dopo d'aver inutilmente fatte ricerche di altri documenti sullo stesso oggetto senza rinvenirne alcuno, possiamo con buona coscienza porre termine al nostro elenco.

Tutti i documenti fin qui citati trovansi nell'Archivio delle Indie come da mia dichiarazione in nota⁴⁶².

Al fine di avere avanti gli occhi il totale complessivo del tesoro salvato a Vigo, riproduco in uno specchietto le anzidette somme, che rappresentano l'enumerazione dettagliata del come e dove andò a finire quanto dagli Spagnuoli si potè porre in salvo a Vigo.

Ecco lo specchietto-resoconto:

462 Archibo general de Indias, Manoscriptos, *Casa de Contratación*, 153-2-31.

6.600.000	pesi devoluti agli effetti del decreto reale.
2.800.000	pesi devoluti alla Casa de Contratación per i commercianti.
12.000	pesi devoluti a Château-Renault.
8.000	pesi devoluti al principe de Barbanzon.
111.293	pesi devoluti per spese d'equipaggio.
30.220	pesi devoluti per paghe a marinai e mozzi.
59.603	pesi devoluti per salari alle genti della <i>Capitana</i> .
—————	
9.621.116	pesi da otto in totale.

Fin qui il resoconto particolareggiato delle diverse somme, che, impiegate per far fronte a diversi scopi, formano un totale complessivo di 9.621.116 pezzi da otto, i soli salvati dagli Spagnuoli dalla catastrofe di Vigo e regolarmente riconosciuti per tali.

Affermo che non esiste in nessun archivio alcun altro documento che direttamente o indirettamente faccia menzione di altre somme, sicchè è a ritenersi senz'altro che queste differenti cifre formino il totale del tesoro *ufficialmente* tratto in salvo a Vigo.

Da diversi altri documenti e decreti ci consta che realmente non si potè far uso ed avere a disposizione del tesoro salvato più di 9.621.116 pesi, il che conferma in pieno l'asserzione da noi già emessa che realmente non si salvò più di quel tanto.

L'affermazione nostra che i 9.621.116 pezzi costituiscono il tutto del *tesoro ufficialmente salvato*, è inoltre conforme all'opinione di diversi scrittori, che più particolarmente si sono addentrati nella questione, come si controllerà ampiamente a suo luogo.

Dichiaro perciò che è incorso in un errore Sir Roger Fenton quando su questo punto concludeva col dire:

«Noi abbiamo dimostrato quali siano le somme prese dalla Corte di Spagna (6.600.000), ed abbiamo citato gli unanimi testimoni di tutte le parti interessate, da cui rileviamo che dette somme comprendono il tutto del denaro e dei lingotti salvati dalla catastrofe»⁴⁶³.

Errore questo imperdonabile in un uomo del suo valore; tanto più imperdonabile perchè egli senza punto indagare se o no esistevano altri documenti sulla questione, s'è permesso di asserire che questo è l'unanime sentire di tutte le parti interessate, il che è contrario al vero.

È così che il Magen, ritenendo per brillanti della più pura acqua quanto il Fenton scrisse, incorse egli pure nello stesso errore⁴⁶⁴.

Dopo di aver constatato e dimostrato che cosa avvenne del tesoro sbarcato in modo ufficiale, passiamo a dire due parole su quelle poche ricchezze che in tutta fretta e furia furono sbarcate all'ultimo momento, per iniziativa privata, sicchè niuno vi è che ne parli in documenti ufficiali.

463 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*.

464 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*.

Il supporre che ciò sia avvenuto, è cosa presumibile e logica, e ce lo conferma in modo perentorio il De Gastines nel suo *Procès-verbal* indirizzato il 30 ottobre a Château-Renault, e che noi abbiamo già ampiamente a suo tempo preso in esame.

Così è fuor di dubbio che una certa porzione di tesoro per tal modo sbarcato è rimasto a Redondela e sulla spiaggia dei dintorni, e che il tutto cadde nelle mani degli Anglo-Olandesi al momento della loro invasione.

A quanto ammontasse quel quantitativo noi lo dimostreremo trattando del bottino (Cap. XII), onde conoscere per deduzione il quantitativo che tuttora giace al fondo delle acque di Vigo.

Concludendo quindi il presente capitolo possiamo affermare che del tesoro ufficialmente sbarcato a Vigo, *il cui complessivo ammontava ad un 12.000.000 di pesi, appena 9.621.116 pezzi da otto si poterono trarre in salvo dagli Spagnuoli*, come ci risulta da molteplici documenti e reali decreti riproducenti gli scopi diversi ed i differenti usi cui furono destinati e per cui vennero spesi.

Del tesoro poi *non ufficialmente* sbarcato ossia di quello buttato a terra all'ultimo momento, benchè si tratti di poca cosa, si sa che una piccola parte andò a finire malamente sotto la scorta del De Gastines, mentre la parte maggiore, essendo restata sul luogo dello sbarco, andò a cadere quale bottino nelle mani degli Anglo-Olandesi.

Ma di ciò tratteremo più oltre.

CAPITOLO XI

LA PREDÀ DEL «MONMOUTH» E IL SUO NAUFRAGIO

Tra i manoscritti della Regia Marina britannica, che impolverati giacciono nel Record Office, vi è un volume d'incartamenti da uno dei quali apprendiamo i nomi di tutte le navi inglesi che sotto il comando del Rooke presero parte alla battaglia di Vigo⁴⁶⁵.

Vi si trova pure il nome del *Monmouth*, nave che ben merita una pagina nella storia, non tanto per l'azione belligerante sostenuta, quanto per ciò di cui stiamo narando.

Al comando del capitano John Baker, il quale aveva a' suoi ordini i tre luogotenenti Samuel Gilman, Gaspar Poynter ed Henry Roch con un equipaggio di 389 uomini e 66 bocche da cannone, aveva a cappellano un certo Aylos Silas (di cui avremo più tardi ad occuparci) ch'era stato assunto al servizio il 1° luglio 1702 col salario lordo di sterline 12,7,8.

465 Record Office, *Adm. secr. lists book*, vol. VIII.

Il *Monmouth* ebbe una parte importante nella distruzione dei galeoni e cattura del bottino. Era una delle unità costituenti la squadra del valente vice-ammiraglio Hopson, che sul *Torbay*, con a lato il *Monmouth*, il *Mary*, il *Grafton* ed il *Kent*, irruppe per il primo contro la catena d'ostacoli nel Rande, ponendo lo scompiglio nel campo nemico.

L'azione del *Monmouth*, quale ci vien descritta dal suo capitano, ci ricorda il *veni vidi vici* di Cesare.

Leggiamo infatti nel suo libro di navigazione, conservato oggi tra gl'incartamenti del Ministero della Marina, le parole seguenti: «Tagliammo, scivolammo e ci spinsemmo a tutta forza contro il nemico»⁴⁶⁶.

Sorella della nave ammiraglia *Torbay*, comandata dal capitano Andrew Leake con un equipaggio di 476 uomini e 80 cannoni, era di questa più piccola, come rilevasi dal raffronto nella illustrazione rappresentante l'inizio della battaglia dove campeggia bellamente il *Torbay*, colla vignetta riprodotte in questo capitolo il *Monmouth* che, in altra circostanza, procede alla cattura d'una nave da guerra francese.

All'occhio dell'osservatore il *Torbay* apparirà assai più grande di quanto realmente fosse, perchè visto nella sua parte di poppa, mentre il *Monmouth* ci si presenta colle sue vele crivellate di palle.

466 Idem, *Admiralty, Log. Book*, vol. LXXXIII.

Il giorno 19-30 ottobre Sir George Rooke partì da Vigo veleggiando verso la patria con una parte delle navi inglesi e tutte quelle d'Olanda, e lasciò nella baia come capo supremo il Shovel, cui fu commesso il delicato ed importante ufficio di far porre in ordine le navi proprie e quelle catturate e di raccogliere a bordo il bottino fatto durante ed in seguito alla battaglia.

Nel novero delle navi lasciate agli ordini di questo temuto rivale del Rooke è da annoverarsi pure il *Monmouth*.

Ciò non avrebbe importanza alcuna se non fosse che il Shovel, al momento di ritornarsene in patria, aveva affidato alla cura del *Monmouth* il più grosso ed il più ricco galeone catturato, il quale miseramente naufragò trascinando seco la miglior parte del bottino che all'angolo «ritolse l'onda incitata degli inferni Dei».

Ecco come avvenne il fatto quale lo deduciamo dal più ufficiale dei documenti e dalla più autorevole delle fonti, cioè dal libro di navigazione dello stesso *Monmouth*.

«Domenica, giorno 25, a mezzodì: Siamo ancorati presso la città di Vigo distante un miglio e mezzo verso sud-est. Tutt'intorno sole; il vento è variabile dal sud al sud-est e dietro verso l'ovest-nord-ovest; tempo bello e piacevole durante le 24 ore; alle ore otto e mezza di stamane abbiamo tolto l'ancora; a mezzodì s'è sollevata una piccola brezza verso nord-est; noi stavamo allora fa-

cendo vela, e la città di Vigo si trovava situata rispetto a noi nel modo che già si è detto.

«Lunedì, giorno 26, a mezzodi: Il lato estremo sud dell'isola di Baiona stendesi verso est-nord-est $\frac{1}{2}$ nord alla distanza di 2 miglia; alle ore 7 di stamane abbiamo tolto l'àncora; durante queste 24 ore vento variabile tra il sud-ovest e l'est-nord-est, moderato e calmo fino al mezzogiorno; si è avuto quindi una fresca raffica a nord-est e est-nord-est; circa questo tempo il galeone da noi rimorchiato è andato a battere sopra una roccia sommersa; immediatamente si sparò un colpo di cannone per chiedere aiuto, trovandoci tutti in costernazione.

«Giorno 27: Vento variabile tra il nord-nord-est e l'est-nord-est soffiando molto impetuoso durante queste 24 ore; alle ore 5 di iersera l'isola di Baiona allontanavasi da noi all'est a circa 5 leghe; durante questo tempo tutti i nostri uomini giunsero salvi dal galeone naufragato»⁴⁶⁷.

Il resto non ci interessa.

Narra dunque il comandante del *Monmouth* che il galeone a lui affidato, nell'uscire dalla baia naufragò, e che tutto vi si perdette tranne gli uomini che furon tratti in salvo.

Gli esploratori della baia di Vigo, il cui scarso successo devesi principalmente ascrivere a mancanza di mezzi idonei e ad una fatale impreparazione, non si sono punto occupati del ricupero di questo prezioso galeone nei pri-

467 Record Office, *Admiralty, Matters' Books*, vol. LXXIII.

mi tempi dopo l'avvenimento, perchè sarebbe riuscito vano qualsiasi tentativo a causa della profondità cui oggi stesso è malagevole discendere per la speciale formazione o deformazione sottomarina dei paraggi dove esso giace.

Gli esploratori che si succedettero negli ultimi ottanta anni con vicissitudini varie, più audaci e più forti si accinsero parecchie volte alla malagevole impresa, ma con successo perfettamente negativo.

Nè ciò mi reca meraviglia, perchè questi, ad eccezione della ultima spedizione francese e del colonnello Gowen, andarono a cercarlo ben lungi dal luogo dov'esso realmente giace.

Confondendo la parola Baiona, nome antico delle isole Cies, con Baiona appellativo della vetusta piccola città da cui le isole tolsero nome prima ancora che Vigo esistesse, persero il lor tempo e denaro a cercarlo nei pressi di terraferma all'imboccatura della cittadina di Baiona giacente al sud magnetico delle isole Cies, qualche miglio lungi da queste.

A nulla valse per costoro la tradizione locale, rafforzata nel loro errore da un documento che mal capirono o peggio interpretarono.

Parlo d'un giornale di bordo che per suo conto e uso personale redigeva il cappellano del *Monmouth*.

Or questi scrisse all'articolo 25, anno 1702, quanto segue:

«Noi lasciammo Vigo il 26 ottobre. Siamo a *Baiona* per uno scambio di prigionieri. Sir Cloudesley Shovel

aveva l'intenzione di passare per il Canale del Nord, ma il vento l'obbligò a prendere quello del sud, allorquando il galeone, preda del *Monmouth*, toccò sopra una roccia sottomarina e affondò immediatamente. Siccome aveva ai suoi fianchi parecchie fregate, tutto l'equipaggio ad eccezione di due uomini fu tratto in salvo»⁴⁶⁸.

Ebbe di qui origine la credenza che il cappellano intendesse parlare della città di Baiona dal momento ch'egli dice che «s'era a Baiona per uno scambio di prigionieri».

E poichè prima di noi niuno mai ha esumato il libro di navigazione del *Monmouth* ove trattasi ampiamente di questo punto, ne avvenne che quasi parve giustificata una tale interpretazione, quantunque niuna ragione al mondo potesse mai addursi per un'andata di Shovel a Baiona.

Il buon senso avrebbe dovuto suggerir loro che in ciò vi poteva o doveva essere un malinteso od una cattiva interpretazione.

Perchè mai sarebbe il Shovel andato a Baiona? Non certo per il cambio di quei sette prigionieri.

Se il Shovel si fosse recato alla città di Baiona vi sarebbe andato, secondo il racconto, con tutte le sue navi. Ma chi mai potrebbe supporre che quel rivale formidabile del Rooke fosse impazzito a tal punto?

Il castello di Baiona colle sue fortezze, che nemmeno ancor un colpo avevan sparato, avrebbero fatto una non

468 British Museum, *Chaplain Aylos Silas' diary*, 1702.

lieta accoglienza alle navi di Shovel, s'egli mai si fosse peritato d'avvicinare la piazza.

A parte le forti ragioni di natura militare, in quella rada o porto non vi sarebbe stato luogo sufficiente per accogliere le navi, e tanto meno lo spazio per le necessarie evoluzioni.

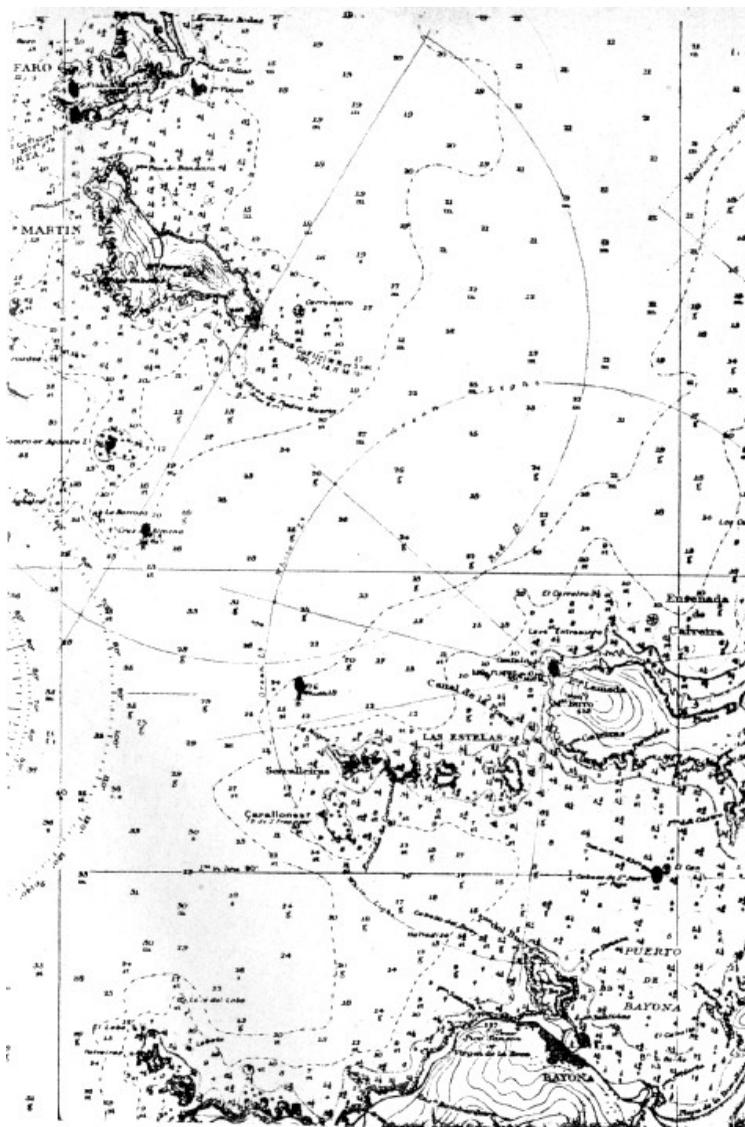
Si osservi la carta idrografica e si vedrà tosto che quell'insenatura è un labirinto tale che il Shovel non si sarebbe peritato d'entrarvi nemmeno con una sola nave. Se ne osservi l'imboccatura ch'è quasi a viva forza serrata, strangolata da isole, isolette, roccie, sporgenze irregolari e bassi fondi, disseminati traditori di chi incautamente vi si osa avvicinare.

Oggigiorno non riuscirebbe nè sarebbe comunque permesso ad una nave d'inoltrarsi senza la guida di un esperto pilota della località.

Nè poteva l'ammiraglio inglese, che era sprovvisto affatto di piloti spagnuoli, avventurarsi colà colle sue navi.

E come mai e perchè avrebbe egli anche trascinato colà la più grande e la più ricca preda, ponendosi così sotto il fuoco dei cannoni del castello e delle fortezze di Baiona?

Se è vero, com'è accertato, che gli Inglesi non conoscendo punto la baia di Vigo furono assai cauti nell'entrarvi prima della battaglia per tema d'andar a picco, come si può anche solo pensare ch'essi abbiano osato entrar nella pericolosissima rada di Baiona trascinandovi per di più la ricca preda del galeone?



La cittadina di Baiona con le sue innumerevoli isole e isolette e scogli dimostra come l'Amm. Shovel non potè certo inoltrarsi colla sua flotta in quel labirinto (*pag. 272*).

(Carta modernissima di navigazione).

Immaginiamo pur tuttavia che tutte queste argomentazioni non abbiano alcun valore; sapendo dai libri di navigazione che tutte le navi del Shovel erano ancorate nella baia a ridosso dei monti delle isole Cies, si dovrebbe supporre che una di queste navi, staccatasi dalle altre, si sia inoltrata nella rada di Baiona, e questo vascello doveva essere senza dubbio il *Monmouth*, perchè è esso appunto che aveva a rimorchio il galeone che andò perduto.

Se questo fosse stato il caso, come e perchè mai il *Monmouth* si trascinò seco cotanto fardello in un luogo militarmente e naturalmente sì pericoloso da subirne la perdita? Per lo scambio di sette prigionieri? Ma via... questi sono assurdi.

Del resto come avrebbe ciò potuto avvenire dal momento che nel giornale di bordo non si fa punto menzione d'un tale importantissimo avvenimento?

«Il *Monmouth* – ci narra il suo capitano nel libro di navigazione – ha cominciato a muoversi dal suo ancoraggio di fronte a Vigo alle ore 7 del mattino del giorno 26, e prima di mezzodì (lo si noti bene), mentre ancor era nella baia s'è sollevata una fresca raffica proveniente da nord-est e est-nord-est talmente forte che Shovel, non potendo uscire prudentemente dal canale del nord (benchè sia larghissimo), ordinò alle navi di far rombo pel passo del sud, ch'è largo il doppio e quindi meno pericoloso»⁴⁶⁹.

469 Record Office, *Admiralty, Log book*, vol. LXXXIII, e

Inoltre narra lo stesso che «il *Monmouth* nel momento del disastro aveva il lembo estremo dell'isola di Baiona all'est-nord-est- $\frac{1}{2}$ nord».

Dunque non poteva essere nè a Baiona nè nei pressi di quella cittadina, altrimenti il suo rombo sarebbe stato non est-nord-est- $\frac{1}{2}$ nord, sibbene nord-ovest, come chiaramente il lettore può constatare osservando le carte idrografiche citate.

Tutti i documenti asseriscono che la catastrofe è avvenuta per una vera disgrazia perchè gli Inglesi, non pratici della località, passarono sopra uno scoglio non segnato nelle carte di navigazione, scoglio che rimane sotto acqua per una profondità di un po' meno di sei metri quando il mare è calmo e alta marea, mentre emerge colle sue cime aguzze sopra l'acqua quando il mare è in burrasca e la marea è bassa.

In quella località l'alta e bassa marea è talmente pronunciata che raggiunge e supera a volte i cinque metri d'altezza.

È chiaro che al momento della famosa traversata col mare in burrasca la marea doveva essere piuttosto alta, sicchè gl'Inglesi non hanno potuto scorgere a fior d'acqua lo scoglio ed evitare l'immane disastro.

Quand'io mi trovavo pei lavori a Vigo, ho ben visto, in parecchie circostanze durante le burrasche che vi si scatenano feroci ed improvvise, comparire e scomparire sotto la schiuma dell'acqua lo scoglio in parola, il quale

Matters' books, vol. LXXXIII.

quasi monumento funebre giace là ove si scavò la tomba la preda del *Monmouth*.

Il Shovel non considerò punto quella burrasca molto grossa e non cercò nemmeno di far porre le sue navi al riparo dietro le isole, ma proseguì imperturbabile il suo cammino con rombo verso il capo di Finisterre, come rilevasi dai citati documenti.

Come mai dunque certi esploratori della baia di Vigo si sono ficcati in capo di trovare il tesoro perduto in quel labirinto dell'insenatura della città di Baiona, dal momento che il libro di navigazione del capitano del *Monmouth*, che il giornale di bordo del cappellano, che i manoscritti e documenti dell'epoca e gli storici di quel tempo sono tutti concordi nell'affermare che là v'era uno scoglio non notato sulle carte idrografiche del tempo, uno scoglio che nascosto sott'acqua è visibile solo con mare agitato ed a bassa marea? A dette carte ci riferiamo per stabilirne con precisione la ubicazione.

Sono riuscito ad avere dalla Società Idrografica di Spagna una riproduzione della carta marinaresca della località dell'epoca che ci interessa.

Essa è minuta e correttissima ed è opera di Don Vicente Tofiño; in una delle tavole di questo libro ne riproduco precisamente la parte che riguarda il campo dove avvenne il naufragio.

Riproduco pure in altra tavola una parte della carta idrografica di Vigo, la più moderna che mi fu dato di trovare.

Lascio al lettore la cura di confrontare le due riproduzioni, dalle quali appare che lo scoglio in parola non risulta notato sulla carta antica ma è ben rilevato su quella moderna, ove sono segnate in braccia le diverse profondità del luogo circostante, non che il nome che allo scoglio si diede più tardi: Los Castros de Agoeiro, perchè Agoeiro o Boerio chiamasi quell'isoletta che, circondata da tanti scogli, si trova al nord verso est ad egual distanza tra Los Castros e la parte sud della più prossima delle isole Cies, il cui nome particolare è isola di San Martin.

Non vi sono assolutamente altre isolette nè punti nè roccie nè scogli, eccetto che quello di Los Castros, che siano segnati sulle carte moderne e che non si trovino su quelle antiche, per cui devesi concludere nel modo più esplicito che la preda del *Monmouth* andò a picco contro lo scoglio di Los Castros.

E poichè, come rileviamo dai citati documenti e specie dal libro di navigazione, esso naufragò immediatamente, possiamo con tutta certezza affermare che esso giace in quello stesso luogo, e che quindi ogni ricerca fatta altrove sarebbe inutile e frustrerebbe lo scopo, a raggiungere il quale, non lo nascondo, vi sono grandi difficoltà.

Il non aver però i bravi ingegneri della spedizione francese ottenuto successo nelle loro ricerche si deve

ascrivere non a colpa loro, ma alla mancanza di strumenti atti alla ricerca.

La causa prima d'ogni difficoltà risiede nel fatto che quello scoglio si presenta all'occhio dell'indagatore sottomarino non già siccome una semplice roccia sibbene come un vasto ammasso di punte che, disseminate tutte intorno per un tratto abbastanza considerevole di spazio, s'ergono come tante guglie di campanili con altezze disuguali e forme varie.

Non bisogna tuttavia esagerare e prendere per oro di zecca quanto narrano certi palombari che vi tentarono qualche discesa.

Quando noi si fu a Vigo per la nostra esplorazione, dopo di aver in giugno, luglio, agosto e settembre condotti a termine gli studi ed i relativi esperimenti nella baia dove giacciono tutte le navi, ad eccezione di questa, abbiamo esteso il lavoro fin alle isole Cies, per precisare la posizione del galeone del *Monmouth*.

Si cominciò ad esplorare quel fondo sottomarino estendendo la sfera d'investigazione su d'una linea il più possibilmente vasta.

Era ottobre... e che ottobre!

La pioggia ed i venti si scatenavano con vigore autunnale, quasi n'avessero diritto dopo lo spirare della bella stagione, e le burrasche di mare si facevano sempre più frequenti e minacciose tanto da render malagevole e pericoloso ogni movimento in quel labirinto di creste sottomarine.

Si riuscì tuttavia ad accertare che il galeone del *Monmouth* giace presso lo scoglio di Los Castros e più precisamente al suo lato nord-ovest a circa mezzo miglio dalla punta più elevata dello stesso.

Per chi guarda la carta idrografica moderna esso trovasi un poco più al disotto del numero segnato 18, alquanto verso l'Oceano ossia verso l'ovest; il che è facilmente spiegabile, poichè al momento del naufragio il *Monmouth* veleggiava verso l'ovest bordeggiando il sud delle isole Cies per oltrepassarle e porsi al largo onde mutar di vela e far rombo verso il nord.

La profondità ivi non è grande e si può calcolare ad un massimo di 40 metri.

Il galeone giace sopra un fondo roccioso sensibilmente inclinato verso ovest. È questo un vantaggio grande, perchè nel ricuperarlo non si avrà a lottare colla sabbia e col fango, elementi che avviliscono i più esperti e bravi ingegneri, perchè una nave sommersa nel fango si scava coll'andar del tempo quasi un letto dal quale bisognerebbe trarla con tutta delicatezza e prudenza, mentre il lavorarvi sopra coi palombari ne intorbida l'acqua a tal segno che molte volte è necessario sospendere le operazioni con grave discapito dell'impresa.

Fortunatamente il galeone del *Monmouth* offre da questo punto di vista le migliori garanzie.

Quanto allo specchio acqueo, già tanto limpido e terso nell'interno della baia ove giacciono gli altri galeoni, esso è quivi nitidissimo quando il mare è tranquillo, e di meglio non si potrebbe desiderare.

È fuor di dubbio che il galeone trovasi allo stesso posto ove colò a fondo, e ciò lo si deve tanto alla sua mole assai pesante misurando esso una quarantina di metri di lunghezza, quanto al fatto che a quella profondità, in quel posto, non vi sono correnti sottomarine.

Le correnti subacquee sono permanenti o temporanee.

Ve ne sono poco lungi dal sito indicato e più specificatamente a sud ed a sud-ovest dello scoglio in questione, ma sono temporanee e non veementi nè vigorose. Quelle che hanno luogo nei pressi di Los Castros sono intermittenti e deboli e non si sviluppano che ad una profondità inferiore ai venti metri; sicchè sono pressochè innocue alle operazioni di ricupero come alla mole del galeone, il quale, perchè di legno, dev'esser ottimamente conservato.

È regola generale che sotto l'azione corroborante dell'acqua salina del mare il legno si solidifica e fortifica, come fa fede quello da noi tolto dai galeoni durante le nostre esperienze a Vigo.

Ciò sia detto con buona pace dell'ing. Bazin, che fu uno dei membri dirigenti dell'impresa francese a Vigo.

Parlando egli delle sue ricerche per la preda del *Monmouth*, così narra secondo il Magen che gli fu amico e cointeressato nell'impresa: «Giorno 20 del mese di luglio 1872. Desiderando spingere una perlustrazione nei dintorni delle isole Cies dove trovasi sommerso il galeone sì riccamente carico, si prese l'alto mare alle ore cinque del mattino. Quando fummo ad una lega e mezza al

largo si fu d'improvviso contrariati da una nebbia che ci venne a togliere la vista della terra. La visione non penetrava al di là d'una distanza di 50 metri, per cui s'è dovuto fermarsi ed attendere lo sparire della nebbia.

«Dopo d'aver invano atteso più di 4 ore si decise di far rotta su Baiona e di cercare il passaggio d'entrata, avvicinando terra prudentemente procedendo a piccolissima velocità e coll'aiuto della bussola di variazione. Il capitano Ducasse ebbe l'incarico di dirigere la rotta e ci avvicinammo a terra fino a che, sentendoci a poppa ed a prua il rompersi delle onde, ci fermammo e buttammo l'ancora in un fondo d'un trentacinque metri. Il capitano ed io scendemmo allora in un canotto per perlustrare la terra, e vi si inviò pure un'imbarcazione da pescatori. Si era a poca distanza dal passaggio, e, tenendoci alla costa poco lungi dai rompenti, si penetrò nella piccola città di Baiona.

«Questo viaggio senza esser stato vantaggioso non avendo noi potuto operare ricerche, ci ha dato tuttavia la conoscenza dei luoghi e ci ha permesso di raccogliere le informazioni più soddisfacenti. I pescatori di Baiona che si aveva con noi condotti, hanno promesso di farci conoscere il posto dove avvenne il naufragio.

«Il 4 agosto segna la seconda escursione: il pilota che s'è portato con noi ci ha mostrato lo scoglio contro cui la preda del *Monmouth* andò ad abbattersi, e così s'è potuto limitare le ricerche in uno spazio assai ristretto. Le operazioni le facciamo a mezzo di palombari, perchè la draga e la sonda sono impraticabili, sia per la profondità

dell'acqua variante da trentacinque a trentotto metri secondo le maree, e sia per la natura del fondo ch'è roccioso. Una volta trovata la nave io credo che il suo ricupero si opererà rapidamente, poichè non deve più esistere di essa che il fondo; i tarli hanno dovuto divorare il legno; non vi si troverà certamente altro se non la massa metallica giacente su queste roccie sulle quali non v'è nè fango nè sabbia.

«Il 16 agosto, dopo una terza visita alle isole di Baiona, durante la quale lo stato del mare costantemente grosso dimostrò l'insufficienza dei nostri mezzi per dette ricerche, Monsieur Bazin – narra il Magen – partì per la Francia»⁴⁷⁰.

Così abortirono le ricerche dell'impresa francese.

Cade in grave errore il Bazin quando parla di massa metallica, perchè i galeoni non ne avevano alcuna; sulla parte sommersa nell'acqua v'era puramente una sottilissima veste di zinco, che per renderli più agili a scivolar sull'acqua ne avvolgeva lo scafo come una foglia. Nè è a credere che ciò si facesse per preservare il legno dai tarli, ma unicamente per difenderlo dalla molle erbetta marina e da quella specie di molluschi che facilmente s'abbarbicano e s'annidano sullo scafo quando, come avveniva dei galeoni, una nave restava troppo tempo ferma in un porto, dove l'acqua è di necessità più o meno limacciosa.

470 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*.

Questa specie di molluschi ed erbette allignano più specialmente alla linea d'immersione ed a poca profondità, ma non al fondo del mare a causa della mancanza presso che assoluta di quel certo alimento grasso di cui ed in cui essi vivono, e che per molteplici ragioni difetta in generale tanto a profondità grandi quanto sul letto del mare.

Il suolo sottomarino, se è profondo, è magro, mentre il contrario avviene a piccole profondità ove si è al contatto con spurghi di diverse origini e qualità.

Se si osserva infatti una nave appena giunta in bacino, essa appare più o meno intaccata da questa specie d'incrostamento, che va diminuendo dalla linea d'immersione fino a quasi scomparire totalmente là dove stendesì la linea della spina dorsale della nave.

Ma quei tarli che avrebbero dovuto divorare il legno, io non riesco proprio a capire dove l'ingegnere francese sia andato a scovarli!

Evidentemente egli non fu mai al fondo del mare, e forse passeggiando lungo le rive brumose della impura Senna a Parigi, alla vista di quelle tartane corrose dai vermi, ha immaginati quei tarli divoratori dei galeoni di Vigo!

Quando, or son quarant'anni, io, volendo approfondirmi anche nella questione del ricupero delle flotte turco-egiziana e franco-russo-inglese naufragate nel golfo di Navarrino in Grecia, scesi sopra quelle navi per visitarle, non trovai colà i famosi tarli del Bazin; al contrario constatai che il legno era molto ben conservato, nono-

stante il decorso tempo secolare; e Navarrino è quale un lago con acqua quindi poco salsa.

Senza voler malignare, io penso che l'ingegnere Bazin abbia detto ciò per preparare all'insuccesso dell'impresa quei bravi azionisti della sua società, i quali, benchè non ne possedessero i mezzi idonei, volevano ad ogni costo veder un galeone alla superficie.

Per contro, il colonnello Gowen ha fatto sul galeone del *Monmouth* uno splendido accuratissimo studio.

Quest'uomo, competentissimo in materia, e che tanto fece parlare di sè pel successo ottenuto nel ricuperare per conto del Governo russo alcune navi affondate nelle acque di Crimea, dopo aver parlato nel suo rapporto dei galeoni in genere, continua col dire della preda del *Monmouth* e così s'esprime: «La nave da guerra inglese denominata *America* che aveva a capitano Sir Thomas Mailland si affondò nel 1847 in faccia al canale del sud, sopra uno scoglio avente la forma d'un pennacolo. Questo scoglio si trova sulla rotta che prese nel 1702 Sir Cloudesley Shovel, e non fu segnalato sulle carte marittime se non dopo il 1847. È evidente che sopra questo stesso scoglio naufragò il galeone del *Monmouth*.

«Il fondo è coperto di roccie, ed io penso che coll'assistenza di palombari si può molto facilmente ritrovare il tesoro»⁴⁷¹.

471 British Museum, *Col. Gowen's report*.

Queste parole sono di un valore non disprezzabile dettate da colui che, a mio parere, fu l'uomo il più competente di quanti posero piede nella baia di Vigo.

Peccato invero ch'egli non abbia potuto a' suoi tempi far uso degli strumenti di cui oggi noi disponiamo!

Egli deve aver provato tutta l'amarezza di una tale deficienza quando nel suo rapporto scriveva che «l'esplorazione da lui fatta a Vigo l'ha perfettamente convinto della possibilità di ricuperarne il tesoro».

Nel riferirci le impressioni e conclusioni degli studi suoi sul ricupero dei galeoni, egli si mostra uomo eminentemente pratico e non fantasioso come il Bazin, che ha commesso la stranezza di paragonare nel suo rapporto agli azionisti «la ricerca del galeone del *Monmouth* al rinvenimento d'uno spillo sperduto sulla piazza della Concordia a Parigi»⁴⁷².

Iperbole davvero esagerata e stravagante nei termini, benchè debbasi considerare attenuata dal fatto che egli ignorava perfettamente dove il galeone potesse essere naufragato.

Mi narravano certi pescatori di quella località che a più riprese essi pescarono dei pesci nel cui ventre rinvennero delle monete, e mi dicevano altri come più d'una volta avessero dovuto abbandonare nei pressi del Los Castros ancora e reti perchè, impigliati nel galeone, riusciva lor vano lo sforzo di tirarle a bordo.

472 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*.

Che le ricchezze del galeone del *Monmouth* fossero immense, nessuno lo nega.

È fuor di dubbio ch'esse costituivano la maggior parte del bottino fatto dagli Inglesi durante il tragico episodio. Ci confermano la cosa pressochè tutti i manoscritti e documenti dell'epoca, molti storici tanto ufficiali che non ufficiali e numerosi giornali di quei giorni.

Senza dilungarci di troppo a produrre molte altre citazioni, addurremo solo qualche testimonianza.

Nelle *Lettres historiques* leggiamo quanto segue: «Io ho omesso di dirvi che la squadra del cavaliere Shovel ebbe a sopportare una violenta tempesta dopo d'essere uscita da Vigo e che la più parte delle navi che la componevano si dispersero; ma fortunatamente nessuna di esse è perita, ad eccezione di uno dei galeoni che andò a battere contro uno scoglio presso le isole di Baiona. Tutto il resto è giunto a Spithead il 28 novembre»⁴⁷³.

Il Boyer ci conferma ciò scrivendo: «Uno dei galeoni nel venir fuori della baia battè contro una roccia vicino alle isole di Baiona e si affondò, ma tutti gli uomini furono tratti in salvo»⁴⁷⁴.

Nella *Storia dei Borboni*, che il Targe pubblicò coll'approvazione del re, si leggono le seguenti parole: «Nell'uscire dalla baia essi perdettero il più grande dei galeoni per colpa del lor pilota che non ne conosceva le località; questo bastimento toccò sopra uno scoglio,

473 *Lettres historiques*, vol. XXII, pag. 652.

474 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 130.

dove colò a fondo, presso l'isola di Baiona». E il consigliere di Corte e ambasciatore di S. Maestà, Isaac de Larrey, lasciò scritto che «gl'Inglesi non ricavarono da quest'impresa tutto il frutto che si attendevano, perchè vi perdettero il più grande dei galeoni, il quale si abbattè sopra uno scoglio nell'uscire dalla baia»⁴⁷⁵.

Questa opinione vien perfettamente condivisa dal De Quincy, il quale a questo riguardo così si esprime: «Il bottino degli Inglesi fu molto diminuito dalla perdita ch'essi fecero del più grande dei galeoni, perchè nell'uscire dal porto di Vigo i piloti inglesi non conoscendo sufficientemente le coste lo lasciarono toccare sopra uno scoglio contro cui si ruppe e colò a fondo»⁴⁷⁶.

Molti giornali dell'epoca parlano più o meno ampiamente dell'avvenimento, ma per non dilungarci di troppo su questo punto, citeremo solo il *The London Gazette* che ne parla in modo ufficiale, pubblicando «la dolorosa notizia della perdita di questo ricchissimo galeone che nell'uscir dalla baia andò contro ad una roccia presso le isole di Baiona e si affondò»⁴⁷⁷.

Sir Roger Fenton ne discorre abbastanza a lungo nel suo libro e dice: «La quarta delle navi catturate dagli Inglesi, chiamata la preda del *Monmouth*, affondò all'entrata della baia di Vigo», e continua più oltre: «Fuori, dalla parte interna della baia, nel canale, in sul passaggio che conduce al di là della stessa, giace, come già ab-

475 Archibo general de Indias, Manoscriptos.

476 MARQUIS DE QUINCY, *Louis le Grand*, pag. 717.

477 *The London Gazette*, 9 novembre 1702.

biamo menzionato, il più ricco dei galeoni: la preda del *Monmouth*»⁴⁷⁸.

Di questa perdita parla pure quel Burchett ch'era allora sottosegretario della Marina e che raccolse poi e tramandò alla posterità i principali avvenimenti navali dell'epoca in cui egli diresse il Ministero; egli così narra l'episodio del disastro: «Il 15 di ottobre Sir Cloudesley Shovel lasciò Vigo, ma essendo mare calmo egli si ancorò tra quel porto e Baiona, dove mandò sotto bandiera bianca parecchi prigionieri a terra per aver in cambio alcuni dei nostri. Il giorno dopo egli si pose sotto vela di nuovo col disegno di passare attraverso il canale del nord, ma avendolo il vento assalito improvvisamente, egli fu obbligato di attenersi al passaggio del sud, dove il galeone, ch'era la preda del *Monmouth*, battè contro uno scoglio sommerso ed immediatamente affondò, non ostante vi fossero ai suoi lati parecchie fregate; tutti gli uomini però, eccetto che due, furono tratti in salvo»⁴⁷⁹.

Questi stessi particolari dei movimenti delle navi del Shovel ci vengono dettagliatamente forniti dallo scrittore della vita del capitano Martin, un anonimo che a parer mio non è se non uno degli ufficiali superiori del *Cumberland*, la nave che precisamente comandava detto capitano⁴⁸⁰.

478 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 80.

479 JOSIAH BURCHETT, *A complete history of the most remarkable transactions at sea*, libro V, pag. 626.

480 *The life of captain Stephen Martin*, pag. 60.

Non potendo, per la mancanza assoluta di documenti, precisare a quanto ammonti il tesoro racchiuso nei fianchi del galeone naufragato presso Los Castros, mi limito a constatare come sia ritenuto universalmente ricchissimo di tesoro, costituendo esso la maggior parte del bottino, e passo oltre, pago di aver definito il posto preciso dove giace sommerso, in attesa di chi lo ricuperi colle sue ricchezze.

CAPITOLO XII

IL BOTTINO

Mentre gli Spagnuoli secondati dai Francesi facevano del loro meglio per inabissare al fondo del mare quelle immense ricchezze incendiando ed affondando tutte le loro navi per sottrarne ai nemici i valori d'oro e d'argento e di pietre preziose, gli Anglo-Olandesi si sforzavano di impadronirsi di quegli agognati tesori.

Distruzione e conservazione mai si trovarono in più stretto connubio e contrasto.

Era una gara feroce, una lotta ad oltranza degli uni per incendiare e degli altri per salvar navi naufraganti, pur facendo ambo le parti nel contempo vomitare fiamme e distruzione dalle bocche dei loro cannoni⁴⁸¹.

In generale gli storici spagnuoli formulano accuse di sacrileghe iniquità commesse dagli spietati nemici; gli Inglesi furono tacciati di aver sacrilegamente nel loro furore assalito anche conventi e chiese, di averli saccheggiate, d'averne rubato quanto di sacro e di profano cadeva loro tra mano, e di aver spogliato dei loro aurei fregi persino le immagini sacre, oggetti e simboli d'antica venerazione presso il popolo.

481 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 153.

A vero dire non si può nè negare nè affermare recisamente la cosa, ma il buon senso dev'essere guida spassionata al critico.

Occorre non dimenticare che a quei tempi la religione era tutto, imprimeva la vita alle nazioni, era il sostegno dei troni, fomentava l'impulso alle imprese le più disparate, forniva un pretesto alle più nefaste azioni.

La cattolica Spagna lottava ad oltranza contro l'invadente protestantesimo della terra degli Albioni. Di qui la spiegazione di alcune esagerate asserzioni e di accuse mosse agli Inglesi generalmente da uomini votati al monastero⁴⁸².

Che i vincitori abbiano vantato d'aver fatto maggiore bottino di quel che realmente fecero, è fuor d'ogni dubbio; l'insuccesso subito dal Rooke a Cadiz doveva essere giustificato o almeno scusato in parte collo strepito intorno alla vittoria di Vigo.

Gli Inglesi a Vigo hanno fatto un bottino non indifferente, come ammette chiaramente persino lo stesso giornale ufficiale spagnuolo⁴⁸³.

Il bottino fatto a Vigo dagli Inglesi fu raccolto in due modi: impossessandosi cioè di quello che, già preventivamente sbarcato dagli Spagnuoli, era rimasto a terra nelle case di Redondela e nei dintorni, e di quello che riuscì loro salvare dall'incendio e dalle navi catturate.

482 PADRE DOMINGO MARTINEZ, *Manoscripto*.

483 Cfr. La *Gaceta Oficial*, novembre 1702 e febbraio 1703.

Occorre ricordare qui le conclusioni cui siamo giunti parlando del tesoro che fu dagli Spagnuoli sbarcato prima della battaglia e di quello ch'essi riuscirono a trarre in salvo. S'è provato in base ed alla stregua dei documenti ufficiali che non si sbarcò a Vigo più di 11.996.317 pezzi da otto, e che in realtà non se ne salvò ufficialmente che per 9.621.116. Ne deriva che il bottino fattovi salirebbe ad una cifra di 2.375.201 pezzi, differenza tra la prima e la seconda somma. E ciò ben inteso, solo per quanto riflette il tesoro trovato sbarcato a terra.

E poichè in calcoli di questa natura devesi sempre tener conto d'un certo margine, portiamone l'ammontare a cifre rotonde riducendo l'annunciata somma a quella approssimativa di 2.000.000 di pezzi da otto.

Non mi par punto verosimile quanto narra il *The English Post* asserendo che «gli Spagnuoli, essendo informati che la flotta inglese tornava in patria, hanno riposto a bordo una grande quantità dell'argento che già era stato sbarcato»⁴⁸⁴.

Quantunque sia vero ch'essi attendevano a Vigo l'ordine di far vela verso Cadiz, non è credibile quanto afferma il giornale inglese; la cosa non fu mai confermata in modo alcuno, nè esistono documenti che accennino al fatto. Anzi, se qualche scritto esiste al riguardo, questo è di tal natura da far supporre perfettamente il contrario,

484 *The English Post*, 2 novembre 1702.

come desumiamo pure dal rapporto del commissario generale della flotta.

È un fatto accertato invece che, siccome all'avvicinarsi degli alleati gli uomini dei galeoni si posero d'iniziativa propria a cercar di salvare quel poco che loro capitava tra mano, questo andò a finire al fondo della baia, quando, assaliti d'improvviso dai soldati di terra dell'Ormond, gli Spagnuoli buttarono a mare ogni cosa che poterono fuggendo sgominati a nuoto onde sottrarsi alla morte. Ciò attestano parecchi degli scrittori dell'epoca, confermano non pochi manoscritti, è conforme alla tradizione del luogo, essendo accertato che nei lavori di esplorazione della baia di Vigo si trovarono qua e là dispersi valori al di fuori dei galeoni.

L'altra porzione del tesoro, formante parte del bottino, è stata catturata sui galeoni e salvata dall'incendio appiccato alle navi.

Non credo sia il caso di occuparci dei pretesi tentativi fatti subito dopo la battaglia dagli Inglesi coi palombari per ricuperare quanto più potevano, perchè il fuoco micidiale degli Spagnuoli appostati sulle circostanti alture e la mancanza di mezzi, allora quasi primitivi, non permettevano loro alcun risultato serio. Ad onta di tutto questo però fu il loro bottino assai considerevole, benchè non proporzionato certo al cumulo del tesoro perduto dagli Spagnuoli.

L'ammiraglio Shovel non giunse a Vigo con la sua squadra che il sabato dopo la battaglia, ossia il 17-28 ottobre.

Fu egli forse troppo lungi dal grosso delle navi di Rooke e quindi nell'impossibilità materiale di essere in tempo avvisato per recarsi sul campo dell'azione? Certamente no.

Asseriscono parecchi degli stessi storici inglesi che ne sia stata causa l'invidia e gelosia del Rooke, il quale mal sopportava in lui un temuto rivale che, nato da umili genitori e proveniente dalla bassa forza, aveva saputo col grande suo valore personale raggiungere i più alti gradi.

È questa la vera ragione, e noi l'adottiamo senza discuterla, perchè è per noi affatto priva di interesse; ma siccome a lui furono affidate le navi catturate e gran parte del bottino, giova indagare quando egli giunse a Vigo ed in qual giorno se ne partì.

Come ci consta, nel libro di navigazione della nave inglese *Torbay* sta scritto: «Quest'oggi, sabato 17, nord-est e nord-nord-est, nella baia di Vigo. Con vento favorevole e con bel tempo Sir Cloudesley Shovel è arrivato qui con la sua squadra»⁴⁸⁵; e nel libro di bordo del *Monmouth* leggesi: «Lunedì 19. Siamo ancorati nella baia di Vigo. Vento variabile durante queste 24 ore tra il nord e est-nord-est con bel tempo; stamane Sir George Rooke colle navi olandesi e il resto di quelle inglesi, obbligato

485 Record Office, *Adm. Secr. lists books*, vol. VIII.

a partire per l'Inghilterra, ha fatto vela da Vigo verso le isole di Baiona»⁴⁸⁶.

Il *Resoconto Imparziale* ci narra che «dopo la facile vittoria il Rooke fece ritorno in patria lasciando a Vigo l'ammiraglio Shovel, il contro-ammiraglio Craydon e il Fairborne con 27 navi oltre ai bombardieri e alle navi incendiarie nonchè le navi francesi e spagnuole catturate»⁴⁸⁷.

L'Evelyn, che fu a quei di uomo politico d'importanza non comune, conferma anch'egli il fatto che il Rooke abbia seco portato una parte del bottino, così scrivendo nelle sue memorie: «Dicembre 1702. L'aspettativa ora è di sapere quanto tesoro si troverà a bordo del galeone che Sir George Rooke ha portato seco da Vigo»⁴⁸⁸.

Senza dubbio la maggior parte delle ricchezze furon lasciate in custodia al Shovel «il quale ebbe così a compiere – osserva Sidney Lee – un servizio pieno di molte difficoltà, considerato lo stato cattivo di parecchie navi»⁴⁸⁹.

Un gentiluomo che prese parte all'azione e servì sotto il comando del Shovel scrivendone poscia la vita sotto il titolo di *Memorie secrete*, afferma che «l'ammiraglio fece quanto potè per portare in patria salve le navi e i te-

486 *Admiralty, Log books*, vol. LXXIII.

487 British Museum, vol. 15910, *An impartial account*.

488 EVELYN, *Diary*, vol. II, pag. 369.

489 SIDNEY LEE, *A biographical dictionary*.

sori che il valore dei marinai e delle truppe regolari avevano conquistato nella battaglia di Vigo»⁴⁹⁰.

L'autore anonimo della *Storia del 1702* scrive su questo soggetto: «Il bottino che si fece in questa gloriosa azione fu senza dubbio grande, benchè la *Gazette* di Parigi abbia dichiarato il contrario affermando che il tesoro era già stato inviato altrove prima; ma lasciamoli un po' dire quel che vogliono»⁴⁹¹.

Lo Spagnuolo che fu testimone oculare della battaglia, e ne scrisse poi un minuto racconto in data 20 novembre, dichiara: «I nemici si impossessarono di una enorme quantità d'oro e d'argento che trovavasi in alcune località di Redondela o che rinvennero a bordo delle navi, ragione per cui facevano del loro meglio per spegnerne il fuoco al fine di impossessarsi dell'oro e dell'argento che i galeoni contenevano»⁴⁹².

Per una strana coincidenza porta pure la data del 20 novembre 1702 il manoscritto che il padre Domingo Martinez del convento di Redondela redasse sulla battaglia di Vigo, e dove sotto giuramento afferma che «i nemici si diressero su Redondela dove fecero gran bottino e saccheggio impadronendosi di tutto quello che gli abitanti avevano e di molto argento ed oro della flotta trovato nelle case»⁴⁹³.

490 *Admiralty, Secret. lists books.*

491 *A complete history of Europe for the year 1702*, pag. 389 e seguenti.

492 Archibo general de Indias, Manoscriptos.

493 PADRE DOMINGO MARTINEZ, *Manoscripto.*

Dobbiamo a proposito delle asserzioni di questi due testimoni oculari osservare una cosa.

Essi parlano d'un bottino consistente d'oro e d'argento, e poichè noi sappiamo dai documenti ufficiali e dal Velasco stesso che nei due sbarchi ufficialmente avvenuti non fu posta a terra quantità alcuna di oro, occorre qui una spiegazione.

Ma poichè è un fatto accertato, come ulteriormente proveremo, che i nemici s'impadronirono d'una certa quantità d'oro, ed è un fatto non meno certo che dell'oro non ne fu punto ufficialmente sbarcato prima della battaglia, è da ritenersi o che essi non sapevano realmente che qualità di tesoro si trovava nelle casse poste a terra o che entrambi alludevano all'oro che i nemici tolsero dai galeoni prima ch'essi naufragassero, oppure all'oro sbarcato in fretta e furia all'ultimo momento.

Benchè poi questi due testimoni oculari dichiarino che il bottino fatto dagli Inglesi a Redondela fu grande, inclinano altri a credere che ancor più grande sia stata la preda ch'essi fecero sui galeoni; il che ritiene altresì il Martin quando dichiara che «i vincitori trovarono parecchi milioni di tesoro nelle navi catturate»⁴⁹⁴.

Osserva a questo proposito il celebre Anquetil che «benchè gli Spagnuoli per salvare il tesoro abbian dato alle fiamme e naufragate le loro navi, pur tuttavia pote-

494 LOUIS HENRY MARTIN, *Histoire de France*, vol. XVI, pag. 342.

rono gli Inglesi impadronirsi di gran parte di denaro andandosene vittoriosi col bottino fatto»⁴⁹⁵.

Anche il Rapin, versatissimo nelle cose dei suoi tempi, dopo d'aver parlato del tesoro posto dagli Spagnuoli in salvo, continua dicendo che «il resto o fu preso dagli Inglesi ed Olandesi, o fu lasciato nei galeoni che vennero incendiati ed affondati»⁴⁹⁶.

Una testimonianza di valore indiscutibile è pure quella che ci reca il De Lamberty quando scrive: «Apprendiamo che i soldati di Ormond hanno trovato una buona quantità di tesoro a Redondela»⁴⁹⁷. A lui si unisce il Rousset dichiarando che «la flotta alleata n'ha ricavato un bottino assai considerevole»⁴⁹⁸.

Fa dispetto talora vedere come qualcuno bistratti la storia svisando le opinioni degli scrittori.

Narra per esempio il Magen a pag. 191 del suo libro e lo ripete a pag. 193 che «il Boyer stima a 5.000.000 di pezzi da otto in argento il bottino degli Inglesi»⁴⁹⁹.

Io non voglio pel momento nè ammettere nè negare che la preda fatta a Vigo realmente ammonti a tanto od a

495 ANQUETIL, *Histoire de France*.

496 RAPIN, *Histoire d'Angleterre*.

497 GUILLAUME DE LAMBERTY, *Mémoires, négociations et traités*, vol. II, pag. 253 e seguenti.

498 ROUSSET, *Histoire politique et secrète de la Cour de Madrid*, pag. 38.

499 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 191 e 193.

meno, desidero solo far notare che trattasi di una mistificazione.

Per quanto io m'abbia studiato il Boyer, non vi ho mai trovato una tale asserzione. Nei suoi celebri *Annali* egli invero non scrive che questo: «La storia non può fissare il valore del bottino che i confederati fecero nell'ardimentoso e felice successo; ma non è tanto il caso di badare a quanto si catturò, sebbene a quello che il nemico vi perdette, e questo fu assai considerevole»⁵⁰⁰.

Il vescovo Burnet si contenta di scrivere: «Vi si fece un bottino superiore a quello ufficialmente conosciuto, essendo che gran parte del tesoro preso a Vigo cadde nelle mani dei privati»⁵⁰¹.

Il Salmon asserisce solo che una quantità considerevole d'argento e di altri effetti furono presi dagli Inglesi ed Olandesi, mentre il ben informato anonimo della *Vita della regina Anna* scrive: «Una certa quantità d'argento l'hanno tratta pure dai galeoni ch'erano stati incendiati, ragione per cui si crede che ve ne deve essere una grande quantità a bordo di quelli che furono catturati»⁵⁰².

A tutti costoro fa eco il capitano Wilmot concludendo col dire: «Noi ci siamo assicurati alcuni milioni; il ritorno di Rooke con questo bottino cagionò in Inghilterra grande gioia, l'irrompere della quale ha fatto dimenticare ogni ragione di malcontento»⁵⁰³.

500 ABEL BOYER, *Annals*, vol. I, pag. 235.

501 BISHOP BURNET, *The history of his own time*.

502 *The life of Her Late Majesty Queen Anne*, pag. 134.

503 CAPTAIN WILMOT, *Our Navy*, pag. 111.

Ed ora che abbiamo esaminato qual sia l'opinione di quegli scrittori e giornali che o punto o poco discendono a particolari su quest'argomento, continuo le mie indagini ragionando di coloro che, attenendosi meno sulle generali, parlano di somme specifiche.

Cominciamo dal Romey, celebre scrittore spagnuolo che pel suo valore storico si meritò in quei tempi molte decorazioni, titoli accademici e fama grande presso i posteri.

Così egli narra: «L'ardimentoso Ormond, collo sbarcare prontamente quattro mila uomini impossibilita il trafugamento del tesoro col nutrito fuoco per mare e per terra, e impadronendosi di un valore di 4.000.000 di duri, manda a picco le nostre navi e sen ritorna trionfante in Inghilterra»⁵⁰⁴.

Non dissimile da questa è l'affermazione del De Mariana, il quale asserisce che « quello che potè prendere il vincitore si valutò a 4.000.000 di pesi»⁵⁰⁵, opinione che condivide il Taboada y Leal scrivendo che «secondo quanto asseriscono gli stessi comandanti, l'importo di quello che il nemico prese sale a 4.000.000 di pesi»⁵⁰⁶.

504 I. C. R. G. O. ROMEY, *Historia de España*, vol. IV, pag. 129.

505 JUAN DE MARIANA, *Historia general de España*, vol. IV, pag. 206.

506 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Description topo-historica de Vigo*, pag 188.

Io ritengo che nel gruppo di quegli scrittori spagnuoli che fanno salire il bottino a questa cifra debbasi pure annoverare il March y Labores, perchè egli col riferire «gli Inglesi ed Olandesi pubblicarono che la loro preda ammontava a 4.000.000 di pesi»⁵⁰⁷ dà chiaramente ad intendere che tale è pure il suo pensiero, altrimenti avrebbe cercato di correggere la cosa e l'avrebbe dichiarata non conforme al vero.

I principali scrittori spagnuoli sono dunque concordi su questo punto, che cioè il bottino, complessivamente fattovi, sommava a questa cifra, e noi riteniamo pel momento che a tanto ammontasse.

Scrivendo il De Belando che «i nemici si impossessarono di un importo di 8.000.000 di scudi»⁵⁰⁸ evidentemente esagera, per partito preso, per attenuare l'entità della perdita subita, tanto è vero ciò che per attenuare aggiunge subito nella pagina seguente che in detta somma «sarebbero interessati più di tutti gli Inglesi stessi».

Il Magen, tirando le sue conclusioni sul bottino fatto dagli Inglesi, crede che questo sia stato di circa 5.000.000 di pesi⁵⁰⁹.

Sfogliando di bel nuovo il *The Daily Courant* noi ci troviamo: «Una persona di stima, ufficiale delle dogane,

507 JOSÉ MARCH Y LABORES, *Historia de la Marina real española*, vol. II, pag. 623.

508 JESUS BELANDO, *Historia civil de España*, vol. I, art. 173, pag. 101 e segg.

509 HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*, pag. 193.

ci informa che l'oro e l'argento e le mercanzie del galeone di Woolwich hanno un valore di 1.000.000 di lire sterline»⁵¹⁰. Ora un milione di sterline corrisponde a 4.500.000 pesi, cifra che ritiene esatta anche il Sidney Lee, scrivendo a tal proposito che «circa un milione di lire sterline cadde nelle mani dei vincitori»⁵¹¹; opinione questa condivisa anche dal generale Parnell laddove asserisce che «il valore del bottino catturato saliva alla cifra di circa 1.000.000 di lire sterline rappresentata anche dalle mercanzie»⁵¹².

Il Hume scrive che «circa 7.000.000 di pezzi da otto furono portati a casa dai confiscatori, cosicchè questa fu una terribile disfatta toccata al nemico ed un nobile acquisto degli alleati»⁵¹³.

Chiaro appare che lo Smollet altro non fa che ripetere la stessa affermazione quasi verbalmente, e quanto diciamo di lui sia pur detto del Rider, il quale ripete esattamente la stessa cosa⁵¹⁴.

Nè punto si scosta da questa opinione l'Oldmixon che, pur scendendo a più ampi dettagli, lasciò scritto «Dal che io deduco che 2.000.000 di argento e

510 *The Daily Courant*, 23 dicembre 1702.

511 SIDNEY LEE, *A biographical dictionary*.

512 GENERAL HON. ARTHUR PARNELL, *The war of succession in Spain* pag. 34 e segg.

513 MARTIN HUME, *Spain, Its greatness and decay*, pag. 326 e seguenti.

514 Cfr. RIDER e SMOLLET, *History*.

5.000.000 di mercanzie caddero nelle mani dei confederati; in tutto 7.000.000 di pezzi da otto»⁵¹⁵.

Allo stesso modo che lo Smollet ed il Rider hanno abbracciato l'opinione del Hume, il generale Cust si palesa della stessa idea dell'Oldmixon, là dove, dopo aver detto che «il duca di Ormond avendo marciato su Redondela s'impadronì quivi di una grande quantità d'argento», asserisce che «non più di 2.000.000 di argento ed un valore di 5.000.000 di mercanzie si pensa siano stati presi dagli Inglesi ed Olandesi»⁵¹⁶.

Si noti e si ricordi però che tutti questi sono scrittori inglesi, i quali colla loro esagerazione hanno mirato a dar maggior importanza alla vittoria.

Che il bottino sia stato assai considerevole l'ha pur dovuto ammettere persino lo stesso giornale ufficiale la *Gaceta* di Madrid, perchè altrimenti non si saprebbe spiegare quanto scrisse il 25 dicembre, come s'è già riferito⁵¹⁷.

Ecco come riferisce la cosa il *The Post Man*: «I nostri uomini attaccarono le navi francesi ed i galeoni e vi fecero preda assai grande. Sappiamo che avendo il duca di Ormond mandato dei soldati a Redondela, dove gli Spagnuoli avevano rimosso parte degli effetti dei galeoni, essi se ne impadronirono, e si dice anche che vi sia una grande quantità d'argento e di oggetti preziosi a bordo

515 JOHN OLDMIXON, *The history of England*, vol. I, pag. 291.

516 GENERAL CUST, *Warriors' Life*.

517 *La Gaceta Oficial*, 25 dicembre 1702.

dei galeoni che furono catturati. Si spera che parte del carico dei galeoni naufragati possa essere recuperata»⁵¹⁸.

Scrivono il *The English Post* che «le mercanzie trovate a bordo dei galeoni arrivati col Shovel sono inestimabili, che grande è la quantità d'argento, e che gli Inglesi hanno salvato dal naufragio due galeoni riccamente carichi»; e ciò asserisce dopo che già aveva pubblicato che «gli Inglesi avevano fatto nella città di Vigo un gran bottino»⁵¹⁹.

Allo stesso modo il *The Post Boy*, riproducendo una corrispondenza spedita da Vigo quattro giorni dopo la battaglia, scrive: «Una certa quantità d'argento è stata salvata dai galeoni che furono incendiati ed affondati. Qualcuno sostiene che si sia scoperto in uno dei forti per un valore di 2.000.000 d'argento. Noi ci prepariamo a recuperare l'argento che naufragò coi galeoni»⁵²⁰.

Il *The Observer*, dopo di aver parlato del progetto concernente la riedificazione del White Hall coll'argento preso a Vigo, e poste in caricatura le suppliche che i mercanti spagnuoli han diretto persino alla regina Anna, scrive: «Per parte mia sono pienamente felice che S. Maestà la nostra regina ed il mare abbiano avuto la migliore parte della flotta, qualunque siano i danneggiati. Io non chiederei altro se non un pezzo da otto per voi e per me onde bere alla salute del duca d'Ormond»⁵²¹.

518 *The Post Man*, 31 ottobre 1702.

519 *The English Post*, 6 novembre 1702 e 4 novembre 1702.

520 *The Post Boy*, 3 novembre 1702.

521 *The Observer*, 18 novembre 1702.

Il *The London Gazette*, dopo di aver pubblicato che «una certa quantità d'argento fu presa dal fondo dei galeoni incendiati per cui si crede che ve ne deve essere una grande quantità a bordo di quelli catturati essendo stato rimosso dai galeoni in Vigo ben poco o nulla all'infuori di un po' d'argento, come affermano gli ufficiali fatti prigionieri»⁵²², così continua: «Noi siamo informati da un ufficiale della dogana, uomo ben al corrente della cosa e di stima, il quale è stato a bordo del galeone che si trova a Woolwich durante il tempo dello sbarco, che oltre all'oro e all'argento, le mercanzie sbarcate dal galeone sono repute del valore di un milione d'argento»⁵²³.

Rileviamo che tutti gli scrittori e giornali principali, siano spagnuoli o francesi o inglesi, ammettono che il bottino che fecero i confederati tanto a Redondela che sui galeoni o sulle navi catturate o a terra fu rilevante. Scendendo poi la maggior parte di loro a più minuti particolari, noi sentiamo gli Spagnuoli proclamare che la preda non oltrepassò i 4.000.000 di pesi, mentre gli Inglesi in generale asseriscono che il bottino fu di circa 5.000.000, calcolando il valore dell'oro ed argento, nonchè delle mercanzie.

Abbiamo visto altresì come sia opinione del Hume e dell'Oldmixon alle cui fonti attinsero lo Smollet, il Rider

522 *The London Gazette*, 2 novembre 1702.

523 Idem, 23 dicembre 1702.

ed il Cust, che la totalità del bottino raccolto a Vigo dai nemici abbia raggiunto la somma di 7.000.000 di pesi.

Questi autori però s'affrettano tosto a dichiarare che dei 7.000.000 appena 2.000.000 erano in tesoro, e che il resto rappresentava il valore delle diverse mercanzie rinvenute a bordo.

In altre parole constatiamo che gli scrittori di qualsiasi nazione e fede ed i giornali dei paesi interessati *dichiarano nella maniera la più esplicita che di bottino non vi era, in oro ed argento, più di 2.000.000 di pesi.*

Vi è divergenza fra loro, ma solamente sul punto della valutazione delle diverse mercanzie, calcolate secondo gli uni di maggiore e secondo gli altri di minor valore; il che non ci interessa poichè non intendiamo occuparci assolutamente delle stesse.

Vediamo piuttosto se esistano dei documenti ufficiali che più o meno possano arrecar maggior luce su questo argomento.

Ve ne sono diversi, anzi troppi; sono manoscritti originali che per la maggior parte appartengono al Record Office di Londra; sono carte di Stato pregevolissime, che, divise e suddivise in carte della Marina, del Tesoro e di altri Ministeri, costituiscono voluminosi incartamenti di migliaia di documenti⁵²⁴.

Sento tuttavia il dovere di accennare ad alcuni manoscritti inglesi di ben altra natura.

524 Royal Mint, *Treasury papers*; British Museum, *Treasury*, vol. 7025, fol. 60; Royal Mint, vol. 84, fol. 89; Record Office, *State and Treasury papers*.

Evoco le stesse autorità inglesi riferendomi principalmente a quei documenti che vanno sotto la data del 24 dicembre 1702 dove si accusano dal Ministero della Marina diversi ufficiali d'aver rubato parte del tesoro, e dove si denuncia persino l'ammiraglio Hopson d'essersi impadronito di parte del bottino, traducendolo conseguentemente davanti ai tribunali.

V'è tra le carte del Ministero del Tesoro una lettera dello stesso ministro Burchett concernente «le frodi degli effetti portati da Vigo».

Vi sono nove altri incartamenti in cui s'insiste perchè «si faccia di tutto onde il bottino non abbia ad essere derubato dagli stessi soldati».

È vero dunque quanto asseriscono alcuni scrittori bene informati, che una parte non indifferente del bottino sia scomparsa, sfuggendo ad ogni controllo, per opera di coloro che presero parte alla battaglia.

Ad avvalorare questa credenza ho rilevato che vi sono molte carte di Stato comprovanti il fatto; ad evitare acredine cito i documenti in parola nonchè i luoghi dove essi trovansi, ed aggiungo che su quest'increscioso argomento v'è un altro grosso volume di manoscritti, sfogliando i quali rinveniamo non poche denunce ed accuse di frodi contro soldati, contro ufficiali e persino contro ammiragli⁵²⁵.

525 Cfr British Museum, vol. 7055-30, V-F; Record Office, *State papers, Admiralty, Treasury papers*, vol. 92, fol. 20; vol. 7025, fol. 60; vol. 84, fol. 89; vol. 95, fol. 84; vol. 84, fol. 86.

Citazioni di siffatta natura hanno lo scopo di meglio persuadere il lettore che alla stregua dei documenti ufficiali riesce impossibile dichiarare in modo preciso quanto specificatamente fu il bottino tolto al nemico in questo o in quel momento della battaglia, in questo od in quel luogo, su questo o quel galeone.

Tra i documenti del Ministero della Marina troviamo una lettera scritta in dicembre dal sottosegretario Burchett chiedente di essere informato circa i galeoni catturati; nel 9 dicembre si dànno istruzioni per sapere esattamente i nomi dei galeoni; al 10 dello stesso mese si ordinano i movimenti da farsi, e fin dal 28 novembre si chieggono «maggiori particolari circa il bottino in conformità del resoconto pervenuto al Ministero della Marina dal Shovel stesso dichiarante d'aver messo parte del bottino di Vigo a bordo di cinque o sei fregate»⁵²⁶.

Il Ministero del Tesoro poi è ricco di manoscritti riflettenti il bottino.

In tale sovrabbondanza di manoscritti così specifici e minuti, essendo impossibile di qui riprodurli, rimando il lettore all'esame altresì dei volumi del Record Office, del State Papers, dell'Admiralty Papers, del Treasury Papers e più specialmente al vol. 7055-30 V-F, ove si trovano gran numero di ricevute raccolte in ben 34 documenti originali⁵²⁷.

526 Record Office, *Admiralty, Secr. in Letters*.

527 British Museum.

Traggo invece alla luce dagli Archivi di Stato un documento d'importanza capitale.

Confusero molti le navi francesi coi galeoni spagnuoli venendo così alla conclusione errata che il nemico aveva catturato alcuni di questi, mentre in realtà non s'impadronì che di qualcuna di quelle, del che discuteremo più ampiamente a suo luogo.

Esaminiamo ora il documento, però sotto altro aspetto e rapporto.

Il suo titolo è: *Resoconto del tonnelloaggio e dei cannoni delle navi nemiche catturate nell'azione di Vigo*, ed in esso ci si fornisce il seguente interessante specchio⁵²⁸:

Navi	Tonnellate	Cannoni	Prezzo delle navi Lire sterline
Le Ferme	1288	70	1344.00.00
Triton	661	44	770.10.00
Moderate (Modéré)	887	70	1143.10.00
L'Assuré	1102	70	1251.00.00
Vigo (?)	605	50	802.10.00
Le Prompt	1391	70	1395.10.00

Navi francesi dunque, navi francesi e non galeoni; eccezione fatta di quel *Vigo* che per la prima volta ci appa-

⁵²⁸ *State papers, Treasury*, vol. 7025, fol. 60.

re in scena, non trovandosi mai tal nome nè tra i galeoni nè tra le navi francesi.

Devesi però qui ricordare che noi, parlando nel capitolo IV del tonnellaggio dei galeoni, abbiamo detto che un galeone di 605 tonnellate fu catturato e rimorchiato a Londra. Ma poichè nessuno dei galeoni portava il nome di Vigo, questa denominazione venne evidentemente data dagli Inglesi all'unico galeone da loro potuto rimorchiare in patria, e ciò ad esaltazione e ricordo dell'avvenimento glorioso; e poichè vi si parla d'un galeone armato di 50 cannoni è da ritenersi senz'altro che trattasi qui del galeone *St. Juan Baptista*, perchè esso solo era armato di 50 cannoni, ed era di 605 tonnellate.

Nello specchietto di cui sopra ci si dà il nome di navi catturate, il numero di tonnellate d'ognuno, il quantitativo di cannoni che ciascuna nave aveva a bordo, e il prezzo fissato dallo Stato per le singole navi e loro cannoni.

Queste somme ammontanti complessivamente a sterline 6707 appaiono in se stesse molto esigue; occorre però osservare che i 374 cannoni in questione erano, in virtù del real decreto 1° giugno 1702, valutati sopra una base generica di sterline 10 cadauno.

Questa somma, già fissata parecchi mesi prima che la battaglia di Vigo avesse luogo, segnava solo il punto di partenza per la vendita all'asta pubblica, ed era quindi soggetta ad elevarsi a seconda delle cifre che raggiungeva il miglior offerente; non la si poteva diminuire, e qualora i cannoni fossero passati allo Stato, essa nè au-

mentava nè diminuiva, dovendosi dividere detta cifra di 10 sterline fra i catturatori, in base ed in conformità del citato decreto.

La medesima cosa dicasi per ciò che riguarda le navi, il cui prezzo era decretato di 10 scellini per ogni tonnellata, e poteva aumentare secondo l'offerta, ma non diminuire.

Scendendo ora dal fatto generico al caso specifico di Vigo, debbo osservare che quei 374 cannoni, appartenenti quasi esclusivamente a navi francesi, erano per lo più di ferro fuso, ed avevano quindi un prezzo abbastanza vile. Le suaccennate navi, poichè erano di quelle da guerra della Francia, trovavansi dopo la micidiale battaglia in tale misero stato, che ben dura fatica costò al Shovel il trascinarle in patria.

Prova ne sia il fatto che esse vennero di poi poste in vendita all'asta pubblica e cedute al miglior offerente: se fossero state in condizioni tali da poter resistere alla navigazione, è certo che il Governo di Londra le avrebbe conservate e aggiunte alle navi della Marina britannica, avendo esso in quel momento estremo bisogno d'ingrandire la sua flotta.

Del resto conviene pure non dimenticare che a quei tempi le navi erano interamente costruite in legno, e, costando allora la mano d'opera quasi nulla in paragone d'oggi, il loro prezzo era bassissimo anche quando eran nuove. Oggigiorno invece il ricupero di una di quelle navi, e più ancora di quei galeoni affondati a Vigo, rap-

presenterebbe un valore, anche come oggetto di studio d'ingegneria navale.

Riassumendo brevemente, dichiariamo che se è vero che ci torna impossibile di calcolare l'ammontare esatto del bottino in base a documenti ufficiali, perchè una parte di esso andò perduta, un'altra fu devoluta a beneficio dei catturatori, un'altra venne dispersa per questo o quell'altro scopo ed una porzione andò rubata, è pur vero che fu sempre opinione generale di tutti i giornali e scrittori contemporanei tanto di Spagna che d'Inghilterra, che esso si sia aggirato sui 4.000.000 di pesi in effetti di valore, e che di essi *l'argento e l'oro non abbia assolutamente oltrepassato i 2.000.000 di pesi da otto*, come s'è dimostrato.

CAPITOLO XIII

LA ZECCA DI LONDRA E IL TESORO DI VIGO

Quei poderosi Romani, che, audaci di spada, fervidi d'ingegno e grandi d'opere, furono i primi colonizzatori pionieri della moderna civiltà, fondarono la zecca di Londra fin dal secolo III avanti Cristo.

La zecca sorgeva dapprima nella famigerata Torre di Londra fino dal secolo XIII, ed ai tempi della battaglia di Vigo si suddivideva in zecca d'Inghilterra, d'Irlanda e Scozia; tre corpi distinti d'uno stesso fabbricato, che si protendeva a guisa di ferro di cavallo, come si rileva dalla pianta topografica del 26 febbraio 1.700-1, religiosamente conservata in un salone dell'odierno fabbricato.

Nel 1811 fu trasportata nel sito ove sorge attualmente su vastissima area; è arricchita di un gioiello di Museo Numismatico prezioso per monete nazionali, estere e coloniali di tutti i tempi e di tutti i paesi.

Come s'è detto altrove, fu precisamente nella vecchia zecca, di cui era allora direttore il celebre Newton, che

venne trasportata una parte del bottino fatto dagli Inglesi a Vigo.

Quell'oro e quell'argento fu quivi coniato non solo ad uso di monete, ma anche a foggia di medaglie commemorative.

La vittoria di Vigo segna nella storia d'Europa indiscutibilmente il primo passo verso la decadenza coloniale della Spagna e, nel contempo, il principio dell'impero coloniale britannico; e la regina Anna volle che con una certa porzione di quell'oro e di quell'argento si coniasse medaglie commemorative del brillante avvenimento militare.

Se ne stamparono difatti diversi esemplari e tipi, che il lettore troverà riprodotte in apposite tavole.

Il Grueber parla di queste medaglie assai diffusamente in uno de' suoi preziosi volumi sulla numismatica⁵²⁹.

Una medaglia raffigura l'inizio della battaglia di Vigo.

Rappresenta Nettuno sopra un cocchio marino con la Vittoria, e reca scolpiti i nomi delle principali navi francesi ed il numero dei galeoni. Vi trionfano tre Nereidi in atto di sorreggere gli scudi d'Inghilterra, dell'Impero germanico e d'Olanda.

529 GRUEBER, *Medallic illustrations*, vol. II.

Vi si leggono tre iscrizioni latine tra cui la seguente: *Ob classem hostium deletam gazasque indicas ereptas in portu ad Vigos 20 Oct. MDCCII*; il che suona «In memoria della distruzione della flotta dei nemici, e cattura dei tesori delle Indie, nel porto di Vigo».

Questa medaglia, che è oggi giorno preziosissima, rappresenta sul retro la vista del porto di Vigo, e magnificamente riproduce la flotta francese ed i galeoni al fondo della baia, la catena stesa all'imboccatura dello stretto, i forti e le batterie pronti alla difesa, e fuori dello stretto le flotte alleate; vi si legge attorno la orgogliosa iscrizione: *Et coniurati veniunt ad classifica venti*; cioè: «Persino i venti irrompono congiurati al richiamo delle trombe» (Medaglia N. 1).

Le lettere G. F. N. che vi si trovano incise altro non indicano che il nome e cognome e città dell'artefice Georg Friedrich di Nürnberg, mentre G. H. sono le iniziali di Georg Hautsch.

Un'altra medaglia rappresenta il busto della regina Anna colla corona in capo ed un pendente sul petto; la leggenda è del seguente tenore: *Anna • Dei • Gra: Mag. Br: Fra: et. Hib: regina*; ossia: «Anna, per grazia di Dio, regina della Gran Bretagna Francia e Spagna» (N. 2).

La regina d'Inghilterra conservò il titolo onorifico di regina di Francia e Spagna ancora per molti anni dopo.

Il rovescio della medaglia rappresenta la baia di Vigo; ma vi si distinguono in lontananza le navi in fiamme e all'imbocco dello stretto le navi degli alleati.

Vi si distingue splendidamente il *Torbay* mentre rompe la catena. L'iscrizione latina è del tenore antecedente, ma la data è del 12 ottobre, secondo il vecchio stile inglese; e ciò avviene in tutte le medaglie ad eccezione di quella di cui abbiamo testè parlato che reca la data alla maniera continentale.

Questa medaglia fu coniata tre volte, ma le varianti esistenti tra i diversi tipi sono insignificanti; in una coniazione fu stampato, per esempio, F. R. invece di FRA. (Francia).

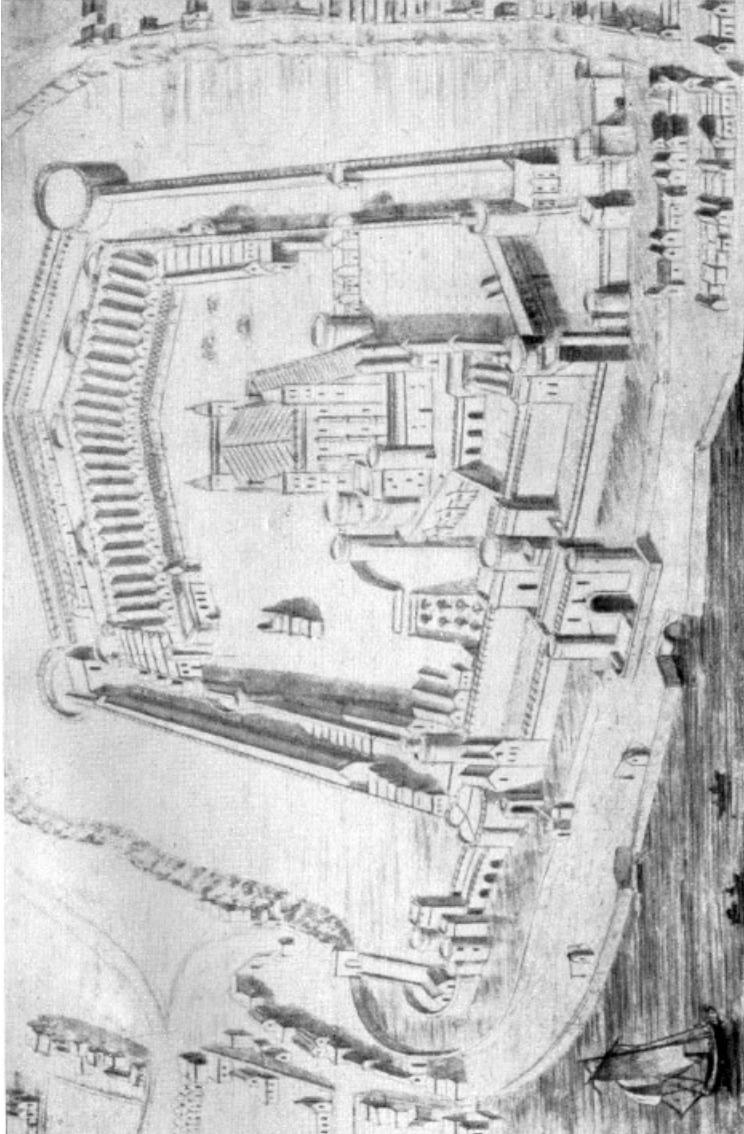
È lavoro del famoso John Croker, degno collaboratore del Newton, e reca sul retro la scritta: *Capta • et • Incensa • Gal • et • Hisp • classe*; vale a dire: «Le flotte francesi e spagnuole catturate ed incendiate».

La medaglia che fa seguito è uguale in tutto all'antecedente, ma ha un rilievo più pronunziato ed è lavoro maggiormente scolpito e più fortemente battuto (N. 3).

Le iscrizioni sono identiche all'antecedente; n'è autore, a quanto pare, il Christian Wermuth che la copiò dal Croker.

La quarta della serie è alquanto differente e rappresenta il busto della regina senza corona in capo colle abbondanti chiome annodate a mezzo d'un nastro e la gonna fermata con uno spillo (N. 4).

Nel retro si vede la flotta alleata che assedia e prende i forti, e vi si scorgono le navi nemiche. Il lavoro fu eseguito in Olanda, ragione per cui la leggenda dice: *Brit. Batav. 2. Expeo ad Vigos*; cioè: «In memoria della seconda spedizione britannico-olandese a Vigo».



La Zecca di Londra (London Tower) fondata dai Romani, qual'era nel 1702 quando il celebre Newton ne era direttore (*pag. 308*).
(Da un quadro conservato nel Royal Mint)

L'effigie di Anna è tolta dalla medaglia dell'incoronazione fatta dal Croker; il lavoro è bello ma non accurato, tant'è vero che vi troviamo impresso *expeo* invece di *exped.*

Le prime medaglie rappresentano la posizione dei belligeranti prima della battaglia al momento dell'attacco; invece quest'ultima ci offre la scena nel maggior fervore della pugna.

Esiste però un'altra di queste medaglie, che nel fronte è perfettamente uguale a quella fatta in Olanda, e nel rovescio porta un Ercole che nell'atto di scendere in mare pone il piede sul collo d'un dragone atterrato, ed arresta la fuga d'un soldato francese, che fa mille sforzi per portar via il vello d'oro. Sotto la forma d'Ercole si cela la figura del Rooke, che distrugge il dragone spagnuolo e strappa il vello d'oro dalle mani del francese, in cui s'intende rappresentare Luigi XIV (N. 5).

Vi si legge incisa la fiera iscrizione: *Non dolo nec arte sed aperto Marte*; cioè «Non con inganno nè con astuzia ma con guerra leale».

È una medaglia assai bella e molto rara; non se ne conosce l'autore.

Splendida poi è la medaglia rappresentante la Vittoria che sta innalzando un trofeo e l'adorna d'una corona navale e di rami di lauro; tutto intorno vi sono strumenti di guerra; porta l'iscrizione: *Spes et vires hostium fractae*; cioè: «La speranza e le forze dei nemici sono infrante» (N. 6).

Essa ha pure un'altra leggenda allusiva alla distruzione del tesoro e reca sul retro il panorama della baia di Vigo, ove si vede la squadra che attacca ed abbrucia i galeoni e l'altre navi. Vi sono nei lati nettamente incisi i luoghi di Redondela, Vigo, Boca e Cangas. Il lavoro venne eseguito in Germania e porta la scritta: *Anglorum et Batavorum virtute*: Pel valore degli Inglesi ed Olandesi».

Delle medaglie col busto della regina Anna ve n'è un'altra, opera questa di Johann Gottlieb Lauffer coniata a Nürnberg; il suo retro rappresenta pure la baia di Vigo con segnati i punti principali di Redondela, Vigo, Boca e Cangas, ed offre la visione delle navi che attaccano i forti ed incendiano i galeoni: *Incens classe opes Americ. intercept. 1702*: «La flotta essendo stata incendiata, i tesori d'America furono catturati» (N. 7).

Viene poi una splendida e rarissima medaglia di valore inestimabile. Vi si rappresenta una colonna rostrata sormontata dalla Vittoria, che con tromba e corona s'erge sugli stendardi catturati (N. 8).

Alla base giacciono incatenati due prigionieri, e vi si leggono scolpite le parole: *Anno libertatis triumphali MDCCII*: «Nell'anno del trionfo della libertà 1702».

Vi si scorge in distanza la squadra inglese che attacca ed incendia la flotta francese ed i galeoni spagnuoli. Vi si discernono poco bene i nomi dei luoghi principali della baia e vi si legge una iscrizione latina che suona: «Questi avanzi per formare un trofeo, il resto alle fiamme».

Sul rovescio della medaglia havvi un trofeo fatto di prue, castelli e stendardi e nel centro spiccano l'aquila simbolo dell'Impero germanico, gli strali dell'Olanda e la rosa dell'Inghilterra.

La sua base è sorretta dal cavallo unicorno inglese, dall'aquila germanica e dal leone olandese: reca la terribile iscrizione: *Tela rosa et magni Iovis ales sic tibi Galle gorgona demonstrant sic et Ibere tibi*: «Così a te, o Francese, e a te, o Spagnuolo, gli strali, la rosa e l'uccello del gran Giove dispiegano i gorgonici terrori».

Tutte le anzidette medaglie furono coniate con l'argento preso a Vigo; e questo ci vien confermato da quanti ne scrissero più o meno dettagliatamente⁵³⁰.

Quello che interesserebbe sapere si è quante serie ne furono coniate e quante per ogni serie.

Per quanto mi sia adoperato in tutti i modi per approfondire e risolvere la questione, debbo confessare che una risposta esatta non la potrei dare, non conservando la zecca di Londra, fra tante preziosità di manoscritti, un documento qualsiasi da cui si possa dedurne almeno la quantità approssimativa!

La *Guida* dell'Esposizione navale del British Museum, descrivendo queste medaglie, dice che «nel regno di Anna solo due eventi navali furono tramandati ai posteri per mezzo di medaglie: la spedizione nella baia di Vigo e la presa della Sardegna e di Minorca.

530 Royal Mint's records, *Royal warrant*, 10 febbraio 1702-3.

«Di quest'ultimo avvenimento però – soggiunge – fu coniato un sol tipo di medaglia, mentre del primo se ne stamparono parecchi, raffiguranti le differenti fasi della battaglia»⁵³¹.

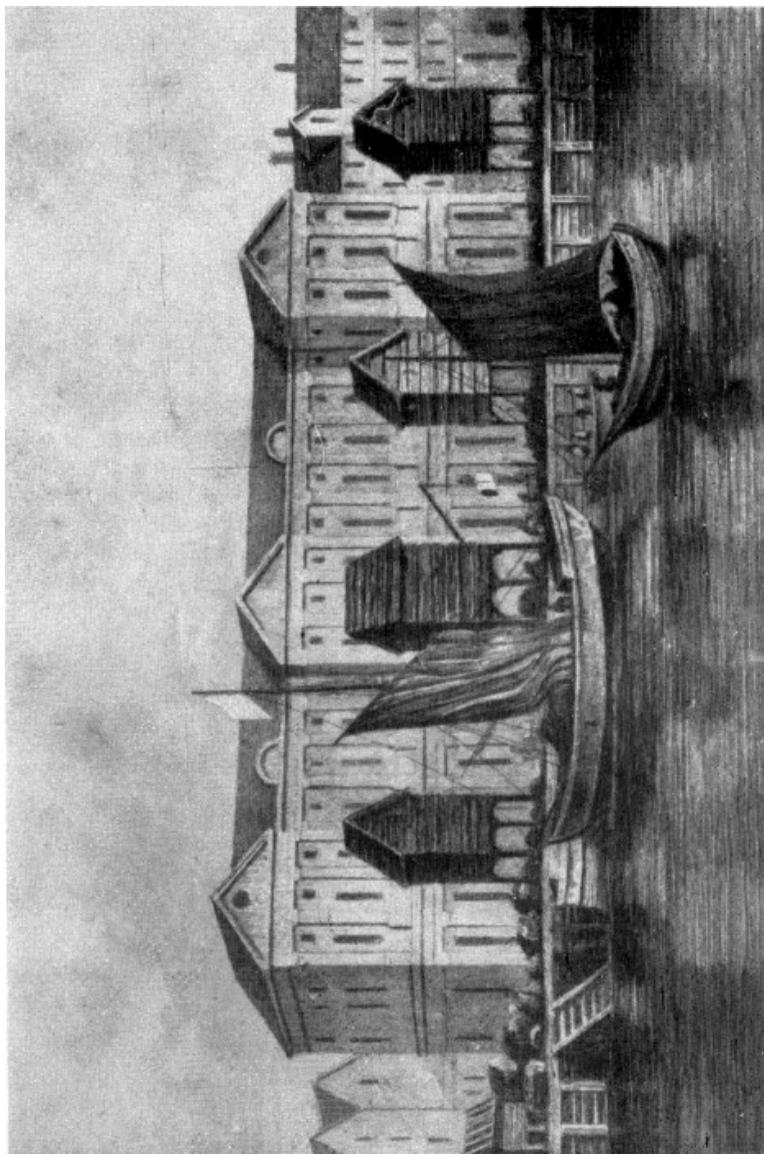
Ma passiamo ora ad un altro punto importante: quello delle monete coniate con oro ed argento preso a Vigo.

Una parte del bottino fu concessa secondo gli usi e le leggi del tempo ai catturatori, e parte fu posta all'incanto (come rilevasi da documenti e giornali dell'epoca), ma una parte poi fu trasportata nella zecca per la coniazione di monete nazionali.

Abbiamo qui una vera miniera di cimelii; si tratta delle ricevute del tesoro firmate dal celebre Newton; ma esse sono così numerose e dettagliate nei più minuti particolari da non potersi qui riprodurre.

Le monete spagnuole riprodotte nelle illustrazioni, sono di quelle prese a Vigo come bottino, ed erano d'oro e d'argento; esse rappresentano diversi *pesos de ocho* o *dublones*, $\frac{1}{2}$ *dublon*, $\frac{1}{4}$ di *dublon* ed il *real*; sono di Spagna, Perù e Messico, ma se ne coniarono pure di differenti altri tipi.

531 *Guide, Naval Exhibition*, British Museum.



La Dogana di Londra qual'era nel 1702, come da stampa dell'epoca.
Quivi affluisce tutto l'oro e l'argento preso a Vigo (*pag. 308*)



N. 1



N. 2

Monete commemorative della battaglia di Vigo (pag. 309).



N. 3



N. 4

Monete commemorative della battaglia di Vigo (*pag. 309*).



N. 5



N. 6

Monete commemorative della battaglia di Vigo (pag. 311).



N. 7



N. 8

Monete commemorative della battaglia di Vigo (*pag. 311*).



Peso de ocho in argento – Spagna
Quello d'oro era circa $\frac{2}{5}$ più piccolo.
(Museo Numismatico di Barcellona)



Peso de ocho in argento – Spagna
Quello d'oro era circa $\frac{2}{5}$ più piccolo. (pag. 313)
(Museo Numismatico di Barcellona)

Le monete inglesi riprodotte nelle illustrazioni rappresentano le monete coniate a Londra coll'oro ed argento preso a Vigo. Certo è che il Newton non v'introdusse materie spurie, dato che la loro finezza è, come nel *peso de ocho*, di 916,6 millesimali per le monete d'oro e di 919 millesimali per quelle d'argento.

Tanto nel 1702 che nel 1703 si coniarono in argento la corona, la mezza corona, il scellino ed il mezzo scellino in tutto uguali eccetto che nelle dimensioni; lo stesso dicasi delle monete d'oro: la cinque guinee, la guinea e la mezza guinea.

I conii del 1702 e 1703 (ch'erano tutti d'oro e di argento tolto a Vigo) portano la parola *Vigo* impressa sotto l'effigie della regina Anna.

Il popolo inglese era oltremodo orgoglioso della splendida vittoria riportata, e perchè si distinguesse l'oro e l'argento di Vigo da ogni altro, si volle inciso il nome della città da cui quel metallo proveniva.

Così fu ordinato, e tra le carte della zecca trovasi il decreto reale espressamente emesso in data 10 febbraio 1702-3, nel quale «si impartono a chi di dovere le necessarie disposizioni, perchè la parola *Vigo* sia posta sui pezzi coniatati dal bottino catturato nella baia di Vigo, come marca di distinzione dal resto delle monete fatte col nostro oro e argento, affinchè continui presso i posterì il ricordo di quella gloriosa battaglia»⁵³².

532 *Royal warrant*, 10 febbraio 1702-3, Royal Mint.

Alcune di queste monete portano la data del 1702 mentre altre recano quella del 1703; e siccome entrambe le suaccennate epoche altro non segnano se non la data dell'anno durante il quale furono coniate, chiaro appare che la loro fusione non avvenne in una sol volta; ma in quante volte sia essa avvenuta non lo si può determinare esattamente, perchè difettano documenti in merito.

Ciò nonostante, dopo le indagini compiute ho motivo di ritenere che la coniazione avvenne in tre differenti epoche.

La prima, quella cioè per cui si è adottata la data del 1702, ha avuto luogo in due riprese; comprende cioè due fusioni, ed entrambe ebbero luogo nell'anno 1703 se si considera l'anno come anno comune, mentre bisogna dire che una di esse avvenne nel 1702 e l'altra nel 1703 se si considera l'anno come anno calendariato ossia ufficiale. Convengo che a volte vi fu della confusione; ben di sovente ho passato nella zecca intere giornate a decifrare ed accordare tra loro certe date.

Questa confusione è dovuta ai differenti metodi di calcolo allora in uso. L'anno nuovo cominciava anche nella Gran Bretagna, secondo gli uni col 1° gennaio, e per altri il 25 di marzo, ritenuto primo giorno dell'anno, secondo il sistema ufficiale.

Il decreto reale di Anna porta la data del 10 febbraio 1702-3, come abbiamo visto; fu emesso dunque durante il corso dell'anno ufficiale 1702. Vi si parla della memoranda data della battaglia di Vigo che si vuole tramandata ai posteri. Per ciò le monete recano la data dell'anno

1702, benchè quelle delle prime due coniate, aventi la data del 1702, siano state in parte coniate nell'anno ufficiale 1703.

Poichè mancano in modo assoluto documenti che parlino del quando esattamente avvenne la fusione ed emissione, procediamo per induzioni.

Sul tondo circonfferenziale di una parte delle monete recanti la data del 1702 troviamo scolpito: «Anno regni secundo» (anno secondo del regno); su altre invece, che pur hanno la stessa data del 1702, troviamo: «Anno regni tertio» (anno terzo del regno).

È questo un errore d'incisione od è una confusione di date?

Parrebbe; ma non è nè l'una nè l'altra cosa.

La regina Anna salì sul trono agli 8 di marzo. Quelle monete dunque che recano sul filetto circolare la dicitura «anno secondo del regno» furono coniate prima dell'8 marzo, e conseguentemente quelle altre recanti la scritta «anno terzo del regno» furono emesse dopo l'8 di marzo. Ma siccome entrambe recano la data del 1702, dobbiamo concludere che sotto tale data si ebbe non una sola ma due coniate, la prima delle quali avvenne dopo il 10 febbraio, giorno del decreto reale sull'emissione, ma prima dell'8 marzo, giorno anniversario del regno; mentre la seconda fusione avvenne prima della metà di giugno, cosa ch'io ragionevolmente presumo per diverse ragioni e pel fatto che in data del 16 giugno 1703 il Newton scrive al Lowndes «dandogli il risultato concernente l'oro e l'argento preso a Vigo e mandato alla

zecca», come egli stesso si esprime in detta lettera, il cui originale conservasi tra le carte della Tesoreria di Stato⁵³³.

Vediamo ora la ragione per cui le altre monete portano la data del 1703 anzichè del 1702.

La risposta è semplice.

Esiste un solo decreto reale che ordina di coniare coll'oro e coll'argento preso a Vigo delle monete nazionali onde «continuare presso la posterità il ricordo di quella gloriosa battaglia»⁵³⁴.

Questo decreto è appunto quello del 10 febbraio 1702-3 da noi già citato.

A distanza di quasi un anno, e cioè nel gennaio 1703-4, uscì un altro decreto reale mediante il quale si ordinava al Newton di far coniare anche il rimanente dell'oro e dell'argento di Vigo che ancor trovavasi nella zecca di Londra. Ciò si fece però non più per lo scopo cui mirava il decreto del 10 febbraio 1702-3, ma unicamente perchè essendosi posto all'asta la rimanenza dell'oro ed argento nel Goldsmith's Hall non vi si trovarono compratori: e ciò risulta, oltre che dal decreto stesso, dai documenti della zecca, dalla *The London Gazette* che ne ha pubblicato parecchie volte l'avviso d'asta, e da parecchi altri documenti⁵³⁵.

Così avvenne che invece dell'anno memorando 1702 vi si pose la data della coniazione ch'ebbe luogo precisa-

533 *Treasury papers*, in *Letters*, J. NEWTON, 16 giugno 1703.

534 Royal Mint's Records, *Royal warrant*, 10 febbraio 1702-3.

535 *The London Gazette*, 10 febbraio 1703 e febbraio-marzo.

mente il 1703 verso il finire di febbraio, da quanto mi è lecito presumere a base di calcoli, congetture e studi, mancando all'uopo documenti più precisi e probatori.

Ecco ora i diversi tipi di monete che si coniarono col l'oro e coll'argento di Vigo, quali risultano dal seguente specchietto che è ricavato dall'accuratissimo *Royal Mint Museum Catalogue* di W. J. Hocking pubblicato nel 1904-5:

Monete coniate nella zecca di Londra:

In oro	}	la cinque guinea
		la guinea
		la mezza guinea
		la corona
In argento		la mezza corona
		il scellino
		il sei pence

Abbiamo quindi tre differenti tipi di monete in oro e quattro in argento aventi impressa la parola *Vigo* e recanti le date 1702 e 1703.



Peso de ocho in argento – Messico
 Quello d'oro era più piccolo di $\frac{2}{5}$.



Peso de ocho in argento – Perù
 Quello d'oro era minore di $\frac{2}{5}$.



Un quarto di *Peso de ocho* in oro – Un *Real* di argento – Messico
 Spagna. Quello d'argento era più grande. Grandezza naturale (pag. 313)

(Monete del museo numismatico di Barcellona)



Peso de ocho o *dublón* di oro rappresentato in grandezza naturale (Zecca di Spagna). Moneta del 1696 di Carlo II ultimo Re della dinastia.

(*Le Caissier Italien*, Jean Michel Benaven, 1787).



Altro *Peso de ocho* di oro, riprodotto in grandezza naturale (coniaturo della Zecca di Spagna, anno 1700). Ultima emissione del

Re Carlo II morto senza eredi (pag. 313).
(Idem).



Mezzo *Peso de ocho* ossia 4 scudi in oro.
Moneta rara in cui è rappresentato il Re Carlo II nella sua effigie.
(*Le Caissier Italien*, Jean Michel Benaven, 1787).



Quarto di *Peso de ocho* ossia 2 scudi in oro.
(idem).



Quarto di *Peso de ocho* ossia 2 scudi in oro di Filippo V, anno 1701. Si noti il contorno frastagliato della moneta come novità numismatica (pag. 313).

(Idem).



La moneta da cinque guinee d'oro, la guinea e la mezza guinea erano eguali salvo nelle dimensioni, cioè rispettivamente pollici 1,15; 1,1 e 0,85 di diametro.



La corona d'argento; la mezza corona era identica ma alquanto più piccola, cioè rispettivamente pollici 1,55 e 1,25 di diametro.



Il scellino d'argento; il mezzo scellino era uguale in tutto ma più piccolo, cioè rispettivamente pollici 1 e 0,85 di diametro (*pag. 316*). Si ricordi che il pollice inglese è l'equivalente di mm. 25,4. (Museo numismatico di Barcellona e Castello Sforzesco di Milano).

Dopo queste date non esiste più conio alcuno colla distinzione suddetta; il che significa che l'oro e l'argento americano, portato nella zecca, fu tutto coniato durante le due annate sopra riferite.

E poichè abbiamo altrove asserito che cotesti metalli fusi in monete recavano la parola *Vigo* per distinguerli da quelli che non erano conati con metallo preso a Vigo, aggiungo che durante i due anni in questione non si stamparono affatto altre monete d'oro che non avessero l'anzidetta distinzione, e che per contro, senza la marca *Vigo* furono emessi in *argento* dei pezzi da mezza corona e quelli chiamati *Maundy*, piccole monete d'argento del valore di quattro, tre, due ed uno penny.

Queste monetine cominciarono a circolare sotto il regno della regina Anna; venivano distribuite gratuitamente il giorno dopo la Pasqua ai poveri della città per comperarsi pane, e ai grandi d'Inghilterra come ambito ricordo regale.

I quattro differenti tipi in questione distribuivansi ai poveri proporzionalmente al numero di anni di regno del re o della regina; sicchè una per sorta delle quattro monetine veniva elargita ai poveri se vi regnava da solo un anno, mentre se ne davano più, se più erano gli anni di

regno. Usanza che durò fino al 1908, quando re Edoardo VII ne abolì la coniazione.

Merita di esser rilevato il seguente particolare, indice della ricchezza d'allora in quel paese: nessun conio di monete di rame ebbe luogo in quegli anni e fino al 1713.

Di tutte queste monete di Vigo trovasi una raccolta preziosa nel Museo Numismatico della zecca di Londra e nel British Museum.

E poichè ho parlato di medaglie e di monete d'oro, mi sia lecita una digressione.

Quel giornalista che scrisse nel 1908 sulla già citata rivista francese che nei galeoni del 1702 v'era solamente dell'argento, dell'oro no, si fece forte dichiarando di desumere ciò da un documento del Consiglio delle Indie ove leggesi, che si doveva «pagare in argento, precisamente, perchè oro non ce n'era».

Niente di più vero e... niente di più falso!

Il documento di cui parla il giornalista esiste, ma egli non seppe leggerlo.

Detto manoscritto di fatto trovasi nell'Archivio Indiano, è un lungo plico, porta la data del 14 novembre 1702, ed è un verbale del Consiglio delle Indie, il quale «porta a conoscenza di S. Maestà che si è partecipato al conte di Château-Renault che poteva disporre di 3000 doppioni per il rimpatrio de' suoi soldati da detrarsi dal

tesoro salvato, e pagarglisi in argento *perchè non v'era oro*»⁵³⁶.

Ora, da ciò il giornalista francese ha erroneamente concluso che oro i galeoni di Vigo *non ne avevano recato punto*.

Evidentemente egli ha parlato del documento per averne sentito parlare, ma non l'ha mai nè visto nè letto, altrimenti avrebbe notato che vi si dice «da detrarsi dal tesoro salvato». Ora, come avrebbe potuto trovarsi oro a Villafranca o in qualsiasi altro luogo, dal momento che, come ben si sa, mai fu a Vigo ufficialmente sbarcato oro?

L'oro portato a Londra dagli Inglesi e con cui essi coniarono medaglie commemorative e monete nazionali è precisamente quello che fu messo a terra in tutta fretta all'ultimo momento e che gli Inglesi catturarono, o trasero in salvo dai galeoni mentre questi naufragavano.

La quantità d'oro preso a Vigo quale bottino dagli Inglesi fu tale che bastò alle coniare del 1702 e 1703, periodo quest'ultimo in cui si procedette alla fusione di altro argento, non essendo stato sufficiente quello di Vigo come conferma il Newton, ma non di altro oro all'infuori di quello portato a Londra da Vigo come bottino.

⁵³⁶ Archibo general de Indias, Manoscriptos, 14 novembre 1702.

Si noti e ben si ricordi: al Newton manca nel 1703 l'argento di Vigo per la coniazione del fabbisogno monetario, ma non gli difetta l'oro di Vigo per la bisogna.

Se per avventura fosse mai capitata tra mano a quel giornalista la lettera che Juan De Larrea scrisse per dichiarare che non poteva versare i 50.000 pesi che gli si ordinò di pagare a Don Ambrosio Daubentout *perchè non v'era tesoro*, egli, senza punto interessarsi di quel centinaio di altri manoscritti nei quali il Larrea stesso parla di milioni e milioni, avrebbe gridato ai quattro venti che, ormai *dopo gli studi profondi fatti sul tesoro di Vigo, è una pazzia il credere che a Vigo ci sia del tesoro*, perchè... perchè il Larrea stesso dichiara che «non vi era tesoro».

Le parole che qui riproduco in corsivo sono di lui, del Calmon Maison: così si pretende scrivere la storia!

Ci si affaccia ora una questione: quanto oro ed argento del bottino di Vigo fu coniato?

La risposta non può essere troppo precisa.

L'Hocking stesso, che è scrittore competentissimo per tutto ciò che si connette colla zecca di Londra in generale e la numismatica in particolare, ha dovuto dichiararmi che non vi si trovano documenti al riguardo.

Possiamo precisare che nella zecca furono trasportate delle casse contenenti dei pezzi da otto in argento e in oro ossia dei doppioni, come rilevasi dai documenti del-

la stessa; ma non si può assolutamente dedurre nè l'ammontare degli uni nè il totale degli altri.

E neppure ci è dato sapere il quantitativo d'oro e d'argento che fu coniato negli anni 1702 e 1703.

Esistono, è vero, parecchie ricevute di oro e d'argento di Vigo entrato nella zecca, alcune delle quali redatte dallo stesso Newton; è fuor di dubbio che non ci son tutte, e quelle che ci sono discendono a tali minuti particolari che a riprodurle ci vorrebbe un intero volume.

Possiamo solo affermare che tutto l'oro e l'argento di Vigo portato nella zecca venne fuso esclusivamente per coniare le medaglie commemorative e le monete di cui abbiamo fin qui parlato; nessun documento di ordini o decreti reali esiste circa l'impiego ad altro scopo di quel bottino che fu portato nelle tesorerie e negli uffici della zecca.

Chi volesse studiare meglio la questione, potrà consultare i *Mint's Books*, che sono una preziosa collezione dei manoscritti della zecca, non che i documenti del Museo Numismatico del British Museum, e più particolarmente il Record Office, dipartimento Treasury Papers, i cui pregevolissimi manoscritti riflettono tanto la materia del presente capitolo quanto quella del precedente⁵³⁷.

537 Royal Mint, *Mint's books*, British Museum, Record Office, *Treasury papers*, volume LXXXII, fol. 25, 55, 93; volume LXXXIV, fol. 2, 49, 76, 85, 86, 89, 108, 152, 157; volume LXXXV, fol. 46, 50, 58, 132, 165;

Nulla si sa purtroppo di più preciso, benchè ponendo insieme quei pochi documenti che si posseggono sulla materia, questi dati, le ricevute del Newton e gli inventari ufficiali, possiamo concludere per una cifra approssimativamente esatta, cifra alquanto inferiore ai 2.000.000 di pesi da otto; questo a controprova di quanto già abbiamo affermato e provato dimostrando che, secondo i giornali e gli scrittori d'ogni nazione, *il bottino fatto dagli Inglesi a Vigo, in oro ed argento, non superò i 2.000.000 di pezzi da otto.*

vol. LXXXVI, fol. 15, 41, 61, 104, 111; vol. LXXXVII, fol. 109, 112, 137; volume LXXXIX, fol. 32, 87, 118, 119, 120, 125, 140; vol. XC, fol. 118, 128; vol. CXI, fol. 57, 116; vol. XCII, fol. 20, 75; vol. XCIII, fol. 122, 128; vol. CXV, fol. 103; vol. XCVIII, fol. 100; vol. CXIX, fol. 88, 90.

CAPITOLO XIV

I CONCESSIONARI DELLA BAIA DI VIGO

Le ricchezze naturali che il mare cela ed i tesori che esso giornalmente ingoia, fanno sì che il mare sia assai più ricco forse della terra, benchè purtroppo ciò formi oggetto piuttosto di leggende e di fantastica letteratura di tipo Jules Verne.

Se consideriamo i grandi e continui tentativi fatti costantemente dall'uomo per strappare con tenacia al mare quei tesori, ideando ogni sorta di apparecchi e di strumenti, dobbiamo, sviscerandone l'argomento, francamente confessare che, salvo qualche eccezione, le imprese di ricuperi e salvataggi furono fin qui quasi sempre dei passatempi, mal ideate, insufficientemente preparate, leggermente condotte e peggio terminate.

Rimane il fatto che, benchè recentemente alcune di siffatte imprese abbiano in speciali favorevoli condizioni ottenuto dei considerevoli successi, pur tuttavia furono poveri ed inadeguati i mezzi finora messi in opera per venir a capo della grandiosa impresa.

Il problema dei recuperi sottomarini più ancora che quello della navigazione, è certamente uno dei più attraenti, anzi il più affascinante dei problemi.

Il mondo scientifico e commerciale moderno è stato attratto sempre più dalla possibilità di lanciarsi negli spazi e percorrere i vasti cieli, che non dalle possibilità di esplorare e sfruttare le profondità dei mari.

La ragione di ciò va ricercata precisamente nei problemi economici sociali e politici che la navigazione aerea involve; problemi più visibili, di portata più tangibile e di vastità non locale ma universale.

L'esplorazione sottomarina ha avuto di recente un vasto sviluppo, in relazione però alla guerra sottomarina; problema questo d'importanza internazionale.

L'immensità dei tesori che giacciono in fondo dei mari avrebbe invece dovuto e dovrebbe attrarre maggiormente l'attenzione e suscitare l'interesse di Governi, capitalisti e uomini di scienza.

La ricerca in particolare del tesoro della baia di Vigo parve a taluni nostri contemporanei un'utopia del secolo nostro.

Bontà loro se quegli che si accinsero all'ardua prova non apparvero ai loro occhi addirittura altrettanti pazzi, gente di mala fede, vili ingannatori di candidi speculatori!

Io dimentico per momento gli argomenti che ancor si potrebbero produrre e tutte le prove che abbiamo prodotte di storici, giornali, resoconti, testimonianze oculari, statistiche, atti ufficiali, documenti e manoscritti d'o-

gni genere e nazione comprovanti esaurientemente l'esistenza del tesoro nella baia di Vigo, per ricordare la schiera di audaci che s'accinsero volenterosamente all'ardua impresa del ricupero di quel tesoro, dal giorno stesso della battaglia fino ad oggi.

«Sin dal giorno 25 di ottobre, cioè da quando si diè termine al combattimento – son parole del Taboada – i nemici cominciarono tosto a gittar a mare una moltitudine di palombari, che dovettero però ben presto far ritorno a bordo delle loro navi, perchè l'artiglieria di Vigo li bersagliava ovunque tentassero di strappar al mare il tesoro»⁵³⁸.

Furono codesti realmente i primi esploratori della baia di Vigo!

Sono gli stessi Inglesi che iniziano l'opera di salvataggio, mentre ancor trovansi sul campo di battaglia, tra i cannoni ancora fumanti.

Da allora si succedettero tentativi d'ogni genere.

Immediatamente dopo che i nemici si furono allontanati da Vigo, il Governo di Madrid, non sentendosi all'altezza dell'arduo compito del ricupero, n'affidava l'incarico ad imprese private e a compagnie, perseguitando accanitamente chiunque osasse, senza il suo permesso, porre piede nella baia per intraprendervi lavori di ricupero.

538 NICOLAS TABOADA Y LEAL, *Description topo-historica de Vigo*, pag. 188.

In una lettera da Cadiz ci si conferma l'asserzione del Taboada e si rende di pubblica ragione che «il giorno dopo la sanguinosa battaglia furon calati a mare i palombari, ma con poco risultato, perchè l'artiglieria degli Spagnuoli dava loro la caccia»⁵³⁹.

Scrivono il marchese De San Felipe: «Subito il giorno dopo la terribile battaglia gli Inglesi immersero in acqua un gran numero di palombari, i quali però non furono capaci di fare alcun lavoro proficuo di ricupero del tesoro a causa dell'artiglieria che li bersagliava coi suoi colpi»⁵⁴⁰.

Riproducendo una lettera del suo corrispondente da Redondela il *The Post Boy* scrive: «Noi ci stiamo preparando a cercare di ricuperare il tesoro ch'è stato naufragato coi galeoni»⁵⁴¹.

Quanti scrissero della battaglia di Vigo e ne furono contemporanei affermano che mai si vide nella storia simile esempio di gente che lottava e si scannava da una parte per precipitar quelle ricchezze nel fondo del mare, dall'altra per evitar in tutti i modi possibili che ciò avvenisse, per salvare dalla distruzione ed asportare da quel sito di morte quanto più possibile. Bellamente afferma quindi il Fenton che «la lotta s'era ridotta a ciò; per parte dei Francesi ad appiccare il fuoco alle loro navi ed ai

539 *The Post Boy*, novembre 1702.

540 MARQUEZ DE SAN FELIPE, *Comentarios de la guerra de España*, vol. I, pag. 3.

541 *The Post Boy*, 3 novembre 1702.

galeoni, e per parte degli Inglesi a far ogni sforzo per cercar di salvare quei tesori dalle fiamme»⁵⁴².

La stessa cosa ci viene ripetuta da tutti i giornali del tempo tanto d'Inghilterra che di Spagna e Francia; e si va tant'oltre che la stessa *Gaceta* ufficiale di Madrid giunge al punto di persino pubblicare «di aver ricevuto delle informazioni da Vigo che dicono che gli Inglesi stanno procedendo con successo al ricupero del prezioso carico appartenente ai galeoni della flotta, la *Capitana* e la *Admiranta*»⁵⁴³.

E ciò valga ancora una volta per chi ha stupidamente osato affermare che lo sbarco del tesoro è avvenuto in tempo, prima della battaglia.

Parliamo ora brevemente di quei parecchi che si diedero, a battaglia finita, all'ardua impresa del ricupero di questo tesoro.

E poichè sino da quello stesso anno, ch'era il 1702, i concorrenti erano moltissimi, imponeva il Governo il gravame enorme che si dovesse dagli impresari versare nelle casse dello Stato persino dall'80% al 90% di quanto si fosse ricuperato.

A fine di maggiormente interessare ed incoraggiare gli studiosi a porsi all'opera inventando nuovi congegni atti a disseppellire quelle enormi ricchezze, il Governo di S. Maestà Filippo V cominciò poscia a diminuire le sue pretese, abbassando di tanto in tanto la percentuale

542 SIR ROGER FENTON BAR., *A brief account*, pag. 153.

543 *La Gaceta Oficial*, 5 dicembre 1702.

che esigeva in favore dell'Erario: il che si continuò a praticare man mano che gli anni passavano.

Chi desideri saperne di più si riferisca agli archivi della Marina di Spagna, dove in voluminosi incartamenti si serbano tutti i documenti che riguardano le concessioni di Vigo ottenute dal 1702 in poi.

Vi si trovano abbondanti particolari sulle persone che n'assumevano l'impresa, su quelli che vi lavoravano, sugli strumenti di cui si faceva uso e sull'esito più o meno infelice delle singole imprese.

Dal 1702 al 1723 furono rilasciate tante concessioni che sarebbe arduo enumerarle tutte; e torna incomprendibile tanto slancio da parte di quegli eroici esploratori così mal compensati dal Governo che rilasciava loro appena un 10% od al massimo un 15% di retribuzione, colle gravissime spese di ricupero a loro carico.

Dal 1723 al 1748, vale a dire in soli 25 anni, si rilasciarono ben 17 concessioni⁵⁴⁴, come ho potuto rilevare dai numerosi incartamenti della Marina.

Il Governo spagnuolo preoccupato dei mancati successi, mal sofferente di cotanta perdita di tempo, si dava con tutta energia a creare nuove intraprese, dalle quali però esigeva maggior serietà d'intenti, e ritirava la già accordata concessione quando, per difetto di strumenti idonei, non gli si fornivano le garanzie di un successo qualsiasi.

544 Archibo de la Marina, *Baja de Vigo*.

Il primo dei concessionari della baia di Vigo che realmente sia riuscito a fare qualche cosa di serio, benchè con sforzi sovrumani pei tempi in cui viveva, fu quel tal Alexandre Goubert, che all'uopo fondò una compagnia, finanziariamente ben solida, ma tecnicamente mal sicura.

Egli riuscì tuttavia a trascinare quasi a terra una nave che si credeva dapprima fosse un galeone, l'*Admiranta* del Velasco, entro i cui fianchi si sarebbero potuto trovare tutte le carte del comandante supremo della flotta spagnuola. Ma non era questa, nè aveva essa tesoro alcuno a bordo, poichè, anzichè un galeone, altro non era se non una nave da guerra francese.

Nel 1748 ebbe luogo l'impresa di certo Don Antonio De Ribeyro, il quale a nulla riuscì per la deficienza assoluta di strumenti.

Sono ben noti agli studiosi di Vigo gli sforzi fatti dall'inglese William Evans, il quale dopo aver inventato una campana sottomarina (*diving bell*), dopo quella di Leonardo da Vinci la prima del genere per quanto mi sappia, fu a Vigo, dalla cui baia riuscì a trarre qualche poco di piastre d'argento. Ma purtroppo egli non poté continuare nel suo lavoro, perchè lo spagnuolo Bernardino Ferreyre, che in quell'anno (1766) ne possedeva la concessione, cedette la stessa all'ingordigia di un altro palombaro, il quale però a nulla riuscì per mancanza di strumenti atti ad un tale lavoro.

Veniamo così, dopo aver sorvolato su altre imprese di niuna importanza, alla spedizione condotta dal briganti-

no inglese *Entreprise*, che cominciò i suoi lavori nell'ottobre del 1825 per terminarli nell'agosto del 1826.

Gli Inglesi fecero uso in questa circostanza dei procedimenti più rudimentali, ossia di quella stessa campana ch'era già stata fin dal 1766 adoperata dall'Evans.

Ciononostante essi riuscirono con questo strumento tanto inadeguato a determinare la posizione di alcuni galeoni o navi, sicchè fu loro possibile di concludere che le navi naufragate coprono per la maggior parte una linea estrema est-ovest quasi regolare.

Fra gli oggetti estratti dalla baia a mezzo della campana dell'*Entreprise*, richiamò specialmente l'attenzione un gran piatto d'argento che recava cesellato lo stemma di Spagna ed aveva sull'orlo inciso un sigillo con la data del 1691.

Fu estratto da un galeone, ma la malignità di taluno ebbe poscia ad affermare ch'era stato fabbricato in Parigi.

Le comunicazioni ufficiali però non lasciano dubbio veruno sulla veridicità del ricupero.

Si estrassero inoltre cannoni, palle e bombe, ceramiche artistiche e preziosi oggetti incastonati e massicci.

Il Dikson, ch'era l'anima di questa impresa, ebbe pure a rinvenire dell'argento coniato e dei lingotti.

Dice la tradizione del paese e l'attestano i vecchi, alcuni dei quali da me interrogati nel 1904 ben si rammentano tuttora del fatto, che il Dikson ebbe per caso a scoprire una considerevole quantità d'argento, e che, a fine di nulla dare al Governo cui doveva versare l'enor-

me percentuale dell'80%, ubbriacò astutamente gli uomini di bordo, li fece scendere a terra perchè gozzovigliassero, e coll'aiuto di qualche fido rimasto sul bastimento, recuperato di nottetempo quanto tesoro più poteva, se ne fuggì improvvisamente senza che alcuno se ne avvedesse.

Il mattino seguente il brigantino inglese più non galleggiava sull'onde di Vigo; si dice per contro che poco tempo dopo un superbo castello s'ergesse sotto il nome di Dollar House nei pressi di Perth, in quel di Scozia; ma nelle mie peregrinazioni in detta regione scozzese non mi fu mai dato di poter snidare questo castello, che sarebbe sorto monumento della scaltra raffinatezza degli uni e della crassa dabbenaggine degli altri.

Angel De Perez De La Riva, che fu concessionario della baia durante gli anni 1842-43, venne a morire prima ancora di accingersi all'impresa.

Fan seguito a questa le concessioni del 1844 e del 1859, quest'ultima data a David Langlands, che andò incontro a peripezie d'ogni genere.

Non saprei precisare per quali ragioni egli cedette la concessione ad un francese, tale Saint Simon Sicard, in virtù di un contratto intervenuto fra loro a Vigo in data 14 dicembre 1866.

Dopo questo passaggio nacquero tali contestazioni ed equivoci che infine venne annullata la concessione; il che fu principalmente dovuto al fatto seguente.

Dopo d'aver il Langlands venduta la concessione al Sicard e quando già questi aveva formato un gruppo di finanzieri per procedere ai lavori, l'Inglese poco onestamente radunò egli pure allo stesso scopo un certo numero di capitalisti.

Così avvenne che di fronte a due sindacati contendenti la esclusività dell'esplorazione, il Governo di Madrid credette di tagliar corto alle beghe annullando l'autorizzazione data.

Dall'anno 1866 fino al termine del 1869 non è se non un succedersi d'intrighi per contendersi l'affare di Vigo.

Finalmente gli Inglesi ed i Francesi riuscirono a mettersi d'accordo, sicchè allo spirare del 1869 la Compagnia francese penetrò con pieno diritto nella baia di Vigo dando mano vigorosamente alla ricerca del naufragato tesoro sotto la direzione dell'ing. Bazin, ch'ebbe a segnalarsi per l'invenzione di un suo apparato elettrico, ch'egli applicò per la prima volta a Vigo.

In queste esplorazioni si fece uso di una campana di ferro ermeticamente chiusa ed illuminata da forti cristalli, dentro la quale poteva scendere un uomo e restarvi sott'acqua fino a che l'aria contenuta nel recipiente fosse respirabile.

Anche in questa circostanza furono estratti oggetti preziosi che diedero motivo a nuove dicerie; v'era tra l'altro una tartaruga d'argento greggio massiccio; il fatto solo di averla rinvenuta isolata fece insospettare qualche maligno che sarcasticamente la proclamò proveniente da... Parigi.

Senza dubbio la Compagnia francese ha fatto miracoli d'energia e di sforzi per raggiungere lo scopo; la campana sottomarina ed i palombari, unici mezzi di cui poteva disporre, erano strumenti ancor primitivi e insufficienti all'ardua impresa; i suoi ingegneri, gente di indiscusso valore come il Bazin ed il Revel, trassero seco loro a Vigo un grave difetto, quello di non esser nè uomini di mare nè persone pratiche di cose marinesche, nè punto versati nella profonda questione di questo tesoro.

Ciononostante meritano di essere considerati tra i migliori esploratori della baia di Vigo.

Riuscirono essi egregiamente a precisare la posizione di qualche galeone e ad estrarre dal fondo del mare una certa quantità di legni e di cannoni, non che a recuperare parecchie piastre d'argento denominate *tortas*, del peso ciascuna di parecchi chilogrammi.

Ciò devesi in gran parte al valore del Revel, il quale fece a suo tempo esaminare ed analizzare dei campioni di dette *tortas* nel Laboratorio chimico giurato Louis Vertraet, che in data di Parigi 21 maggio 1870 rilasciò un regolare minuto certificato dal quale noi stralciamo un interessante specchietto qui riprodotto:

«La parte metallica del campione (prelevato da un lingotto preso dai galeoni di Vigo) del peso di 34 grammi era leggermente colorato in nero sulla sua superficie, a causa di una piccola sovrapposizione (*couche*) di cloruro e d'ossido d'argento; il metallo era cristallizzato a

forma di aghi molto friabili di un bianco matto. I 34 grammi sottoposti alla fusione produssero un lingotto d'argento di gr. 32,4; la perdita subita nella fusione dovuta alla riduzione del cloruro e dell'ossido d'argento non è stata dunque che gr. 1,6.

«Il lingotto analizzato ha dato i seguenti risultati:

Oro.....	mg.	10,5
Argento.....	mg.	940,0

«Ciò significa che un chilogrammo di questo metallo contiene:

Oro.....	gr.	10,5
Argento.....	gr.	940,0

«La quantità totale della materia fina s'eleva così a grammi 950,5. Il valore di un chilogrammo si decompone in questo modo

Oro.....	mg.	10,5	franchi oro	36,12
Argento.....	mg.	940,0	franchi oro	208,68
Valore reale di un kg.....			franchi oro	244,80

«Il secondo campione, pesante gr. 94, era principalmente formato di cloruro e d'ossido nero d'argento. La sua fusione riattivata con degli ingredienti appropriati

alla sua natura ha prodotto, dopo la riduzione, un lingotto d'argento del peso di gr. 55, cioè a dire 58% d'argento metallico.

«I titoli di quest'altro lingotto furono i seguenti:

Oro.....mg.	2,5
Argento.....mg.	973,5

«Ciò significa che un chilogrammo di questo metallo contiene:

Oro.....gr.	2,5
Argento.....gr.	973,5

«Il valore di quest'altro chilogramma si decompone così:

Oro.....gr.	2,5 franchi oro	8,60
Argento.....gr.	973,5 franchi oro	216,10
Valore reale di un kg.....	franchi oro	244,70» ⁵⁴⁵

Fin qui il detto chimico giurato nel suo *certificato* diretto al conte di Damas d'Autefort presidente del Consiglio di sorveglianza, sotto il titolo di *Analisi di qualche prodotto estratto dai galeoni di Vigo*.

Anche questa spedizione francese fu assai disgraziata.

545 Cfr. HIPPOLYTE MAGEN, *Les galions de Vigo*.

Nel 1870, anno di sanguinosa guerra, essa venne assalita, sequestrata e derubata persino della nave operatrice, mentre gli ingeneri venivano imprigionati come altrettanti malfattori.

Finito il periodo della guerra, dopo parecchie suppli- che al Governo spagnuolo, gli interessati, rimessi in li- bertà, ripresero i lavori, che però durarono ben poco a causa specialmente della brevità della proroga ottenuta.

Si hanno così nuove concessioni negli anni 1879 e 1881, ma nulla avvenne di particolarmente interessante.

Abbastanza importante è per contro l'impresa che ebbe luogo in forza dell'autorizzazione accordata il 23 novembre del 1882 ad una Compagnia nord-americana di Filadelfia, denominata *International Submarine Company*, composta di certi Tasker, Kennedy e Jones.

I lavori non furono tuttavia iniziati che nella primave- ra del 1884.

La Compagnia inviò a Vigo un suo rappresentante, il quale con dei buoni palombari e strumenti adatti eseguì lo scandaglio del fondo sottomarino. Il risultato di que- ste operazioni non deve aver troppo soddisfatto i soci, poichè prima ancora di cominciare il periodo d'estrazio- ne formavasi pure in Filadelfia un'altra Compagnia che, sollecitato dal Governo spagnuolo il riconoscimento del trasferimento della concessione ed ottenuta una proroga fino al 27 novembre del 1887, si costituì sotto il nome di *The Vigo Bay Treasure Company*.

Il 20 novembre 1885 iniziarono le operazioni di ricu- pero i nuovi concessionari sorvegliati dalla goletta da

guerra *Prosperidad*. È da notarsi che dopo la fuga notturna del Dikson il Governo di Madrid ha sempre fatto diligentemente sorvegliare a Vigo i lavori di ricupero da una nave da guerra, per tema di esser nuovamente gabato da qualche scaltro esploratore.

I nuovi arrivati si adoprarono anzitutto a rimuovere dai galeoni quanto fango potevano, e ad estrarne quanto legname fu possibile allo scopo di alleggerirli di peso onde meglio effettuare il ricupero.

Ma non s'approdò a nulla; riuscirono tuttavia a sospendere una delle navi, che riprecipitò al fondo prima del ricupero; il che devesi soprattutto al fatto di non avergliene abbastanza rafforzati e protetti i fianchi.

In vista di ciò la Compagnia si decise di bel nuovo a chiedere una proroga che le fu concessa; ma di essa non fece uso, dacchè ancora non si sentiva assai forte per poter disporre di strumenti adatti all'impresa.

Scaduta la proroga, ne chiese la concessione lo spagnuolo Don Joaquin Gonzales Estefani, che la ottenne nel gennaio del 1888 senza però accingersi mai ai lavori, forse per non aver potuto disporre del capitale necessario alle gravi spese dell'impresa, o forse perchè gli mancavano gli ordigni adatti.

Ritorna quindi in scena nuovamente la Compagnia americana *The Vigo Bay Treasure*, che insiste per ottenere una nuova concessione.

Il Governo spagnuolo, disilluso ormai dagli inutili tentativi fatti da gente sprovvista di mezzi idonei, gliela nega recisamente.

E dopo di loro, per la prima volta, entrano in iscena gli Italiani.

Otteni il decreto reale di concessione il 5 gennaio del 1904 e fatto ritorno in Italia, si salpò alla volta del Principato di Monaco, dove si decise che il piroscavo noleggiato per l'impresa ponesse la prua sulle Peniche nel Portogallo e di là su Vigo, ove si giunse, ospiti vivamente attesi, il mattino del 18 aprile dello stesso anno.

Il sole dall'alto dei monti irradiava in quel giorno su Vigo rosei fasci di vivida luce che si frantumavano sull'onde mollemente increspate e sfavillavano d'irrequiete auree scintille agli occhi miei abbagliati; fervide illusioni e ardite speranze mi germogliavano nel cuore!

I giornali *Faro*, *Noticiero*, *Concordia* e *Justicia* ci davano il benvenuto e ci incoraggiavano con schietto entusiasmo all'ardua impresa, al cui svolgersi parteciparono col più vivo interesse; e mentre la cavalleresca popolazione di Vigo ci prodigava le sue simpatie, le autorità politiche e amministrative ci erano larghe di morale appoggio.

Il Governo di S. Maestà Alfonso XIII, premuroso, ci onorava coll'inviar nelle acque di Vigo ad assisterci uno dei suoi più belli incrociatori, l'*Audaz*, che dì e notte ci seguiva dovunque a pochi metri di distanza.

Ci si diede anzitutto a studiare il teatro su cui si doveva operare, e i nostri lavori furono diretti alla ricerca dei galeoni per distinguerli dalle navi da guerra francesi, per qualificarli approssimativamente nei loro nomi, per accertarne la grandezza e lunghezza, per esaminarne la po-

sizione, per valutare gli ostacoli al ricupero, per ponderare l'entità e qualità del fango, per rintracciare le correnti marine e misurarne la forza, per compiere in una parola tutti quei lavori preliminari che s'impongono a chi seriamente voglia accingersi ad una siffatta impresa.

E nell'ottobre di quello stesso anno, d'accordo con le autorità, se ne sospesero i lavori per approntare strumenti di ricupero meglio rispondenti allo scopo e più idonei alla bisogna, quelli di cui si disponeva avendo in pratica completamente fallito allo scopo.

Io intraprendevo frattanto di bel nuovo il mio interrotto lavoro di ricerche storiche sul tesoro di Vigo, correndo di paese in paese, compulsando archivi e biblioteche, passando dalle città ai villaggi e da questi alle case private, sempre studiando, copiando, rilevando, annotando e acquistando quanti più documenti mi cadevano tra mano.

M'ero fisso in capo di approfondire ed illustrare la questione del tesoro dei galeoni di Vigo in tutti i suoi più minuti particolari, onde poter dire una parola franca, precisa, accuratamente documentata e quindi definitiva in materia.

Ho io infine raggiunto lo scopo?

Ne ho la certezza, e lascio senza timore al tempo la cura d'un sereno giudizio sull'opera mia.

Quando si potrà con mezzi adeguati intraprendere la finale impresa del ricupero di quel tesoro, si verificherà se questo mio scritto sia una schietta pagina di documentata storia, od un mero sogno della fantasia.

Volendo brevemente riassumere quanto i differenti esploratori della baia di Vigo hanno nei diversi tempi recuperato, dirò subito che fu ben poca cosa, a causa, come già dissi, della deficienza degli strumenti, deficienza che fece finora sempre naufragare ogni più ardito tentativo di ricupero.

Vi si pescarono parecchie àncore, tra cui quella della *Misericordia* del *Santa Cruz*, cannoni di diverso calibro, legni di diverse qualità, trenta armature di cannoni, una ruota d'affusto, scatole metalliche, pelli, indaco, cucchiari, denti di balene, una bussola a sestante, cavi enormi, palle e bombe senza numero, quattro statuette di metallo intarsiato, un magnifico portapipe scolpito, gran quantità di lamine da ventaglio artisticamente lavorate, lamiere di zinco, porcellane del Messico, vasi artistici, porcellane di Sassonia, *tortas* o piastre d'argento d'un peso persino di 60 chilogrammi ognuna, ed un certo quantitativo di pezzi da otto, che non è possibile poter precisare, essendone stato il Governo spagnolo a volte defraudato.

È opinione generale tuttavia, opinione ch'io condivido, che l'ammontare totale dei valori d'argento recuperati non oltrepassi la somma di 1.000.000 di pezzi da otto.

Il Governo spagnolo, ben persuaso dell'esistenza del tesoro e della serietà di intenti di ricupero di quelle ricchezze, dietro mia formale domanda personalmente sollecitata a Madrid nel giugno del 1907, concedeva una

proroga alla già avuta concessione, estendendo questa fino a tutto il novembre del 1915⁵⁴⁶.

La concessione accordata è indubbiamente la più vasta e maggiormente remunerativa mai data.

In fatto, mentre l'art. 3 dice esattamente: «Si obbliga il concessionario di dare allo Stato il 20 % sul valore di quanto recuperato», il che è ben poca cosa se si ricorda che il Governo pretendeva persino il 90 e 80%,. L'art. 4 è di grandissimo valore, in quanto che in esso testualmente si pattuisce: «In adempimento allo stabilito dall'art. 351 del Codice Civile, se si estrarranno oggetti interessanti la scienza e le arti o di qualsiasi valore storico, essi saranno dati allo Stato, se questo lo desiderasse, pel loro giusto prezzo che verrà fissato per mezzo di perizia, tenendo conto delle spese di ricupero».

Ora quel «tenendo conto delle spese di ricupero» era un'arma poderosa, perchè mai il Governo avrebbe potuto esercitare la sua qualità di acquirente privilegiato senza pagare le spese di ricupero, spese di cui il concessionario avrebbe potuto largamente pagarsi pei lavori fatti fino al momento del ricupero dell'oggetto da cedere allo Stato in base a perizia: condizione questa che certo poteva avere una larga interpretazione, a tutto beneficio dell'impresa.

In quegli anni giovanili io m'ero dato ancor più profondamente allo studio del soggetto, sia storicamente, che tecnicamente, che finanziariamente.

546 *La Gaceta Oficial*, 24 agosto 1907.

Mentre lo studio storico maggiormente m'incitava a proseguire nelle ricerche approfondendole sempre più, lo studio tecnico non mi preoccupava più, perchè, dopo la fallita esperienza fatta a Vigo, mi andavo via via persuadendo che per attuare quest'impresa non occorrono punto invenzioni speciali, essendo sufficienti alla bisogna i mezzi comuni attualmente in uso; argomento sul quale tornerò nel capitolo XVI.

Il lato finanziario dell'impresa è il gran punto, il pernio e la chiave di volta di tutto l'edifizio.

CAPITOLO XV

QUANTO TESORO GIACE ANCOR SOMMERSO NELLA BAIATA DI VIGO

Questo capitolo non è, nè può essere per natura sua, una diretta dimostrazione; il che è ben comprensibile.

Arriviamo alla conclusione, passando in disamina il già detto ed in rassegna quanto dimostrato nei precedenti capitoli, dai quali stralciamo e riproduciamo ciò che costituisce il nerbo della questione, lasciando da parte quanto, a guisa di cornice al quadro, siamo venuti narrando.

Nel capitolo quinto ho riprodotto a dovizia il materiale necessario per dare ai lettori un'idea adeguata delle enormi ricchezze che, raccolte dalla Spagna in America, arricchivano questa vecchia Europa.

Quei tesori, l'abbiamo ampiamente provato, ammontavano annualmente ad una cifra di almeno 46.000.000 di *pesos*, pari a oltre un miliardo di lire odierne in solo oro ed argento, senza tener calcolo alcuno di tutte le altre enormi ricchezze, e specie delle pietre preziose, del valore annuo di 500.000 *pesos* almeno.

Nel capitolo sesto abbiamo fatto la controprova, e scendendo a maggiori particolari, in base a documenti

ufficiali abbiamo provato l'asserto concludendo coll'addottare la cifra minima controllata di 45.000.000 di *pesos* annui di solo oro ed argento.

Volendo maggiormente dettagliare e più ampiamente provare ciò che siamo venuti dicendo, ho disseppellito quanti più documenti mi fu possibile rinvenire presso le diverse nazioni interessate, ed ho potuto così stabilire che nel 1702 gli Spagnuoli avevano a Vigo a bordo dei loro galeoni un minimo di 127.338.250 pezzi da otto di solo oro ed argento, tenute in non cale le enormi altre ricchezze specie di perle e pietre preziose d'un valore quest'ultime comunemente ammesso di 1.500.000 *pesos*.

Dopo aver provato che la Spagna ricavava annualmente un tesoro in solo oro ed argento di 46.000.000 di pesi, nella controprova ho ridotto detta cifra a 45.000.000 di pezzi, e tenuto poi calcolo di diversi elementi d'ordine morale ho provato che il tesoro d'oro e d'argento portato a Vigo nel 1702 saliva per le tre annate ad un minimo accertato di 127.338.250 pesi, benchè in realtà la cifra fosse ancor maggiore per le ragioni addotte.

Come e dove andò a finire questa enorme ricchezza?

Le nostre indagini ci hanno portato a scoprire che nel breve tempo intercorso dall'arrivo dei galeoni in patria al momento della fatale battaglia di Vigo non fu possibile operare lo sbarco, sia per ragione di tempo, sia per

mancanza di mezzi di sbarco e di trasporto, sia a causa di ordini perentori e di privilegi statuiti ed inderogabili.

Si è dimostrato però nel capitolo IX che avvennero due sbarchi parziali di tesoro per un ammontare globale di circa 12.000.000 di pezzi da otto, che appartenevano al re come suo quinto; e per meglio controllare l'asserto abbiamo di ciò fatto la controprova al capitolo X, concludendo nello stesso che effettivamente non si era sbarcato più di 12.000.000 di *pesos*, una parte di cui andò perduta quale bottino od altro, sicchè furono tratti in salvo dagli Spagnuoli appena 9.621.116 *pesos*, come si è ampiamente dimostrato valendoci di tutte le fonti e di tutti i documenti sia degli interessati che dei nemici stessi.

Nei capitoli XI, XII e XIII abbiamo ampiamente trattato del bottino fatto a Vigo dai nemici e, benchè l'argomento sia arduo, l'abbiamo sviscerato in tutti i suoi aspetti, dicendo della preda del *Monmouth* perduta all'imboccatura della baia di Vigo, e della zecca di Londra coi suoi conii di monete e medaglie d'oro e d'argento di Vigo, per concludere, nel capitolo XIII, che è dimostrato da tutte le fonti che il bottino d'oro e d'argento fatto dai nemici non superò nemmeno i 2.000.000 di pezzi da otto.

E dall'epoca della battaglia ad oggi che avvenne della rimanenza del tesoro?

Da allora in poi non è che un alterno succedersi d'avventurosi tentativi di ricupero.

Il Governo spagnuolo dapprima, i diversi concessionari poi, audacemente si danno all'impresa; ma questa è ardua e fallace; la natura par che si ribelli all'uomo.

Così è che, a fare una ben larga valutazione, è a ritenersi per certo che tutti i diversi concessionari non riuscirono a strappare a quel mare infido una somma globale superiore a circa 1.000.000 di pezzi da otto, di cui piccolissima parte in monete.

La conclusione?

Sommiamo le cifre

Tesoro minimo arrivato a Vigo in solo oro ed argento	Pesi 127.338.250
Sbarcato e salvato dagli Spagnuoli	9.621.116
Asportato dai nemici quale bottino, massimo	2.000.000
Ricuperato dai concessionari, massimo	1.000.000
Totale da dedursi	Pesi <u>12.621.116</u>
Rimanenza pesi da otto	<u>114.717.134</u>

Dunque, al fondo della baia di Vigo giace a tutt'oggi sommerso un tesoro che, in solo oro ed argento, ammonta *come minimo a 114.717.134 pezzi da otto.*

Se poi si tien calcolo anche delle pietre preziose, che certo non deperirono, stimandone il valore in altri 1.500.000 *pesos*, è da ritenersi che il valore globale del tesoro di Vigo *sia attualmente di almeno 116.217.134 pesos*, senza tener conto dell'altre ricchezze cui abbiamo accennato; *sicchè il valore totale oggi giacente al fondo della baia di Vigo si può calcolare in oltre 3.000.000.000 di lire odierne.*

CAPITOLO XVI

SI PUÒ RICUPERARE IL TESORO? CONSIDERAZIONI TECNICHE E GEO-IDROGRAFICHE – MEZZI E METODO PER RICUPERARE IL TESORO DI VIGO

Palombaro è parola derivante da palomba, ch'è un uccello che si tuffa e nuota sott'acqua, donde la parola palombaro a designare l'uomo che s'immerge sott'acqua, mentre lo strumento di cui si vale per le sue immersioni lo si chiama scafandro, parola che, derivata dal greco, corrisponde a quella di «battello umano».

Il palombaro è vecchio quanto l'uomo, in quanto che questi s'è sempre tuffato sott'acqua per afferrare e portare a galla sia i frutti di mare di cui si ciba, sia i coralli e le conchiglie colle lor perle di cui si adorna, disvellendo gli uni e le altre dagli scogli.

Per poter più a lungo restare sott'acqua l'uomo pensò di proteggersi la testa onde avere la respirazione libera; di qui nacquero differenti forme e foggie di caschi, a volte strumenti così primitivi da non essere altro che re-

cipienti qualsiasi di metallo o legno capovolti. Se ne fecero coll'andar del tempo anche di pelle legati strettamente alle spalle e forniti di occhiali per poter vedere gli oggetti da afferrare; e si fece perciò largo uso d'otri di pelle.

Ma chi realmente inventò e disegnò per primo un completo scafandro si è quel mago d'ogni invenzione di terra, cielo e mare, che fu Leonardo da Vinci.

La Biblioteca Ambrosiana di Milano racchiude gelosamente quel prezioso Codice Atlantico dove trovansi diversi disegni che riproducono ordigni per respirare e per vedere sott'acqua, nonchè le carte riguardanti il completo vestito da palombaro quale inventato da Leonardo colla mira di porre l'uomo nella possibilità di compiere tutti i lavori per cui egli scende sott'acqua, prolungandogliene il soggiorno e rendendolo atto a salire alla superficie come e quando gli torna comodo.

Vi è pure tra queste preziosissime carte la sua campana da palombaro; e se si pensa che scafandro e campana sono i prototipi degli strumenti usati nelle ricerche e recuperi sottomarini, si deve concludere che Leonardo da Vinci fu realmente il primo inventore degli apparecchi necessari a tal genere di lavori.

E poichè scopo di questo libro non è di esporre ed illustrare le differenti trasformazioni e diverse miglierie di cui furono oggetto attraverso il tempo questi strumenti, mi porto senz'altro al periodo che ci interessa, all'epoca cioè dell'affondamento dei galeoni di Vigo, per esaminare quali mezzi si siano usati, o si siano potuto usare

da quel tempo in poi, all'intento di ricuperare quel tesoro.

È un fatto accertato, che a quell'epoca gli scafandri in uso erano ancora rudimentali; un primo passo fu fatto dal Halley, che ideò un tubo il quale attaccato al casco galleggiava sull'acqua mediante sugheri o altro per l'immissione dell'aria fresca; ma ciò a ben poco serviva, poichè l'aria corrotta dell'interno del casco non aveva via d'uscita. Solo più tardi venne al Diebery l'idea di porvi due tubi, uno d'immissione e l'altro di emissione, imitando in ciò il nostro Leonardo.

Fu solo e finalmente nel 1819 che un certo Augusto Siebe ideò il suo famoso scafandro, che sperimentò largamente fino al 1837, anno in cui unitosi al Gorman come principale azionista e ad altri lanciò la sua invenzione, formando in Londra quella poderosa società Siebe, Gorman e Co. che ancor oggi primeggia, specie per opera di H. R. Davis, direttore della fabbrica e della società.

Sono di lui meriti precipui l'applicazione del telefono allo scafandro, un telescopio sottomarino o idroscopio, e quell'apparecchio per salvataggio dell'equipaggio di sottomarini affondati, che comunemente è conosciuto sotto la denominazione di «apparecchio Davis».

Nel 1860 due francesi, certi Denayrouze e Rouquayrol lanciarono un loro apparecchio che è una imitazione, con qualche modifica, dello scafandro Siebe.

Anche l'America si fece avanti a mezzo di certo Che-

ster Macduffee costruendo uno scafandro di mole tale però che si dimostrò impraticabile, come pure quello del tedesco Hartmann, che lo costrusse in acciaio di forma cilindrica e capace di contenere due uomini.

E poichè una trentina di anni fa, se la memoria non mi tradisce, certi tedeschi Kunke e Neufeldt idearono di rendere maggiormente indipendente il palombaro abolendo la pompa e le tubature dell'aria mediante una composizione chimica sviluppanza e iniettante nello scafandro ossigeno fresco, il Davis lanciò anch'egli un apparecchio simile per conto ed a nome della sua società, senz'essere però entusiasta egli stesso dell'innovazione, che è ben poco usata.

Fatto è che, nonostante le modifiche introdotte nei diversi tipi da Francesi, Tedeschi, Americani ed Italiani, la prima invenzione dello scafandro, qual'è oggi, fu sempre quella del Siebe, e che, pur restando fondamentalmente la stessa, è venuta modificandosi e perfezionandosi fino al punto oggi giorno raggiunto.

È da aggiungere che se la campana da palombaro era assai utile nei tempi primitivi, perchè essa rendeva maggiormente indipendente il palombaro, il quale più facilmente e più a lungo poteva con l'uso della campana lavorare, essa divenne inutile e cadde in disuso dopo l'invenzione del Siebe, almeno per quanto concerne lavori di ricuperi sottomarini.

È indubitato che a Vigo si fece dal 1702 fino al 1766 uso esclusivo dei primordiali abiti da scafandro; fu appena nel 1766 che l'inglese William Evans fece uso di

una sua speciale campana sottomarina (*diving bell*) che venne poi anche adoperata dal Dikson dell'*Entreprise* fino all'agosto del 1826; da allora e fino al 1869 nessuna novità tecnica notevole nella baia di Vigo se non il rinnovato uso della campana da palombaro che la società francese concessionaria del tesoro adoperò pei suoi lavori sotto la direzione dell'ing. Bazin, il quale si segnalò, come già si disse, per un suo apparecchio elettrico d'illuminazione sottomarina.

Evidentemente nel 1882, epoca della concessione data alla società americana *International Submarine Company*, si fece uso a Vigo unicamente di palombari; e così avvenne nel 1885 con la nuova concessionaria *The Vigo Bay Treasure Company*, che del pari fece uso dello scafandro Siebe, benchè anche questo in quell'epoca e fino a qualche anno fa, fosse ancor assai primitivo e poco adatto alla bisogna.

Dopo e fino al 1904 non vi furono più concessioni.

Ed ecco in quell'anno apparire sulla scena gli Italiani, i cui apparecchi però non corrisposero allo scopo; e non ostante fosse stata ottenuta una proroga alla concessione stessa, i lavori a Vigo non furono più ripresi da essi.

Quel poco o tanto di lavoro che colà si fece per cercare i relitti e localizzarli, per esaminare la natura del fondo marino, e per studiare i mezzi e i metodi più adatti all'impresa, fu fatto esclusivamente a mezzo di palombaro vestito dell'ordinario scafandro.

Vennero alla luce in quest'ultimi anni due altri tipi di

scafandro, il rigido ed il semirigido; del primo furono precursori il cap. Rowe e dopo di lui il Klinger, costruendo entrambi un cilindro metallico con finestrella a lente, entro cui si racchiudeva il palombaro; migliore tuttavia fu l'apparecchio del Rowe, in quantochè le braccia del palombaro uscivano fuori dal cilindro, per cui esse erano libere di compiere certi movimenti ed operazioni.

E poichè s'è accennato al Rowe ed al Klinger come precursori dello scafandro metallico, dato che in questi ultimi anni se n'è fatto uso, diciamo che il rigido consiste in un tubo o cilindro entro cui il palombaro s'immerge per discendere a forti profondità.

Poichè ogni dieci metri d'acqua abbiamo un'atmosfera di pressione, è evidente che, siccome all'interno del cilindro non vi è pressione atmosferica ma solo il rinnovamento dell'aria a mezzo dei due tubi d'immissione ed emissione, con tal apparecchio un uomo può discendere teoricamente a qualsiasi profondità, essendo qui questione solo di spessore della corazza; del pari è evidente che, se pur il palombaro riesce a vedere, dato anche l'ausilio delle lampade elettriche, egli non riuscirà mai a compiere qualsiasi movimento o lavoro esterno. Il suo uso quindi è limitato ad esami di cose a grandi profondità.

Lo scafandro semirigido invece, pur avendo la stessa prerogativa di mantenere al palombaro semplicemente il cambio dell'aria senza sottoporlo alle pressioni atmosfere-

riche che gravano sull'esterno dell'apparecchio, dovrebbe avere il vantaggio di portare l'uomo a grandi profondità e di permettergli di colà muoversi, manovrare e lavorare più o meno liberamente come colle proprie braccia.

Ho detto a bello studio «dovrebbe», perchè in pratica non è così.

Ad ottenere lo scopo si sono ideati dei cuscinetti a sfera che posti alle giunture delle braccia e gambe dovrebbero possedere le movenze naturali di tali articolazioni, permettendo al palombaro di fare, senza essere soggetto a pressioni atmosferiche, tutti i movimenti e manovre necessari.

Ma queste sono fisime. Se si pone un uomo in siffatto scafandro in piena aria libera, egli deve essere ben forte per poter muovere quelle braccia e gambe meccaniche; figuriamoci poi nell'acqua, sotto crescenti pressioni atmosferiche!

Perchè l'acqua non penetri nell'interno, i cuscinetti a sfera devono essere talmente aderenti, che nemmeno l'aria vi possa penetrare; il che rende impossibile sott'acqua, e sotto pressioni, ogni e qualsiasi movimento delle articolazioni meccaniche e quindi del palombaro stesso.

Ammetto che, in certe circostanze di lavoro, tempo e luogo, siasi potuto compiere certe operazioni, ma ciò non costituisce una regola, sibbene un successo eccezionalmente ottenuto dal valore di certi palombari.

Trattando dei diversi sistemi di scafandro metallico, un uomo tra i pochi di autentico valore, che fu palomba-

ro, progettatore e direttore di operazioni di ricupero, tra cui quella della *Leonardo da Vinci*, e che migliaia di volte scese personalmente al fondo del mare, l'ing. Mario Andri, scriveva nel 1922 negli *Atti del Collegio degli Ingegneri navali* una acerba critica, dalla quale stralcio e riproduco qualche brano.

«Le caratteristiche pregevoli del vecchio scafandro (scafandro ordinario) fanno sì che mentre inventori d'ogni nazione e d'ogni professione, ma che in generale hanno visto il mare sulla carta geografica o tutt'al più ai bagni o sia pure navigandovi sopra, si affannano per procurare al palombaro lo scafandro rigido; egli li guarda con diffidenza, perchè sa che si tratta sempre di preparare la «cabina di esecuzione sottomarina». Lo scendere in uno scafandro rigido allo scopo di compiere una visita sottomarina ad una nave affondata, è cosa da ingenui. L'avventurarsi in sorta di piccoli sottomarini autonomi, come tanti ne furono studiati allo scopo di rendere indipendenti dall'esterno gli operatori, vuol dire metterli in condizioni di vedere tutt'al più qualcosa e malamente, privandoli della possibilità di compiere veri lavori, per quanto dallo scafo possano uscire elicoidali da trapano, piatti ad adesione magnetica e tenaglie magnetoelettriche, comunque ingegnosi. Sono tutte utopie di gente che *non sente* il mare. E il mare non si conosce leggendo libri e sentendone parlare; bisogna vivere della sua vita lungamente per affiarsi col suo respiro e col suo possente e multiforme modo di vivere.

«Ingenuità, adunque, ed ignoranza dell'argomento.

«Ma talvolta l'ignoranza è solo parziale, e l'ingenuità apparente; si tratta invece di mettere insieme molto denaro per tentare un'*ardua impresa*, perchè si sa che non tutti ci perderanno, anche se andrà male».

Faccio mie le parole del bravo ing. Andri, e mi sia lecito di affermare che se a Vigo l'impresa italiana avesse avuto non delle invenzioni da collaudare, ma unicamente dei bravi palombari per lavorare, l'esito ne sarebbe stato ben differente ed assai proficuo.

A Vigo per recuperare quell'enorme tesoro, non occorrono invenzioni più o meno mirabolanti, ma dei palombari che abbiano il cuor saldo ed il fegato sano.

Fino a che le operazioni si debbano svolgere pel ricupero del galeone preda del *Monmouth*, giacente in prossimità delle isole di Baiona, la cosa è relativamente facile, trattandosi qui di operare in acque perfettamente limpide e prive affatto di melme o fanghi; la profondità di circa 40 metri da raggiungersi non è, e non può essere, una difficoltà, poichè con lo scafandro oggi giorno tanto perfezionato si può lavorare molto bene a tale profondità. Qui occorre semplicemente che il palombaro si tenga guardingo in mezzo a quelle punte di scogli, che, disseminati tutt'intorno, gli danno la sembianza di trovarsi qual più qual meno tra le acute guglie del Duomo di Milano.

Ben altra cosa è il lavoro da farsi nell'interno della baia, là dove giacciono le navi francesi ed i galeoni spagnuoli.

È, a parer mio, errato il voler cominciare le operazioni dall'interno della Baia di San Simon per proseguire verso la posizione del Castillo del Rande.

Il lavoro invece dev'essere cominciato proprio qui, dal posto dov'era la catena dietro la quale si trovavano ancorate le navi francesi; si deve in una parola partire dal sud-ovest di tale posizione e proseguire in direzione di nord-est.

Certo è che, facendo così, i lavori saranno di più lunga durata, ma si avrà per contro il beneficio d'un lavoro razionale e definitivo nel suo complesso. Avverrà quindi che i primi relitti trovati e portati a galla saranno le navi francesi, che, se pur non daranno una forte ricompensa per essere desse navi da guerra, daranno sempre un guadagno che forse equivarrà alle spese, sia coi loro armamenti che con quanto recavano a bordo di antichi ordigni, suppellettili e strumenti d'ogni genere nonchè tesori privati.

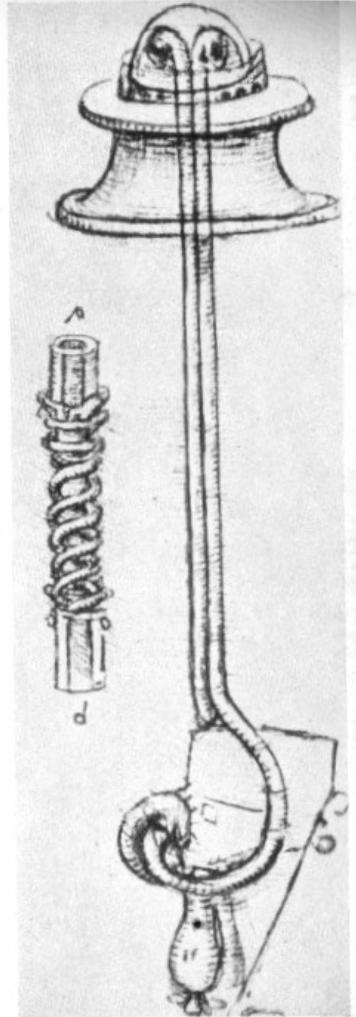
E poichè sappiamo in modo certo ch'esse erano al momento della battaglia in numero di 21 di cui 3 erano piccole corvette di poca entità, il loro numero viene praticamente ridotto a 18 unità. Ma siccome abbiamo constatato che 5 di loro, e precisamente *Le Ferme*, *Triton*, *Modéré*, *Assuré* e *Prompt*, cioè 5 fra le loro più potenti e grosse navi, di un tonnellaggio massimo di 1391 a quello minimo di 661 tonnellate, furono catturate dagli Inglesi e rimorchiate a Londra, ne consegue che qui si tratta praticamente di ricuperare solo 13 navi o parti di navi bruciate, senza tener conto delle 3 piccole corvette.



A



B

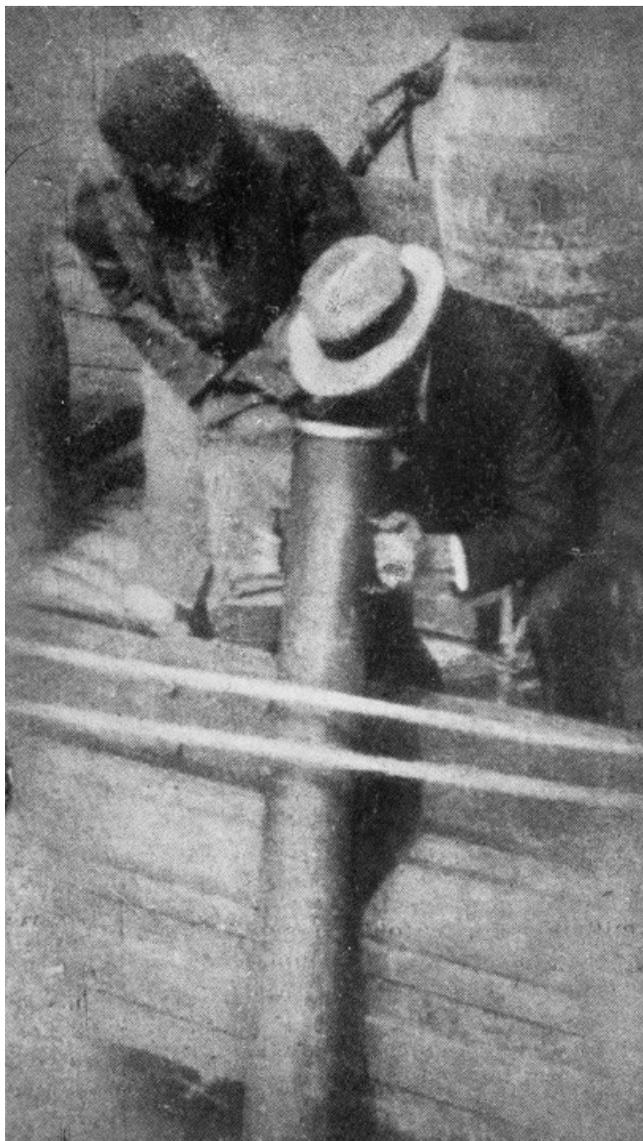


C

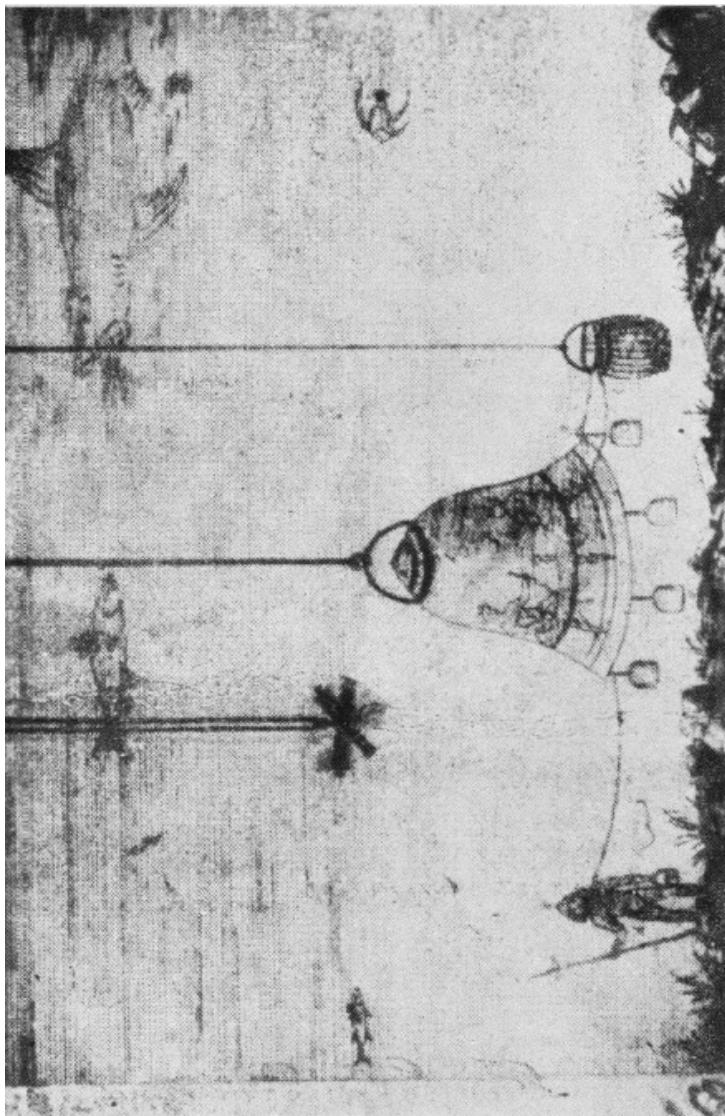
Leonardo da Vinci fu anche il primo inventore dello scafandro e della campana sottomarina. *A*, rappresenta il modo di immergersi e respirare; *B*, il modo di rifornimento d'aria mediante galleggiante e tubo; *C*, la campana sottomarina a due tubi, l'uno di emissione e l'altro di immissione (pag 346).



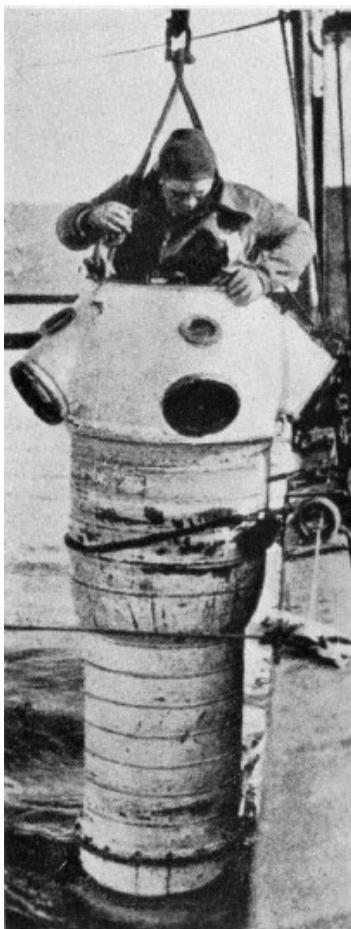
Scafandro usuale in gomma, sistema Siepe e Gorman universalmente usato anche nelle marine da guerra (*pag. 347*).



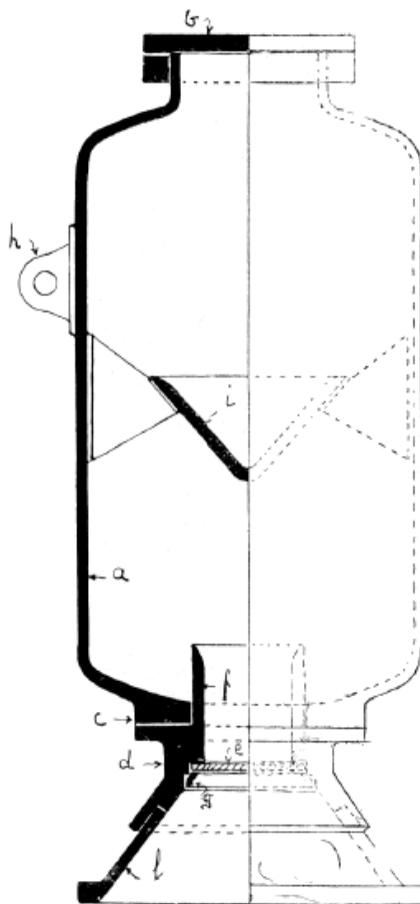
Cannocchiale sottomarino usuale, inventato intorno al 1900 da Sir H. R. Davis della Siebe e Gorman di Londra. Praticamente di limitato uso (pag. 347).



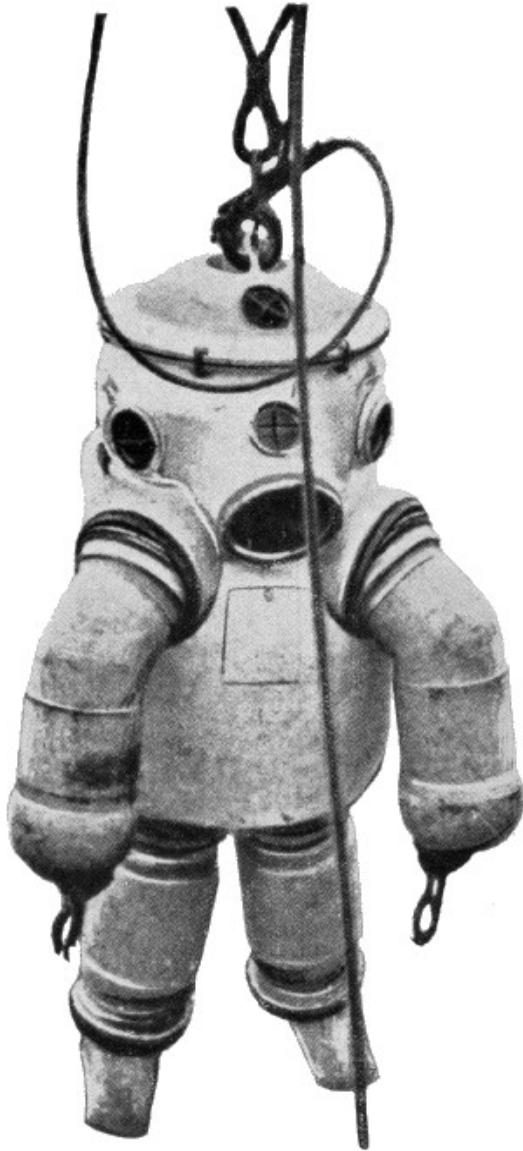
Campana da palombaro del secolo XVI (*pag. 348*).
Sistema primitivo dove si suppone che, mediante l'aria mandatagli attraverso un tubo da un uomo seduto nella campana, il palombaro possa comodamente passeggiare e lavorare al fondo del mare...



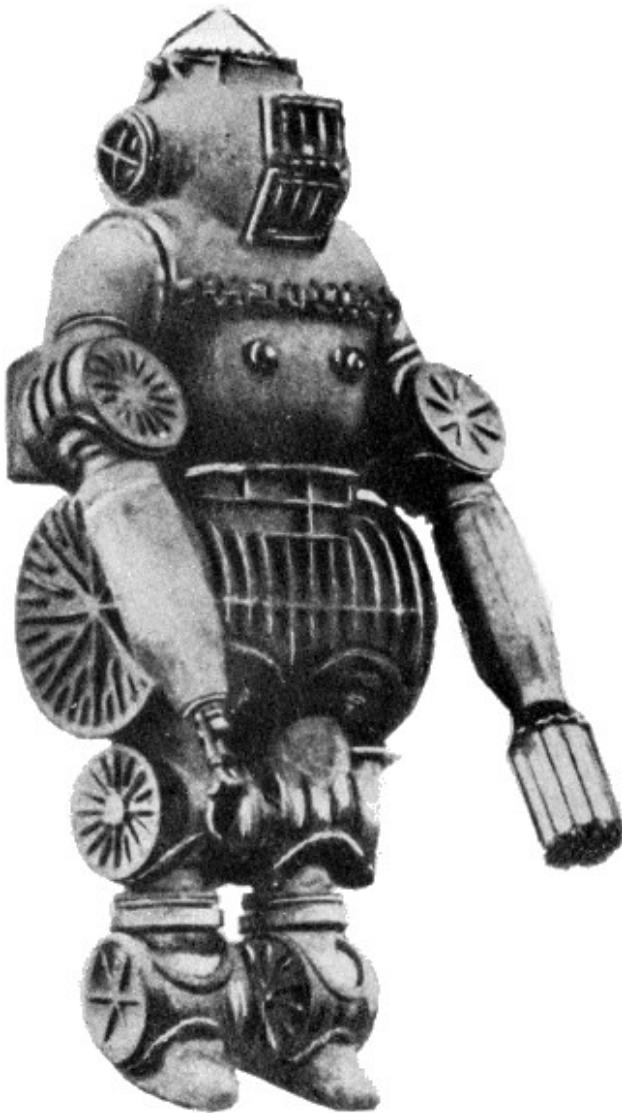
Sistema di scafandro rigido
 (Scafandro usato
 dalla Sorima di Genova)



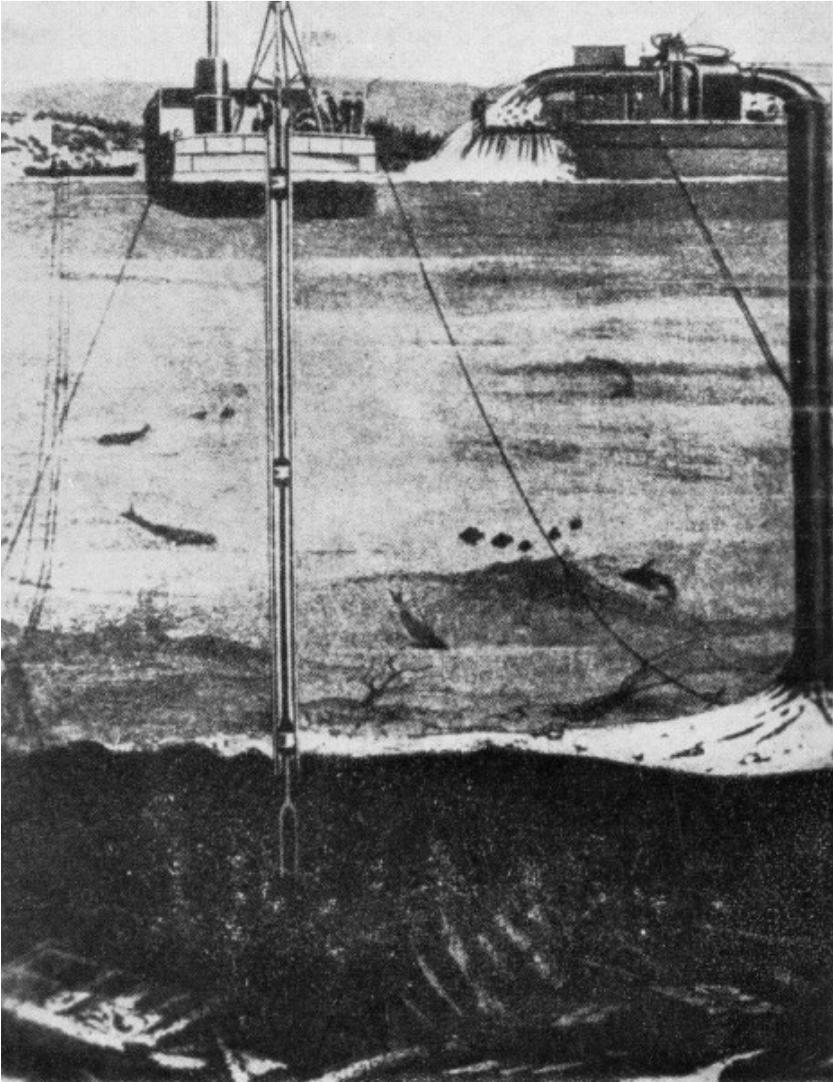
Sezione dello stesso
 (Ufficio Brevetti Barzanò e
 Zanardo).
 (Pag. 349)



Tipo di di scafandro semirigido usato nei lavori di ricupero dall'«Artiglio» di Genova. (pag. 350).



Altro tipo di scafandro semirigido: curioso disegno d'un brevetto francese, mai però messo in opera (*pag. 350*).



Modo di dragare dal fondo del mare la sabbia ed il fango. Sistema usato nella Baia di Tobermory nell'anno 1902 (*pag. 352*).

Per tal modo si sgombra il terreno, così da poter più speditamente proseguire nell'operazione principale, che è quella del ricupero dei galeoni.

Le navi francesi giacciono in una profondità che dai 30 metri circa va diminuendo sempre più, e non offrono speciali difficoltà, dato che il fondo su cui riposano è piuttosto roccioso e arenoso, la melma essendo relativamente di poca entità nei pressi del Rande.

Sapendo poi che a coteste navi si diè ordine di appiccicare l'incendio, onde creare una forte cortina di fuoco che tenesse il nemico lungi dai galeoni per dar modo a questi di aprire il varco alle onde ed inabissarli nei gorgi marini in esecuzione dell'ordine di Velasco «le navi a picco», è da ritenersi che probabilmente nessuna delle navi francesi sarà intera, per cui il loro ricupero sarà reso ancor più facile, dato il minor peso dei singoli relitti.

Non altrettanto si può dire dei galeoni, i quali, giacendo più addentro e trovandosi coperti di melma, dato il valore del tesoro che essi contengono nei loro fianchi, devono essere trattati con speciale cura ed accorgimento.

Sgombrato per tal modo il campo dell'operazione di tutti i detriti o relitti delle navi francesi, ci si affaccia ora un gravissimo problema a superare, quello della melma e del fango che ricoprono i galeoni, e che purtroppo raggiungono a volte un'altezza di ben 4 o 5 metri.

È questa una vera muraglia cinese.

Quel fondo cotanto infido è stato sempre la ragione vera di tutti gli insuccessi che si susseguirono a Vigo. Ora, è possibile mai superare questa difficoltà, e come si può superare?

Io rispondo di sì, e mi azzardo ad affermare che vi è una sola via o mezzo, al di fuori di cui si potrà forse avere degli effimeri successi, ma non si potrà mai portare a compimento l'impresa.

Come parlando dei palombari asserivo che non ci vogliono a Vigo delle invenzioni ma solo dei numerosi e bravi palombari, ora ripeto che anche nel presente caso non occorrono speciali invenzioni, ma necessitano solamente dei potenti e numerosi compressori d'aria.

Una volta localizzato un galeone, o a mezzo di sonde o pel tramite dei palombari, debbono entrare in funzione questi compressori, ben tenendo presenti due fattori non trascurabili.

Anzitutto i compressori, le cui estremità di tubazione saranno tenute e dirette dai palombari scesi sopra e attorno al relitto, non devono essere posti in azione promiscuamente in qualsiasi tempo ed in qualsivoglia modo, ma solo quando s'inizia la bassa marea, perchè questa, rovesciandosi da nord-est verso sud-ovest ossia verso Vigo, possa portare in quella direzione il fango così rimosso, fango che gittato con veemenza da potenti compressori in quella direzione, facilmente andrà depositandosi sul suolo tra una marea e l'altra in relativa lontananza, liberando, se non totalmente, almeno in gran parte i galeoni da recuperare.

L'altro fattore di cui si deve pur tener gran calcolo è corollario del precedente, e consiste nel fatto che i palombari devono far uso delle bocche dei compressori tutti insieme ed unicamente nella direttiva che s'è tracciata, altrimenti avverrebbe che la melma rimossa o ricade sullo scafo, o va a depositarsi attorno o sopra gli altri relitti, rendendo così più malagevoli le susseguenti operazioni.

Poco importa che nel frattempo i palombari si trovino completamente al buio, in mezzo a tutto quel fango più o meno denso e limaccioso che interamente li investe.

Per ora questo è il loro lavoro, e per farlo non occorre ad essi in questa fase la vista, ma solo l'uso delle mani; d'altra parte sarebbe pur assurdo il pretendere ch'essi possano vedere quel che fanno in quel rimescolio infernale del fondo marino.

Ripulito per tal modo dalla melma il più ch'è possibile il galeone da ricuperare, occorre imbragarlo quanto maggiormente si può con cavi flessibili d'acciaio, che i palombari possono facilmente far passare sotto la chiglia della nave, praticando sotto la stessa piccole gallerie o canali, avvicinando alla chiglia i tubi dei compressori, sotto la cui potenza si scaveranno quei passaggi attraverso i quali sarà più agevole introdurre e far inoltrare a mezzo della forte pressione d'aria una corda usuale, cui si attacca il cavo d'acciaio, afferrando dalla parte opposta la corda e tirando il cavo d'acciaio alla lunghezza ed altezza dovuta.

Nel dir ciò non parlo a vanvera, perchè io potei constatare personalmente che tale sistema fu coronato da successo proprio a Vigo, anche per il fatto che in basso, sul fondo marino, quel fango è talmente compatto, che azionando un buon compressore se ne scava un foro praticabile dall'una all'altra parte del relitto.

Dato il fatto che molti anni fa i compressori non avevano ancora raggiunta l'odierna praticità e potenza, un tale inventò un piccolo ordigno fatto a guisa di spoletta di macchina da cucire ed azionato automaticamente con carica interna ad orologeria, il quale, secondo l'inventore, doveva percorrere come un siluro la chiglia della nave nella sua latitudine trascinando seco una cordicella, cui si sarebbe successivamente attaccato il cavo. Lo strumento ideato è quanto mai ingegnoso, ma non mi consta ch'esso sia stato usato in alcun lavoro di ricupero.

Eseguito al modo anzidetto il disfangamento del galearone e passatovi sotto i cavi per l'afferramento, sì da tenerlo quasi come in una culla fatta di cavi d'acciaio, ben si può dire che l'operazione sarà assicurata e giunta al primo successo, per il raggiungimento del quale, ripeto, non occorrono speciali invenzioni.

Si ritorni all'antico, al primitivo, al più efficace e più usitato dei sistemi, cioè ai pontoni muniti di gru.

Ricordiamo a noi stessi che qui trattasi di sollevare, e di sollevare da pochi metri di profondità, non dei transa-

tlantici moderni, ma dei galeoni d'un tonnello di portata che va da 600 a 100 tonnellate.

Siccome però qui trattasi di un lavoro di natura sua assai delicato, data la struttura delle navi, il tempo che sono sommerse ed il prezioso carico che hanno a bordo, l'operazione dev'essere condotta con cura estrema.

Il sistema, secondo me, di servirsi d'un solo forte pontone, sarebbe sbagliato.

Bisogna qui operare diversamente.

È necessario aver sul posto quattro pontoni, non di più perchè ingombrirebbero, e non di meno per la delicatezza del lavoro.

Essi dovrebbero avere una portata di sollevamento di circa 300 tonnellate ognuno, potenzialità sufficiente alla bisogna.

I quattro pontoni devono venir piazzati in maniera tale da accoppiarli in modo che risultino due su di un fianco e due sul fianco opposto del galeone.

Una volta imbragata la nave, i cavi devono essere tenuti alla tensione puramente necessaria perchè essi non si sbandino, e devono essere lentamente raccolti sui pontoni a misura che la marea si abbassa, e ciò solo per tanto quanto richiede l'abbassarsi della marea stessa.

Quando la marea è giunta al massimo grado di sua bassezza si devono fissare i cavi ai pontoni in modo rigido e definitivo.

Ma non si deve ancora far funzionare le gru.

Col subentrare dell'alta marea che lentamente si avvanza, il tutto essendo rigidamente fissato, avviene che ada-

gio adagio i pontoni si sollevano sotto l'azione della marea, la quale, arrivando ad un'altezza di circa 4 metri, opera per riflesso sul galeone che a poco a poco si disincaglia e disfanga da quel fondo limaccioso che lo attornia; così a poco a poco lo libera da quel letto che lo inchioda da due secoli e mezzo, lo smuove e lo solleva dal fango innalzandolo di tanto quanto è la marea; il che avverrà in modo naturale e senza uso e sforzo di apparecchi di sollevamento.

Solo dopo che ciò sia avvenuto col raggiungimento dell'alta marea, si dovrà porre in azione simultaneamente e di pieno concerto i pontoni colle loro gru, che senza strappi e fatica alcuna lo porteranno a galla.

Fatto questo, i 4 pontoni, tenendo sospeso sull'acqua il galeone, devono simultaneamente e lentamente muovere verso la spiaggia interna del Rande dove è tutto intorno sabbia, e là, accostandovisi fino a che il galeone tocchi il fondo, lasciare che vi si adagi sulla sabbia.

Per tal modo, subentrando la bassa marea e mettendosi così a nudo la parte ancor sommersa della nave, i compressori dovranno tosto esser messi in azione nell'interno dello scafo, svuotandolo di tutta quella melma, molluschi, conchigliaggi ed alghe marine contenutivi, materiale questo ingombrante che lo appesantisce, ne nasconde il carico interno, e rende impraticabile ed impossibile l'entrata nel galeone, che bisogna affrettatamente alleggerire di cotal materiale, sia perchè, essendo esso limaccioso, sotto l'azione dell'aria e del sole si solidificherebbe ostacolando la discesa nel galeone, e sia

perchè qualora il galeone fosse intatto, potrebbe eventualmente essere messo con prontezza in grado di galleggiare: il che sarebbe non solo un grande vantaggio ma un vero trionfo.

E questa molteplicità di operazioni si dovrebbe ripetere nei suoi particolari per tante volte quanti sono i galeoni a recuperare.

Che altri la pensi diversamente da me non importa, e che vi siano o sian stati altri progetti, è cosa ben ammissibile, anzi encomiabile in un'impresa di tanta mole e di così vasto rendimento.

Vi fu persino un Americano che, fattosi sgomento di quel fango, lanciò l'idea di costruire una gran diga, là dov'era la catena al momento della battaglia, una diga che partendo dal Castillo de Rande dovrebbe raggiungere il Castillo de Bestias.

Costruita questa, numerose ed enormi pompe elettricamente operate avrebbero giorno e notte funzionato vuotando al di là della diga tutti quei milioni e centinaia di milioni di metri cubi d'acqua, che sarebbe andata così a finire nel mare di Vigo.

Idea semplicista che pure aveva il suo lato d'attrattiva e di ragionevolezza, in quanto che si trattava solo di far saltare quei due opposti monti del Castillo de Rande e del Castillo de Bestias, senza bisogno di trasportarvi il necessario pietrame.

Ma ha egli mai calcolato la profondità del mare in quel posto, la lunghezza della costruenda diga e lo spessore della stessa, il numero degli anni necessari all'impresa, le migliaia di operai occorrenti al lavoro, le migliaia di tonnellate di dinamite, le centinaia di migliaia di vagoni di cemento, gl'impianti elettrici da costruire e le centinaia di migliaia di tonnellate di carbone necessario?

E ha egli mai valutato il costo di un siffatto lavoro?

Ma io voglio per un momento credere l'incredibile, e che quindi tutto ciò non abbia alcun valore, e che la cosa sia possibile, anzi fattibile.

Supponiamo perciò che quei 3000 e più ettari di terreno, la cui profondità d'acqua va da metri 35 a 0, siano stati completamente per tal modo e con tali mezzi messi a secco. Che avviene ora?

Si deve procedere al ricupero di quei galeoni e del loro tesoro e, volendo semplificare ancor più, ricuperare solo quel tesoro lasciando là i galeoni.

Come si farà ciò?

A mezzo di palombari o semplicemente con operai.

Non possiamo certo immaginare d'impiegare qui palombari, perchè essi non vi hanno nemmeno l'*ubi consistam*; non vi è più acqua, vi è solo melma, e nè loro nè la lor barca con relativa pompa possono essere usati.

E d'altra parte che vi farebbero i palombari?

E allora niente più palombari, ma semplici operai, i quali andrebbero in cerca dei galeoni per penetrarvi dentro ed estrarne il tesoro.

Ma poichè noi sappiamo che quella melma limaccio-
sa raggiunge i 4 e 5 metri d'altezza e che ricopre in gran
parte i galeoni, è mai possibile che l'umana imbecillità
giunga ad immaginare un siffatto lavoro, quando ben si
sa che, se un uomo per sua disgrazia cade in un pantano,
più egli si muove colle gambe e più il risucchio si eser-
cita su lui, che lentamente s'inabissa fino ad essere total-
mente inghiottito dal fango, sotto cui scompare soffoca-
to?

Dato questo e scartata questa eventualità, un'altra
possibilità esiste, e noi brevemente l'esaminiamo.

Lasciare cioè tempo al tempo, fino a che al contatto
dell'aria e sotto l'azione del sole quel campo sterminato
ed arido di oltre 30.000.000 di metri quadrati di fango
non si solidifichi fino al punto da potervi camminare
sopra.

Ed allora?

Ci vorranno allora centinaia di operai che, armati di
picconi e pale, procederanno agli scavi.

Altro che gli scavi di Pompei!

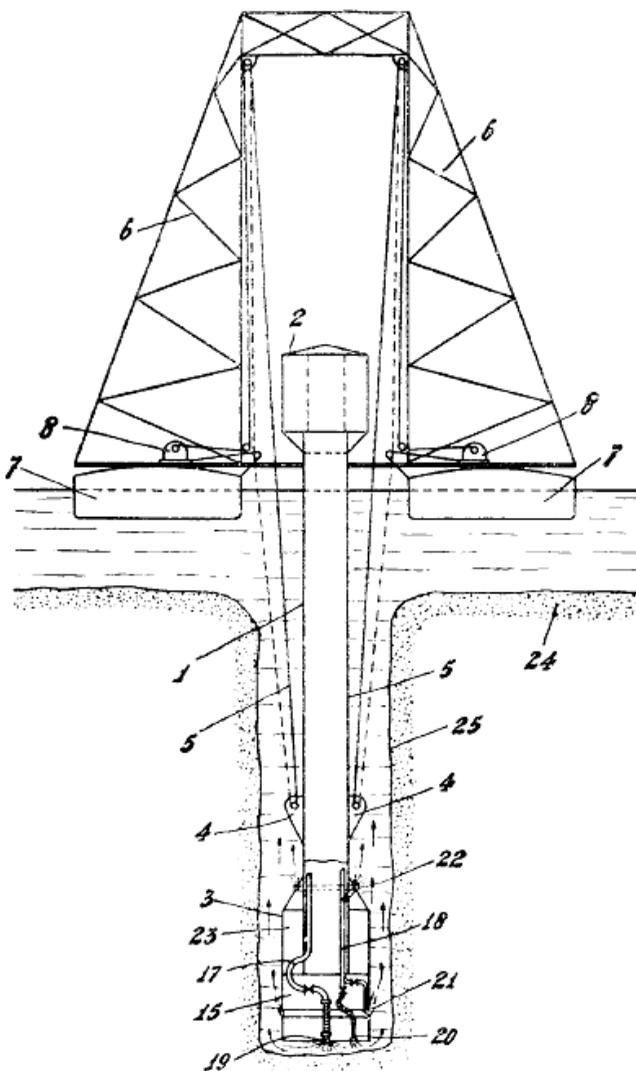
Ma, di grazia, dove scavano essi se non vedono i re-
litti; e se anche ne vedessero una parte essi avrebbero un
bel da fare a spaccare quel fango limaccioso e pregno di
materie saline e di molluschi e conchiglie pietrificate e
ogni giorno più pietrificantisi; ma dove ne buttano il
materiale scavato?

Non potranno certo gittarlo a loro portata, ove verosi-
milmente giace un altro galeone che essi seppellirebbero
sotto un monte di materiale scavato.

Forse quel bravo Americano non l'ha detto, ma ha pensato a crearvi là sopra un'ampia rete di moderne piccole ferrovie che in tutta fretta e furia porterebbero quel materiale... sui monti; son questi poi cotanto vicini!

Non vorrei che qualcuno per avventura credesse ch'io voglia qui farla da maestro e donno; non presumo tanto, ma avendo considerato il fallimento a tutt'oggi di ogni altro sistema, suggerisco questo mio metodo come l'unico rispondente allo scopo. Se altri crede di possedere un mezzo migliore, si faccia avanti nell'interesse stesso della scienza e dell'umanità.

Ho cercato e cerco tuttora di portare il mio modesto contributo di quarant'anni di lavoro a questa titanica impresa, ch'io ancor sogno di veder finalmente realizzata.



Modo di dragare dal fondo del mare la sabbia ed il fango. Sistema che una Società olandese intende praticare in questi giorni sui Galeoni nella Baia di Vigo (brevetto N. 74.250 dell'Ing. olandese Van Wienen) (pag. 352).

APPENDICE

Per chi se ne può interessare elencherò brevemente alcuni dei più noti tesori sommersi, in attesa di chi li ricuperi.

Nella famosa battaglia di Abukir in Egitto, la flotta di Nelson colava a picco nel 1798 le 13 fregate di Napoleone, la cui nave ammiraglia *Orient* recava a bordo immensi valori e le centinaia di milioni del tesoro dei Cavalieri di Malta.

La goletta francese *Télémaque*, sulla quale gli aristocratici francesi fuggirono dagli orrori della rivoluzione, venne nel 1790 affondata presso Quillebeuf con a bordo 30.000.000 di franchi in oro.

La nave *Dorotea* affondò nell'Africa del Sud sotto il Madagascar con enormi tesori, parecchi milioni di cui furono recuperati da una Compagnia inglese nel 1930.

L'incrociatore inglese *Hampshire*, affondato dai Tedeschi nel mare del Nord con a bordo Lord Kitchener, trasportava oro per parecchi milioni di sterline.

Sono noti i brillanti tentativi fatti nel 1929 e 30 sopra la nave inglese *Egypt* affondata nel 1922 a 40 km. dalla costa presso Brest con un carico sommanente a 839.000 sterline in oro e 250.000 sterline in lingotti d'argento.

Se è certo che il piroscafo belga *Elizabethville* trasportava dal Congo ben 13.000 carati di diamanti quando nel 1917 fu silurato dai Tedeschi poco lungi da Belle Isle nel Golfo di Guascogna, permane misterioso il fatto che nel 1928 si sia portato a galla solo una cassaforte vuota.

I 180 milioni naufragati col *Lusitania*, silurato nel 1915, giacciono nelle profondità dell'Oceano Atlantico senza speranza di recupero.

Invece, delle 3193 barre d'oro che erano sul *Laurentia*, silurato nel 1917 a soli 35 m. di fondo, si riuscì a ricuperarne ben 3166 per un valore di 4.750.000 sterline.

È famoso il tesoro della fregata inglese *Lutine* naufragata presso le isole olandesi Vieland e Terschelling con 30.000.000 di sterline in lingotti d'oro e d'argento; nel 1820 se ne ricuperò per 2.500.000, nel 1857 se ne prese ancora per 2.500.000 fiorini e nel 1886 per 11.000.

Si calcola che ben 900.000.000 d'oro, argento e gioie giacciono sommersi nella baia di Navarrino in Grecia, dove nel 1827 gli Anglo-Franco-Russi colarono a picco le 63 navi turco-egiziane; la sola nave ammiraglia recava un tesoro di 450.000.000.

Il vapore francese *La Seine* ingoiato dall'acque dell'arcipelago indiano all'est della Concincina racchiude nei suoi fianchi anche il famoso diamante Hope.

La nave francese *Georges Philippar* naufragò nel mare d'Arabia nel 1932 mentre trasportava i tesori di parecchie regioni indiane che dovevano essere esposti in mostra a Parigi.

È ben noto il tesoro di Massimiliano d'Austria perduto colla nave *Merida* nel Golfo Messico nel 1911 quando l'ex-dittatore Diaz, in vista della rivoluzione, cercò trafugarlo negli Stati Uniti; falsamente si annunciò nel 1933 che i famosi rubini rossi di Massimiliano erano stati recuperati con oltre 20 milioni d'oro.

Nel 1896 il vapore inglese *Drummond Castle* proveniente dalle Indie naufragò presso l'isola Molène con ricco carico d'oro, argento e gran quantità di diamanti.

Non è ignorata la lotta tra Russia e Giappone per il ricupero dei tesori della flotta di Rozdestvenskij colata a picco nello stretto di Zuscima durante la guerra russo-giapponese.

Colle navi spagnuole dell'Invincibile Armada fu pur perduta la nave ammiraglia *Florentia* nella vicinanza dell'isola Wall nella baia di Tobermory; non ostante i tentativi del 1665, 1740, 1902, 1910 e 1919, solo nel 1902 si portò a galla un prezioso cannone cesellato da Benvenuto Cellini, mentre il tesoro sommante a ben 750.000.000 d'oro ancor giace al fondo.

Non meno importanti sono i tesori che recava in Ispagna la famosa Flotta d'Argento affondata nel 1628 presso le isole Bahama.

Vicino al punto del Rio de la Plata ove nel novembre del 1939 s'inabissò l'*Admiral von Spee*, la fregata spagnuola *Aurora* si affondò nel 1772 con tutto il suo ingentissimo carico d'oro.

La nave pirata inglese *Breack* fu ingoiata dal mare presso Capo Hanloopen nell'America del Nord con 2.000.000 di sterline in doppioni spagnuoli.

La goletta olandese *Batavia*, che nel 1629 trasportava gl'ingenti tesori saccheggiati a Bangkok tra cui una statua di Siva alta 4 m. tutta d'oro massiccio, giace al fondo del mare Timor a ponente dell'Australia; così dicasi dell'altra nave olandese *Vergulde Dreeck* che nel 1655 scomparve negli abissi con 8.000.000 di ducati d'oro.

Una parte del carico di gioielli e due casse di pietre preziose furono recentemente recuperati dalla nave portoghese *La Madre de Dios* affondata dai pirati nel 1610 nelle acque delle Marianne al sud del Giappone.

Nel 1914 la Francia diede la concessione di ricupero delle navi e tesori che l'amm. Tourville perdette nel disastro del 1692 poco lungi dell'isola Tahiton al largo di Capo dell'Aia; ma ben poco si riacquistò dalla nave ammiraglia *Soleil Levant*.

Nel 1681 e nel 1684 due fregate colate a picco all'altezza della costa del Perù trascinarono seco i favolosi tesori degli Aztechi e dei Maya.

L'eroico re degli Ashanti prima di arrendersi alle truppe inglesi fece scomparire sulla Costa d'Oro un tesoro tale che si dice incalcolabile.

Le acque del Kori sono tuttora depositarie delle immense ricchezze di Lobengula capo dei Natabele.

A decine e decine si contano le navi che giacciono al sud del Capo di Buona Speranza con carichi d'oro dia-

manti ed avorio d'un valore calcolato in oltre 5 miliardi d'oro.

Lo stesso dicasi delle isole S. Cristobal e S. Fernandez e di quelle del Cocco a ponente dell'America del Sud che celano tuttora i famosi tesori dei pirati.

Nell'isola Lundy all'imboccatura del canale di Bristol vi è uno scoglio dove con bassa marea si può a volte scorgere conficcata in una caverna una gran cassa di bronzo che si dice faccia parte del gran tesoro del filibustiere Robert Nutt, la cui nave colò a picco in quei pressi.

Si suppone che i famigerati tesori degli Incas siano stati gettati nell'acque del lago o presso le isole Tiburon e Shark.

La sola nave *Grosvenor*, naufragata poco lungi da Città del Capo, racchiudeva nei suoi fianchi oltre 400 milioni d'oro.

È certo che il mare nasconde tesori d'un valore assai maggiore a tutti quelli dell'Alaska, del Klondyke e del Transvaal insieme riuniti.

L'oceano racchiude per miliardi e miliardi di lingotti d'oro e d'argento, di monete di tutte le specie e di tutte le epoche, di gemme, diamanti, pietre preziose, e di opere d'arte di valore inestimabile, come quelle che naufragarono presso le isole di Cerigo e Cerigotto in Grecia.

Del resto si valuta a ben 30 miliardi il valore di quanto fu colato a picco durante la sola guerra del 1914-1918; e sarebbe vano accingersi oggi al calcolo delle

ricchezze che giornalmente vengono affondate nell'attuale guerra.

E per terminare questa elencazione, la quale potrebbe essere molto più ampia e documentata, ricorderò che il grande Re degli Unni Attila ha, secondo la leggenda, affondato nel letto del fiume Tisza inestimabili valori di gioielli in una triplice bara, la prima d'oro, la seconda d'argento e la terza di ferro; i trecento schiavi che gli avevano scavata la fossa nel letto del fiume furono in essa affogati quale funebre omaggio al loro defunto signore, denominato il Flagello di Dio...

INIZIATO IN VIGO DI SPAGNA NELL'ANNO 1903

TERMINATO IN «VILLA ALMA-ABBAZIA»
NELL'APRILE 1941-XIX