

Dos ingenieros ciezanos en busca de tesoros hundidos

Pascual Santos-Lopez

UNIVERSIDAD DE MURCIA

<https://orcid.org/0000-0003-1076-5608>

Resumen:

Se estudian las figuras del ingeniero militar Manuel Moxó Durán, mozo del remplazo de 1913 de Cieza y su primo, el ingeniero de caminos Raimundo Moxó Ruano, natural de Cieza, quienes llevaron a cabo el proyecto ideado por Manuel Moxó para recuperar los tesoros hundidos en la Batalla de Rande en Vigo en 1702 y la formación de un patronato y una sociedad anónima, llamada “Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero”, que aportaría el capital necesario para realizar el proyecto.

Palabras clave:

Ingeniería, Proyecto, Pecios, Tesoro de Rande, Patrimonio Subacuático, Cieza, Vigo.

Two engineers from Cieza in search of sunken treasures

Abstract:

The figures of the military engineer Manuel Moxó Durán, a servant of the 1913 replacement of Cieza and his cousin, the civil engineer Raimundo Moxó Ruano, a native of Cieza, are studied. They carried out the project conceived by Manuel Moxó to recover the treasures sunk in the Battle of Rande in Vigo in 1702 and the formation of a board of trustees and a public limited company, called “Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero”, which would provide the necessary capital to carry out the project.

Keywords:

Engineering, Project, Shipwrecks, Rande Treasure, Underwater Heritage, Cieza, Vigo.

El ingeniero militar Manuel Moxó Durán

Hijo de Salvador Moxó Más y Teresa Durán Ros, nació en Barcelona el 16 de noviembre de 1892. Fue declarado alumno de la Academia de Ingenieros del Ejército en Guadalajara por Real Orden de 19 de julio de 1910 y comenzó sus estudios el 1 de septiembre del mismo año¹.

La familia se había trasladado a vivir a Cieza antes de 1900, ya que Salvador Moxó, abogado barcelonés, tenía intereses y empresas en la ciudad, además de familia muy bien situada² desde principios del siglo XIX (Rosa de la, 2004, 200-204). En julio de 1900 lo encon-

tramos afincado en Cieza y ejerciendo como secretario de la Sociedad Anónima Minas de Hierro de Cehegín³. Por eso Manuel Moxó Durán fue llamado a filas por la Caja de Reclutas de Cieza en 1913, pero ya había ingresado en la Academia de Ingenieros⁴.

Los avatares de la juventud y vida del ingeniero militar podemos seguirlos en la prensa ciezana, murciana y nacional. En el curso 1904-1905 obtenía matrícula de honor en Aritmética cuando realizaba su primer curso de secundaria en el Instituto Provincial de Murcia⁵. Y una vez acabada la secundaria optaría por la vida militar. En junio de 1909 aprobaba el primer examen para

(1) Archivo General de la Región de Murcia (AGRM). DIP,4584/01,10. (1913-1914). *Expediente justificativo de la excepción del servicio militar de Manuel Moxó Durán, mozo del remplazo de 1913 de Cieza*.

(2) Rosa de la González, Manuel (2-9-2006). Adiós a la casa de Moxó. *El Mirador de Cieza*, 12-13.

(3) Archivos Históricos de la Región de Murcia (AHRM). Minas. Aviso interesante (8/7/1900). *La Voz de Cieza*, p. 1.

(4) AGRM. DIP,4584/01,10. (1913-1914). *Expediente justificativo de la excepción del servicio militar de Manuel Moxó Durán, mozo del remplazo de 1913 de Cieza*.

(5) Archivo Municipal de Murcia (AMMu). Apertura de curso (2/10/1905). *El Liberal de Murcia*, p. 1.



**Manuel Moxó Durán en 1936.
Archivo Santos-Caballero**

ingreso en la Academia de Artillería de Segovia⁶, aunque al final ingresaría en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. El 26 de mayo de 1910 aprobaba el primer ejercicio del examen de ingreso⁷, dos días después el segundo⁸, y en junio el tercero⁹.

Su ingreso en la Academia lo celebraba la prensa ciezana en julio de ese año:

Al entrar en máquina nuestro editorial, nos enteramos con verdadera complacencia de que nuestro queridísimo amigo el joven y aplicadísimo estudiante D. Manuel Moxó Duran, ha obtenido plaza en la Academia de Ingenieros Militares de Guadalajara. A sus padres y a él les damos nuestra más efusiva y sincera enhorabuena por tan brillante triunfo¹⁰.

Las idas y venidas de los estudiantes ciezos eran noticia: *Procedente de Guadalajara, y con buenas notas obtenidas en los exámenes, se encuentra entre nosotros el*

aplicado estudiante, Don Manuel Moxó Duran, a quien felicitamos y enviamos nuestro saludo de bienvenida¹¹. Hasta que en junio de 1916 se anunciaba, entre otros compañeros, su promoción a primer teniente de ingenieros por haber acabado sus estudios en la Academia¹².

Según su expediente militar su primer destino en 1916 fue en el Servicio de Aerostación militar de Guadalajara donde le concedieron una gratificación por su eficaz trabajo¹³. Estuvo allí hasta final de agosto de 1918 desde donde le destinarían al 2º Regimiento de Ferrocarriles y luego en la Academia de Ingenieros hasta finales de septiembre del año siguiente. En 1920 sirvió en el 4º Regimiento de Zapadores Minadores, cuando se le concede Real Licencia para contraer matrimonio con María del Carmen Ortiz de Villajos y Guillén. Luego hasta finales de julio de 1922 serviría en el Primer Regimiento de Telégrafos y en el 2º Regimiento de Ferrocarriles hasta terminar agosto de 1925¹⁴.

Pero nunca dejó de visitar a su familia en Cieza. En 1923 la prensa local recoge la noticia: *Ha llegado a esta y pasará unos días entre nosotros, nuestro amigo el ilustrado Capitán de Ingenieros Don Manuel Moxó Durán. Reciba nuestro saludo de bienvenida¹⁵. Y su partida a su residencia de Madrid: Ha salido para Madrid, su residencia habitual, nuestro simpático amigo el Capitán de Ingenieros D. Manuel Moxó Durán¹⁶.*

Una vez acabado su destino en el Batallón de Ingenieros de Melilla a finales de marzo de 1928 visitaba de nuevo Cieza con su familia antes de incorporarse al 6º Regimiento de Zapadores Minadores, hasta finales de febrero de 1929: *Se encuentra entre nosotros, procedente de Melilla, el bizarro Capitán de Ingenieros don Manuel Moxó Durán, acompañado de su esposa y de su hermoso niño¹⁷.*

La última entrada en su expediente militar fue cuando se retiró del Ejército, pasando a la situación de supernumerario¹⁸ sin sueldo a partir de agosto de 1931. Probablemente para dedicarse a la administración del patrimonio familiar y a la explotación de sus propias empresas y proyectos.

(6) Biblioteca Nacional de España (BNE). Academias militares (7/6/1909). *El Liberal* (Madrid. 1879), p. 3.

(7) BNE. Ingenieros (26/5/1910). *La Correspondencia de España*, nº 19.097, p. 3.

(8) BNE. Ingenieros (28/5/1910). *El Ejército español*, p. 2.

(9) BNE. La de Ingenieros (6/6/1910). *El Liberal* (Madrid. 1879), p. 3.

(10) AHRM. Noticias (17/7/1910). *Eco del Segura* (Cieza), p. 4.

(11) AHRM. Noticias (23/7/1911). *Eco del Segura* (Cieza), p. 4.

(12) BNE. Nuevos oficiales (26/6/1916). *La Correspondencia de España*, nº 21.320, p. 4.

(13) Biblioteca Digital de Andalucía (BDA). Gratificación (2/8/1916). *Gaceta del sur*, p. 3.

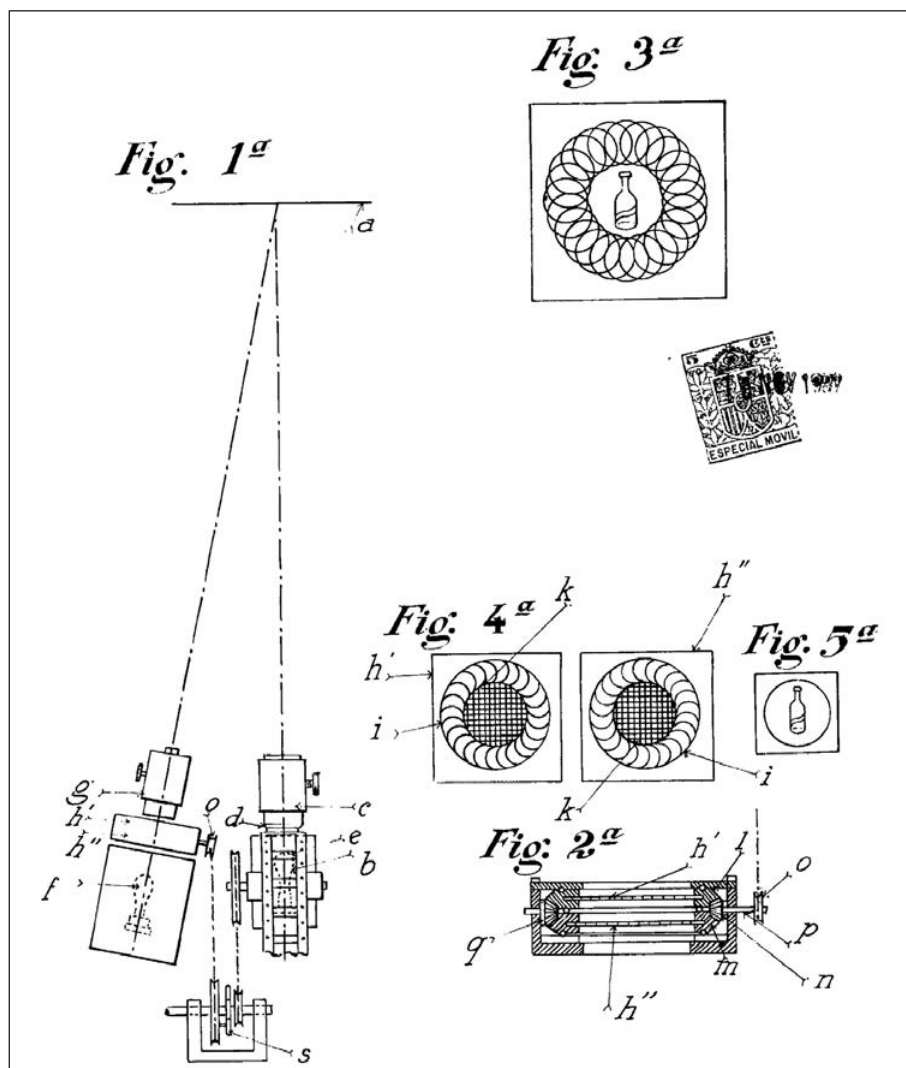
(14) Archivo General Militar de Segovia (AGMS). Expediente de Manuel Moxó Durán.

(15) AMMu. Noticias (8/4/1923). *Nueva Cieza*, p. 4.

(16) AMMu. Noticias (15/4/1923). *Nueva Cieza*, p. 9.

(17) AMMu. Cieza (25/5/1928). *La Verdad de Murcia*, p. 3.

(18) AGMS. Expediente de Manuel Moxó Durán.



Patente de Manuel Moxó Durán en 1931. AHOEPM

De hecho, en 1931 ya tenía una empresa de publicidad, pues ese año patenta un sistema de aparatos combinados para la producción de imágenes simultáneas aplicadas principalmente a la propaganda con dos proyectores de imágenes, consiguiendo, como él mismo explica en la memoria de su patente, que las imágenes proyectadas por ambos aparatos formaran una imagen combinada que también podía tener *partes de transformación (partes móviles)*. Los proyectores estaban colocados juntos en sentido oblicuo y sus ejes de proyección se cortaban en un punto de la pantalla. Cada uno constaba de una tira de imágenes que se movían lentamente mediante un engranaje, haciendo que el resultado combinado de los dos proyectores diera la sensación de movimiento. La imagen resultante podía ser una botella de bebida que aumentaba de tamaño¹⁹.

Justo al año siguiente registró el nombre comercial *Moxó*²⁰, para aplicarlo en las transacciones mercantiles de su negocio de publicidad modernizada, que le fue concedido por acuerdo del 18 de enero de 1932. En ese tiempo estaba domiciliado en Madrid, calle de Martín de los Heros, 23.

El ingeniero de caminos Raimundo Moxó Ruano

Raimundo Moxó Ruano nació en Cieza el 1 de diciembre de 1898. Hijo de Manuel Moxó Quadrado, natural de Cieza y María Luisa Ruano Mazzuchelli, natural de Águilas. Nieto por línea paterna de Manuel Moxó Pérez-Piñero, natural de Cieza y Enriqueta Quadrado Vernacci, natural del Puerto de Santa María (Cádiz), y por línea materna de Raimundo Ruano Blázquez, natu-

(19) Moxó Durán, Manuel (19/11/1931). *Un sistema de aparatos combinados para la proyección de imágenes simultáneas*. Patente nº 124.763. Madrid. Archivo Histórico de la Oficina Española de Patentes y Marcas (AHOEPM).

(20) Moxó Durán, Manuel (18/1/1932). Nombre comercial nº 12.948. Madrid. AHOEPM.

(21) AGRM. IAX,1864/31 (1909-1914). Expediente académico de Raimundo Moxó Ruano.



ral de Águilas y Lorenza Mazzuchelli Pérez, natural de París (Francia). Estudió el Bachillerato²¹ en el Instituto Provincial de Murcia entre 1909 y 1914 y obtuvo el carné de conducir el 15 de julio de 1915, después de examinarse en el Parque Ruiz Hidalgo de Murcia. Para entonces era un alumno aventajado con mucha práctica, pues su padre había comprado en 1911 un Ford-T Modelo 1910 con matrícula MU-35²². El matrimonio Moxó Ruano tuvo cuatro hijos por este orden: Manuel, Raimundo, Antonio y Enriqueta.

Hemos dicho que la prensa ciezana seguía con asiduidad los estudios de jóvenes ciezos y en junio de 1910 felicitaban a los estudiantes del colegio San José que se examinaron en el Instituto General Técnico de Murcia por sus buenas notas en los exámenes y ningún suspenso²³. Entre ellos a Raimundo Moxó en su primer curso 1909-1910.

Acabada la secundaria, en 1915 comenzó sus estudios para realizar la carrera de ingeniero de caminos en Madrid, de donde volvía a Cieza para pasar las vacaciones de Navidad con su familia²⁴.

En 1929 ya lo encontramos asentado en Madrid como ingeniero y visitando a su familia de Cieza con sus hermanos en las vacaciones de Semana Santa: *Entre los queridos amigos que hemos tenido el gusto de saludar con motivo de asistir estos días a las procesiones, recordamos a los señores don Raimundo Moxó, Ingeniero, el que vino de Madrid con su distinguida y bella hermana Enriqueta; don Antonio Moxó Ruano, distinguido Notario público de Lorca*²⁵.

Para 1931 ya estaba casado con Pilar Capdevila Capitu y la familia, con residencia en Madrid, venía a Cieza a pasar las temporadas de verano y otras vacaciones²⁶. En 1933 encontramos su nombramiento como ingeniero tercero del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado²⁷, y en 1949 ya era ingeniero jefe²⁸.

A lo largo de su carrera realizó multitud de proyectos como el solicitado en 1948 por el promotor Pedro López



Raimundo conduce el coche familiar con su hermano Antonio de pasajero, circa 1916.
FOT_NEG,035/057. AGRM

Crespo para la concesión de 45 litros por segundo de las aguas del río Guadajoz con las que regar 45 hectáreas de la finca “El Álamo”, situada en el término municipal de Córdoba. La captación se haría aguas abajo de la presa del salto denominado “Puente Viejo”, con la instalación de un grupo electro-bomba de 20 CV capaz de elevar el caudal mencionado a una altura manométrica de 12,59 metros²⁹. Con el mismo promotor también realizó otro proyecto en 1950 para la concesión de 30 litros por segundo de las aguas del mismo río, para el riego de 29 hectáreas de la finca “Matasanos” de Córdoba³⁰. Y otro en 1953 para la concesión de 50 litros por segundo de las aguas del río Guadajoz para el riego de 45-26-41 hectáreas de la finca “Cortijo de Peralta”³¹.

En 1947 el ingeniero realizó otro proyecto similar para autorizar al promotor Gaspar Araúz Tejada a derivar 11,5 litros por segundo del río Tajo, en término municipal de Peralejos de las Truchas (Guadalajara), con destino al riego de 11 hectáreas, 46 áreas y 80 centiáreas en fincas de su propiedad. La concesión se otorgó en septiembre de 1956 con arreglo al proyecto de Raimundo Moxó³².

(22) AGRM. El vehículo, un Ford-T Modelo 1910 con matrícula MU-35, perteneció a Manuel Moxó Cuadrado entre 1911 y 1916.

(23) AHRM. Colegio de San José (29/6/1910). *Eco del Segura (Cieza)*, p. 4.

(24) Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (BVPH). La semana en Cieza. Viajeros (23/12/1915). *El Tiempo. Diario independiente*, p. 1.

(25) AMMu. De Cieza (31/3/1929). *Levante Agrario (Murcia)*, p. 4.

(26) AMMu. Cieza (28/7/1931). *La Verdad de Murcia*, p. 3.

(27) BNE. Movimiento de Personal. Obras Públicas (1933). *Madrid científico*, nº 1.343, pp. 15-16.

(28) Enlace Navarro-Jorro (14/10/1949). *ABC*, p. 18.

(29) BVPH. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (11/10/1948). *Boletín oficial de la provincia de Córdoba (BOPC)*, nº 241, p. 4.

(30) BVPH. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (19/07/1950). *BOPC*, nº 170, p. 2.

(31) BVPH. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (16/04/1953). *BOPC*, nº 90, p. 3.

(32) BVPH. Confederación Hidrográfica del Tajo (20/09/1956). *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara (BOPG)*, nº 113, p. 6.

En 1962 también era representante de la empresa constructora ANCOSA, domiciliada en el paseo de la Castellana, número 10 de Madrid, consiguiendo realizar las obras de reforma total de los locales de la Caja General de Depósitos que el edificio antiguo del Ministerio de Hacienda ocupó, por un importe de 6.489.429,981 pesetas³³.

Según noticias, a partir de 1963 también ocuparía el cargo de consejero director de la empresa constructora Ginés Navarro e Hijos, S. A³⁴. Raimundo Moxó Ruano falleció en Madrid³⁵ el 3 de marzo de 1971 y se encuentra enterrado en el panteón familiar de Cieza.

En torno a 1934 los dos ingenieros se involucrarían en un proyecto de rescate de los tesoros que dormían en el fondo de la bahía de Vigo, desde que fueran hundidos los galeones de la flota de Indias a raíz de la Batalla de Rande en plena Guerra de Sucesión española.

La batalla de Rande, 23 de octubre de 1702

Poco antes de morir, Carlos II firmaba el 3 de octubre de 1700 su último testamento, donde nombraba sucesor a Felipe de Anjou, futuro Felipe V de España y nieto del rey de Francia Luis XIV; lo que sembraría la desconfianza en las potencias europeas ante una potente alianza entre Francia y España, que derivó en la firma del Tratado de la Haya del 7 de septiembre de 1701 entre Inglaterra, Austria y las Provincias Unidas de Holanda para una alianza militar contra Francia y España (Herrero, 2002, 143).

La Guerra de Sucesión se declaró formalmente el 15 de mayo de 1702. Para esas fechas la flota de Indias llevaba un retraso de dos años, debido a las circunstancias de la sucesión y la maltrecha Armada española. Como consecuencia se había acumulado en el Caribe uno de los mayores cargamentos de la carrera de Indias, que esperaba la flota francesa para servirle de escolta.

El 11 de junio de 1702 los barcos españoles salieron de Veracruz (México) hacia La Habana para reunirse con la flota francesa que en julio llegaría a La Martinica, por lo que el 24 de julio salía de La Habana la flota de Indias junto con la escolta francesa (González, 2002, 784). Era el cargamento más rico de la flota de Indias desde el descubrimiento de América. 19 galeones españoles (otros historiadores hablan de 23), todos dotados de cañones, aunque sólo tres eran de guerra, al mando del almirante Manuel Velasco, con experiencia exitosa en misiones similares; transportaban la friolera de 108

millones de piezas de plata, oro y otras ricas mercancías (Rodrigo, 2002, 115). Escoltados por 23 barcos de guerra franceses de diferente porte al mando del almirante conde de Château-Renault.

De las primeras acciones de la Gran Alianza contra Francia y España fue el intento de tomar Cádiz por una flota angloholandesa, al mando del almirante Rooke en agosto de 1702, aunque fracasó ante la eficaz resistencia de los gaditanos, retirándose para intentar alcanzar la flota de Indias.

La flota hispanofrancesa llegó sin problemas a las Azores, donde fueron informados de las hostilidades y de que otra escuadra, al mando del almirante inglés Sir Cloudesley Shovel iba en su búsqueda. El conde de Château-Renault propuso poner rumbo a Brest u otro puerto francés, pero Velasco tenía órdenes de llegar a un puerto español y se decidió dirigirse a Vigo, aunque seis barcos se habían separado de la flota y llegaron sin novedad a puerto, cinco en Santander, tres de ellos eran de guerra franceses, y el último a Sanlúcar de Barrameda (González, 2002, 785 y ss).

La flota llegó a la ría de Vigo el 22 de septiembre de 1702, donde los galeones fondearon en la ensenada de San Simón, mientras que los barcos de guerra se apostaron en el estrecho de Rande, justo antes de la ensenada, entre dos fuertes en estado ruinoso que se encontraban en las puntas de Rande al sur y Corbeiro al norte. Ahora tocaba preparar la defensa y desembarcar la carga. Una vez vencida la burocracia del Consejo de Indias se inició la descarga de la plata el 27 de septiembre para transportarla a Lugo en unas 1.500 carretas tiradas por bueyes muy bien escoltadas. Además, también se inició la reparación de los fuertes de Corbeiro y Rande.

La flota de Rooke era muy superior a la de españoles y franceses: 150 barcos de guerra, de los cuales 50 eran navíos de línea entre ingleses y holandeses. Navíos entre 110 y 90 cañones, mientras el mayor de los españoles era el galeón *Jesús, María y José* de Velasco con 44 cañones y el navío *Le Fort* del conde francés tenía 76 cañones. Además, los ingleses contaban con una fuerza de desembarco de casi 10.000 hombres y los holandeses 4.000, frente a los 350 soldados españoles y franceses del fuerte de Rande y dos compañías de soldados y 200 milicianos el de Corbeiro. Otros 1.000 milicianos en la ensenada de Teis, 1.000 en Vigo, repartidos entre la ciudadela de El Castro, castillo de San Sebastián y la ciudad y otros 3.000 milicianos en reserva (González, 2002, 785 y ss).

(33) Ministerio de Hacienda (17/02/1962). *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, nº 42, p. 2.439.

(34) Raimundo Moxó Ruano (3/3/1972). *ABC*, p. 92.

(35) Raimundo Moxó Ruano (4/3/1971). *ABC*, p. 91.



Plano de la bahía de Vigo y el estrecho de Rande, 1936.
 Archivo Santos-Caballero

La flota angloholandesa fondeó el 22 de octubre cerca de Cangas y sus mandos decidieron tomar los castillos y romper la cadena instalada a la entrada de la ensenada, tras la cual se encontraban los barcos de guerra franceses. Además, un barco de la escuadra de Shovel llegó a Vigo informando a Rooke que sus barcos se encontraban por Finisterre, por lo que la batalla comenzó al día siguiente.

Los invasores navegaron río adentro desembarcando 4.000 hombres para tomar Rande y otra fuerza similar para Corbeiro. Ante la superioridad numérica, Rande cayó a las dos horas y Corbeiro, con mayor resistencia, después. Los barcos de primera línea rompieron la cadena y comenzó el combate naval hasta el atardecer del día 24. La derrota era segura y el almirante francés y Velasco decidieron quemar sus naves por lo que la mayor parte de la flota hispano francesa se hundió en la bahía.

Tras el combate naval, ingleses y holandeses saquearon iglesias de la zona, Redondela y el conven-

to de San Francisco, pero no siguieron hasta Vigo, ni persiguieron a las carretas que transportaban la plata desembarcada, temiendo las tropas del príncipe-duque Barbazón, capitán general de Galicia. Aunque el 27 llegó Shovel con su escuadra y se unió al saqueo, Rooke abandonó Vigo el 31 de octubre, después de embarcar a sus tropas y dejando unos 20 barcos, algunos de ellos hospitales, al mando de Shovel. Este realizó incursiones para aprovisionarse sufriendo bajas por las tropas de Barbazón y también abandonó Vigo llevándose algunos barcos apresados, aunque no se sabe su número exacto. Algunos historiadores hablan de 13 barcos, siete de guerra y seis mercantes, otros 11 y otros 20, pero que por encontrarse en mal estado sólo seis podrían ser remolcados. Algunas fuentes dicen que al regreso de la flota angloholandesa el galeón español *Nuestra Señora de los Remedios*, al mando de Pedro Méndez³⁶, se hundió en las islas Cíes y otro barco francés en Breña y los holandeses no tuvieron más remedio que deshacerse de tres barcos más (González, 2002, 785 y ss).

(36) Bará, Milagros (23/4/2017). El tesoro fantasma de Rande. *Diario de Pontevedra* <https://www.diariodepontevedra.es/blog/milagros-bara/el-tesoro-fantasma-de-rande/20170423220821349549.html>

La búsqueda del tesoro

El mito del tesoro de Rande estaba servido. Tras la batalla, Fernando de la Mata dirigió los trabajos de rescate siguiendo instrucciones del Consejo de Indias y durante el siglo XVIII no fueron pocos aventureros los que intentaron recuperar parte del tesoro: el sueco Sjojelm en 1720, sacó cañones, algo de plata y algunos lingotes de oro; Juan Antonio Rivero (1732), que extrajo cañones, planchas metálicas y 3.068 reales de vellón, el francés Goubert, 1740 y Bernardino Freire³⁷ en 1776.

Entre octubre de 1825 y agosto de 1826 Dickson, patrón del bergantín *Enterprise*, utilizó una campana submarina, trabajó por la noche y un buen día desapareció. Por lo que parece que tuvo más suerte, pues según las crónicas inglesas volvió rico a su país³⁸.

En 1859 David Langlands obtuvo del Estado español un permiso de diez años y ocho después, lo cedió al francés Saint Simon Sicard, que se asoció con el francés residente en España Felipe Hipólito Magen, autor del libro *Los galeones de Vigo* (París, 1873). Volvieron en 1870 y recuperaron en un mes 44 kilos de plata, cañones, maderas finas y cerámica. Entre marzo de 1872 y febrero de 1873, el ingeniero francés Mazin sacó un lingote de plata de seiscientos gramos, balas de hierro y trozos de cobre, estaño y bronce con la fragata *Vigo*, diseñada para la extracción de tesoros submarinos, y entre 1884 y 1886, la fragata norteamericana *Vigo Bay Treasure* sacó muebles y maderas preciosas, que sirvieron para que Varela, relojero vigués, realizará unos bastones, llamados de Rande, que estuvieron de moda en la época (Rodrigo, 2002, 116).

También contribuyeron al mito escritores como Julio Verne, que visitó Vigo al menos dos veces: el 4 de junio de 1878, y el 21 de mayo de 1884. Vino por mar a bordo de su yate, *Saint Michel*, y menciona en su libro *20.000 leguas de viaje submarino*, que el capitán Nemo se abastecía de los tesoros submarinos de Vigo³⁹.

Los italianos hicieron también sus pesquisas a finales del siglo XIX. Entre 1892 y 1929, el ingeniero italiano Giuseppe Pino trabajó con su empresa IDRAS y rescató: bandejas de plata del navío inglés *Príncipe George*, vasijas de barro llenas de vino y cañones. Entre 1903 y 1915, Carlos Iberti, con su yate *San Clemente*, probó un hidroscoPIO para ver a través del agua con el fin de encontrar barcos, y fundó con Pino la empresa

Sea Salvage Company Limited. extrajo varios cañones y dijo que en la ría había 24.651.323 libras, pero abandonó (Rodrigo, 2002, 116).

Probaron también suerte Pérez de la Riva, 1842; el americano Frobin en 1882; John Emery Gower en 1885; José González Stéfani, 1887; el inglés Johnson en 1892; los franceses conde de Pradera y Andrieux, 1899; el sueco André Sther en 1913 y el italiano Belfi Luigi en 1929.

El proyecto de Manuel Moxó Durán

Como ya hemos visto, Manuel Moxó Durán se retiró del ejército en 1931 para hacerse cargo de sus empresas. Una de ellas fue poner en marcha el proyecto de rescatar el tesoro de los galeones de Vigo. Según la entrevista que concedió al diario *El Eco de Santiago*, y que se publicó el 29 de enero de 1935, Manuel Moxó explicaba el origen de su proyecto:

El origen de este asunto lo hallé en una novela de Gastón Lerroux «La batalla invisible». La obra es harto fantástica, pero refiere con alguna escrupulosidad y no carencia de certeza el episodio de los galeones hundidos en Vigo. Yo no le conferí entonces mucha importancia al hecho. Cinco o seis años después me enteré de la publicación de la «Historia de la Marina francesa», de La Ronciere, edición de 1932. La leí y obtuve la base para entrar de lleno en el aspecto serio de la cuestión. Ya desde entonces me dediqué a investigar cuanto se había escrito sobre el hecho histórico de los galeones de Vigo. Lo más interesante para mí, que no soy historiador, sino ingeniero, era la parte técnica del rescate del tesoro. Y pensé enseguida en qué procedimiento sería más útil para acometer la empresa⁴⁰.

A partir de aquí, Manuel Moxó comenzó a diseñar su proyecto. Para el cual aseguraba que los buzos no servían, pues una vez bajo el agua apenas podían desarrollar energía que les permitiera una labor de investigación, y aventurarse a entrar por una escotilla de un barco casi enterrado en fango les era imposible, ya que el fondo de la ensenada de San Simón no es de arena sino de fango⁴¹ por los sedimentos y aportes que confluyen a la ría.

(37) El tesoro. *Meirande*. Centro de Interpretación da Batalla e o Patrimonio Cultural de Rande <https://meirande.redondela.gal/es/el-museo/el-tesoro/>

(38) Bará, Milagros (23/4/2017).

(39) El tesoro. *Meirande*.

(40) Galiciana Biblioteca Dixital de Galicia (GBDG). 2.000 millones en oro cubiertos por las aguas (29/1/1936). *El Eco de Santiago*, p. 18.

(41) GBDG. 2.000 millones en oro cubiertos por las aguas (29/1/1936). *El Eco de Santiago*, p. 18.

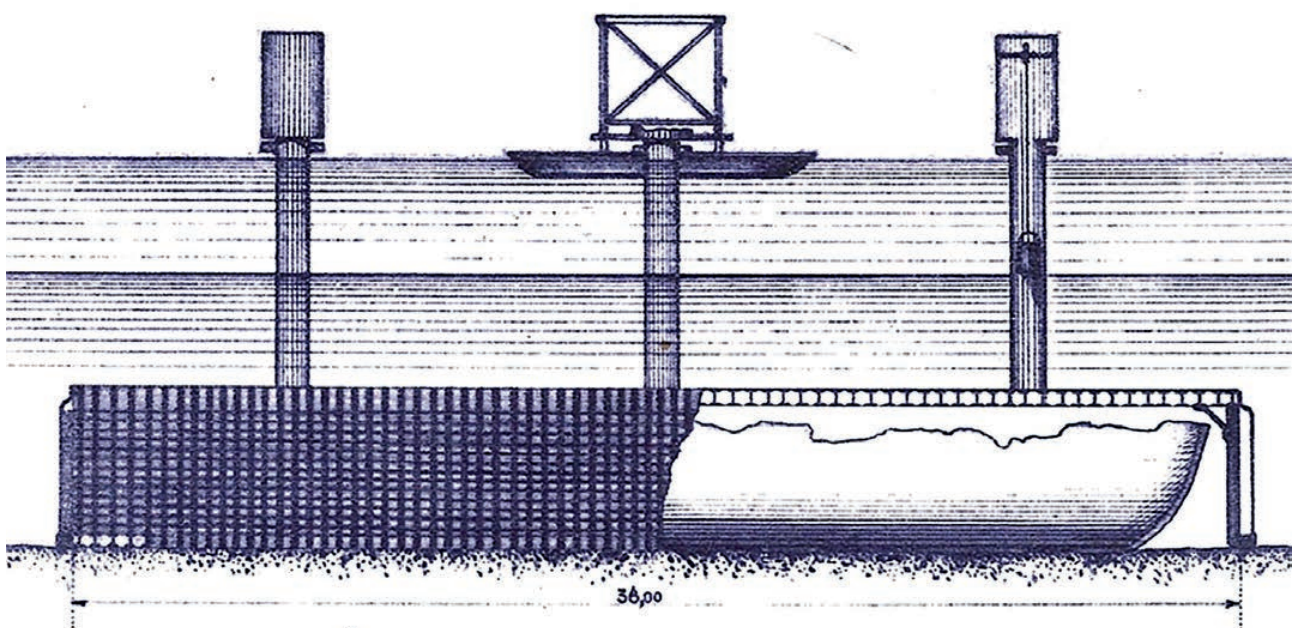
Moxó había estudiado todos los pormenores y los anteriores intentos de rescate. Todos ellos fracasaron en sus intentos, pero sacaron algo, como testimonio innegable que allí permanecen los restos de la batalla. Su fracaso lo achacaba a las soluciones técnicas empleadas. Por ejemplo, el francés Magen empleó buzos y encontró galápagos de plata por un peso total de 60 kilos, pero no pudo hacer más porque se evidenció que el buzo no era el elemento apropiado para resolver el problema técnico de los galeones de Vigo. En cuanto a la empresa Pino, logró señalar sobre plano la situación de 22 pecios, pero se comprobó la ineficacia de la escafandra y del buzo como medio de extracción, a pesar de que, como método de exploración empleó un hidoscopio, que consistía en un tubo abierto en su parte superior y acodado en la inferior, por donde descendía el observador y se situaba delante de una ventana, pero la naturaleza fangosa del fondo dificultaba las observaciones. Por lo que Moxó aseguraba que tenía la solución técnica adecuada y que su proyecto era rigurosamente científico, matemático y posible con la técnica del momento y se basaba en el empleo del aire comprimido, según la experiencia de los trabajos realizados para cimentación de pilares de puentes bajo el agua (Greiner, 1936).

Moxó proyectó la construcción de un cajón metálico sin fondo que albergara un galeón. Para lo cual se basaba en datos de las ordenanzas de 1628 para que los galeones de la carrera de Indias no pasaran de 500 toneladas, pero él tomaba el galeón tipo de 800, cuyas dimensiones permitían fijar las medidas del cajón en 38 metros de largo, 10 de ancho y cinco de alto. El cajón estaría dotado de seis chimeneas de 1,10 metros

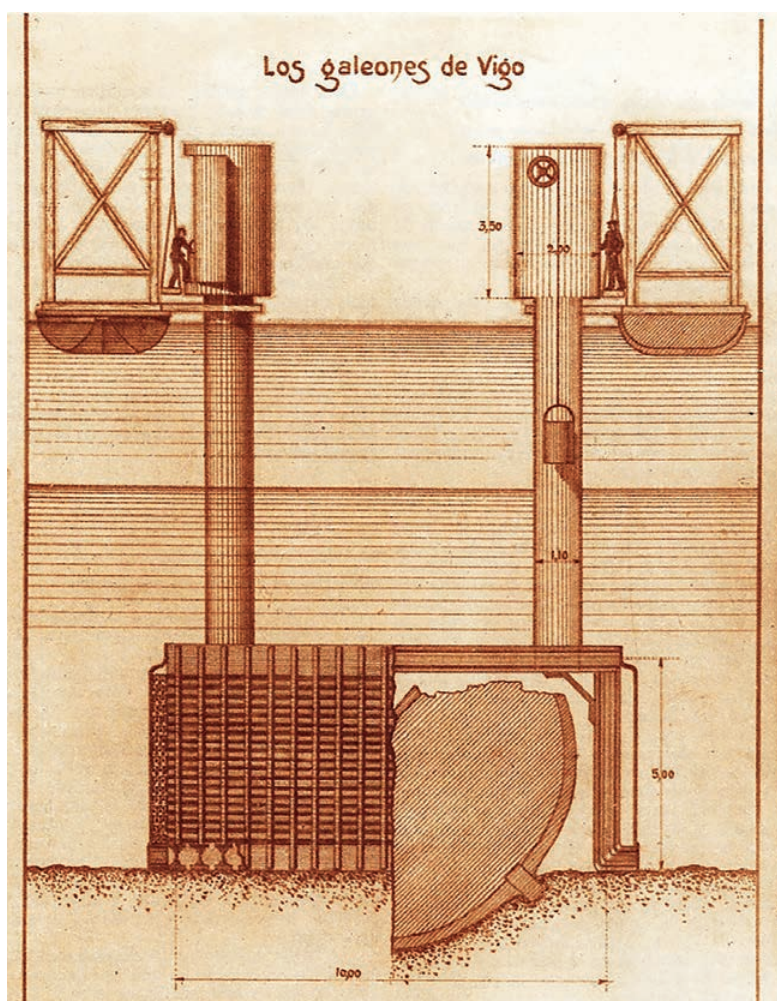
de diámetro con esclusas de tres metros de altura y dos de diámetro. Una instalación de compresores y tuberías enviarían aire al cajón y lo mantendrían en seco. El cajón, convenientemente lastrado, descendería en el agua por su propio peso y se podía elevar y dejar a la altura conveniente y desplazarlo y dejarlo donde se hicieran los trabajos. Las chimeneas servirían de comunicación entre el interior del cajón y la superficie, para paso de obreros, materiales, objetos y fango e irían dotadas de montacargas. Las esclusas con dos puertas permitirían la entrada y salida sin perder presión de aire. En el interior del cajón, andamios colgados del techo, recibirían a los obreros que bajarán por las chimeneas y les permitirían desplazarse al punto de trabajo. También estaba diseñada una perfecta iluminación para fotografías y películas, instalación telefónica, herramientas y equipo. En el exterior, un andamio sobre barcas permitiría la maniobra (Greiner, 1936).

Colocado el cajón sobre el lugar donde yacía un pecio, descendería desplazando el agua y el fango fluido de la parte superior, gracias a la presión del aire. Quedaría en seco la parte superior del barco y para descubrir la otra parte enterrada por debajo del nivel inferior de las paredes del cajón se adosaría una tablestaca metálica al paramento interior de las paredes del cajón lo que prolongaría las paredes del cajón dentro del fango. Terminada la labor sobre un barco se arrancarían la tablestaca y se trasladaría el cajón sobre otro pecio.

Todo lo que se obtuviera podría salir por las chimeneas, excepto un trozo muy grande de barco o un barco entero, entonces se le desprendería del fango y se colo-



Diseño del cajón metálico de Moxó, alzado lateral, 1936.
Archivo Santos-Caballero



Diseño del cajón metálico de Moxó, alzado frontal, 1936.
Archivo Santos-Caballero

caría sobre durmientes, o se suspendería del techo del cajón, si existiera el peligro de que al levantar el barco vuelva a aprisionarle el fango. Y una vez alzado el cajón se pasaría por debajo de las paredes y amarrado a cabos echados a la superficie con flotadores, sería fácil sacarlo tirando de ellos.

Moxó aseguraba que estaban realizados todos los estudios y cálculos de flotación, estabilidad, estructura del cajón, aire comprimido, lanzamiento del cajón al agua, organización de todos los servicios, equipos de obreros, servicio médico para la compresión y descompresión del personal y formalizado el presupuesto necesario (Greiner, 1936).

Patronato y grupo financiero: Los Galeones de Vigo

Por Orden del 7 de julio de 1934 el Estado le otorgó al ingeniero militar la concesión en exclusiva por ocho años para poder explorar los galeones hundidos desde el año de 1702 en la ensenada de San Simón y estrecho de Rande, para que procediera al salvamento de los mismos y de

su carga, según el sistema ideado por él. Ya que la última concesión la tenía el italiano José Raicevidi, en representación de la Sociedad Internacional Pino, en 26 de agosto de 1927 y había caducado el mismo día del año 1930.

La Administración consideraba que el sistema propuesto por Manuel Moxó reunía las condiciones técnicas exigibles para una empresa de esa naturaleza. De acuerdo con los informes de las Inspecciones Generales de Navegación y Buques y Construcciones Navales y por la Asesoría Jurídica de la Subsecretaría de la Marina Civil, teniendo en cuenta algunas condiciones, como que la concesión no podía cederse a tercero, debiendo siempre aparecer como responsable e ingeniero director de los trabajos el Sr. Moxó, quien podría entenderse con el grupo financiero que se formara al efecto. No se podría emplear otro sistema que el contenido en el anteproyecto presentado, salvo los perfeccionamientos que la experiencia dictara. Para lo que el concesionario debía presentar el proyecto definitivo. Debía emplearse exclusivamente personal y material español, con las limitaciones que impusiera la industria nacional. Se formaría una Comisión que serviría de enlace entre la



Administración y el concesionario formada por un funcionario de Servicios Marítimos y un ingeniero naval de la Subsecretaría de la Marina Civil y al comenzar las extracciones se le podría agregar un representante, designado por el Patronato del Museo Naval, que actuaría de perito artístico e histórico. Dicha comisión debería anotar los objetos extraídos, que serían registrados en la Aduana de Vigo para su valoración y conocimiento de Hacienda. Del valor total, el 20% correspondería al Estado y sería ingresado como recurso eventual del Tesoro y del 80% restante podría disponer libremente el concesionario. El Estado se reservaba el derecho de adquirir, previa tasación, al concesionario los objetos de valor artístico o histórico que pudieran encontrarse. La última condición era el plazo de un año a partir de la concesión para que comenzaran los trabajos a flote o en tierra, sino se consideraría la concesión caducada⁴².

A partir de aquí era necesario buscar los inversores que harían posible la financiación en tan breve plazo, por eso la labor desarrollada por Manuel Moxó para llevar adelante su proyecto fue ingente. De hecho, tuvo que pedir una prórroga al Ministerio de Industria y Comercio de un año más, justificando el apremio de tiempo para vencer las dificultades económicas que suponía la financiación del proyecto. Plazo que le concedieron contando a partir de la fecha de publicación de la Orden⁴³, que fue el 14 de julio de 1935.

Para solventar la financiación se formó un Patronato de los Galeones de Vigo el día 3 de octubre de 1935, ya que ese día se celebró la primera reunión plenaria y entre los primeros acuerdos estuvo que el capital necesario debía ser totalmente español, al igual que el sistema y el proyecto, además del material y los obreros.

Respecto al capital necesario, se formó una Sociedad Anónima, llamada: Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero, constituida por escritura pública otorgada en Madrid el 24 de enero de 1936 ante el notario Alejandro Arizcun; con un capital de cuatro millones de pesetas, repartidas en 15 acciones de fundador de 5.000 pesetas, 500 acciones clase A de 100 pesetas y 7.750 acciones clase B de 500 pesetas. Al suscribirlas se desembolsaría la mitad del capital. La escasa cuantía de las acciones aseguraba un carácter nacional y popular por deseo de Manuel Moxó y el Patronato. Se acudió también a la banca, no para pedir ningún préstamo, sino para que ayudara en la sus-

cripción de acciones en toda España. De esta forma la sociedad quedó constituida con un capital nominal de cuatro millones y realmente de sólo dos millones, con los que Moxó aseguraba se cubrirían los gastos del proyecto, quedando los otros dos en reserva por si fuesen necesarios en posteriores trabajos.

Los beneficios obtenidos se repartirían íntegramente entre los accionistas hasta amortizar el capital aportado y los siguientes beneficios se distribuirían la mitad entre los accionistas y el resto se dividiría entre el concesionario y director, Consejo de Administración, ingeniero y obreros de todo tipo, para darle carácter más popular al proyecto⁴⁴.

El Consejo de Administración de la sociedad estaba formado por las siguientes personas: Presidente: don Luis Gámir Espina, ingeniero de Minas. Vicepresidente: don Salvador García de Pruneda, ingeniero militar. Consejeros: don Eduardo J. de Castro, ingeniero de Caminos; don Mario Pintos Levy, ingeniero militar; don Carlos Martínez García, abogado y registrador de la Propiedad; don Francisco del Valle Oñoro, ingeniero militar. Secretario: don Raimundo Moxó Ruano, ingeniero de Caminos⁴⁵.

El Patronato visitó de forma sistemática al Gobierno para pedirle ayuda y para que suscribiera algunas acciones. Comenzaron por el ministro de Obras Públicas, que fue el primero en acceder a la audiencia solicitada, de la que salieron muy contentos de la entrevista con el señor Lucía y visitando más tarde al presidente de la República el 12 de noviembre de 1935, el director del proyecto, Manuel Moxó y Francisco del Valle, consejero de la sociedad e ingeniero militar⁴⁶.

Intensa campaña de publicidad

El Patronato desarrolló una amplia e intensa campaña publicitaria por todo el territorio nacional, encabezada por el director del proyecto que, recordemos, era dueño de la agencia de publicidad Moxó. Comenzaron con el profuso envío de un manifiesto y boletín de suscripción a todas las provincias, en el que constaban las personalidades que componían el Patronato, así como sus asesores técnicos que avalaban la solvencia del proyecto. Además de la información necesaria para suscribir acciones en cualquier rincón del territorio nacional, asegurando

(42) Orden autorizando a D. Manuel Moxó Durán para la extracción de los galeones hundidos en la bahía de Vigo (14/07/1934). *Gaceta de Madrid*, nº 195, p. 502.

(43) Orden concediendo prórroga de un año solicitada por D. Manuel Moxó Durán para comenzar los trabajos de salvamento de los galeones de la flota de Indias, hundidos en la bahía de Vigo desde el año 1702. (14/07/1935). *Gaceta de Madrid*, nº 195, p. 541.

(44) AMMu. El Patronato de los Galeones de Vigo (3/11/1935). *La Verdad de Murcia*, p. 1.

(45) BNE. Los Galeones de Vigo (17/3/1936). *Ahora (Madrid)*, p. 36.

(46) BNE. El señor Alcalá Zamora (13/11/1935). *El Siglo futuro*, n.º 18.449, p. 14.

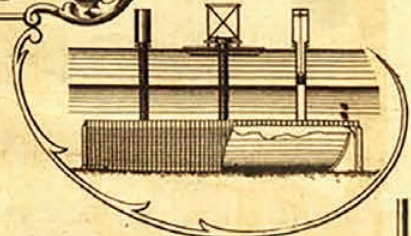
ALAS

LOS GALEONES DE VIGO

GRUPO FINANCIERO



SOCIEDAD ANONIMA CONSTITUIDA POR ESCRITURA PUBLICA OTORGADA EN MADRID, EL 24 DE ENERO DE 1936, ANTE EL NOTARIO DON ALEJANDRO ARIZCUN



OBRAS DE RESCATE DE LOS TESOROS DE LA FLOTA DE INDIAS, HUNDIDA EN AGUAS DE LA ENSENADA DE SAN SIMON, DE LA BAHIA DE VIGO, EN 1702

CAPITAL: 4.000.000 DE PESETAS

15 ACCIONES DE FUNDADOR DE 5.000 PESETAS. 500 ACCIONES CLASE A, DE 100 PESETAS. 7.750 ACCIONES CLASE B, DE 500 PESETAS

CONSEJO DE ADMINISTRACION

Presidente: D. Luis Gámir Espina, ingeniero de Minas. Vicepresidente: D. Salvador García de Pruneda, ingeniero militar. Consejeros: D. Eduardo J. de Castro, ingeniero de Caminos. D. Mario Pintos Levy, ingeniero militar. D. Carlos Martínez García, abogado y registrador de la Propiedad, y D. Francisco del Valle Oñoro, ingeniero militar. Secretario: D. Raimundo Moxó Ruano, ingeniero de Caminos.

INGENIERO DIRECTOR: D. MANUEL MOXO. AUTOR DEL PROYECTO OFICIALMENTE APROBADO PARA REALIZAR LAS OBRAS

CONSEJO TECNICO CONSULTIVO

(Independiente del de Administración, sus funciones se relacionan exclusivamente con el desarrollo técnico y el interés arqueológico de los trabajos).

Presidente: D. Eduardo J. de Castro, ingeniero de Caminos y profesor de Puertos de la Escuela. D. Camilo Molins, contraalmirante de la Armada. D. Alfonso Peña Bocuf, académico de Ciencias e ingeniero de Caminos. D. Gervasio de Artiñano, académico de la Historia e ingeniero industrial, y D. Emilio Herrera, académico de Ciencias e ingeniero militar.

SUSCRIPCION PUBLICA DEL SOBRIANTE DE LAS ACCIONES CLASE A Y CLASE B, AL PORTADOR, después de haber sido adjudicadas las correspondientes a las peticiones previamente recibidas.

MADRID

ENTREGA INMEDIATA DE LOS TITULOS DEFINITIVOS contra su valor (100 pesetas por cada Acción clase A y 500 pesetas por cada Acción clase B) EN EL BANCO MERCANTIL E INDUSTRIAL, avenida de Pi y Margall, número 12, de diez a dos, por la mañana, y (excepto los sábados) de cuatro a cinco, por la tarde, Y EN las Oficinas del Grupo financiero, MARTIN DE LOS HEROS, número 25, bajo izquierda, de diez a dos, por la mañana, y de cuatro a siete, por la tarde.

PROVINCIAS

Directamente por los interesados o por sus Bancos diríjanse los PEDIDOS DE ACCIONES A LOS GALEONES DE VIGO, GRUPO FINANCIERO, APARTADO 8.037, MADRID. Y por intermedio de un Banco de cada localidad (o en su defecto por correo contra reembolso), se recibirán a los pocos días los títulos definitivos contra entrega de su valor (100 pesetas por cada Acción clase A y 500 pesetas por cada Acción clase B, sin más gastos).

NOTA.—Los pedidos se atenderán por riguroso orden de llegada, hasta quedar cubierta la suscripción.

UNA EMPRESA ESPAÑOLA, INSPIRADA EN ELEVADOS IDEALES, AVALADA POR LAS MAS SERIAS COMPROBACIONES HISTORICAS Y CUYO EXITO ASEGURA UN MEDITADO PROYECTO TECNICO

EL TESORO QUE VA A RESCATARSE, EN ORO Y PLATA, ES SUPERIOR A 180 MILLONES DE PESETAS. ¿LLEGARA A LOS 980 MILLONES DE PESETAS, COMO AFIRMA EL PROFESOR IBERTI? ¿PASARA DE ESTA CIFRA?

SE HA ESTABLECIDO UN MINIMO, PERO NO HAY POSIBILIDAD DE FIJAR UN MAXIMO

ASI SE HA DICHO, QUE PUEDE SER ESTA LA AVENTURA MAS EXTRAORDINARIA DE NUESTRO SIGLO OCASION UNICA PARA OBTENER UNOS BENEFICIOS EXCEPCIONALES, CONTRIBUYENDO A UNA OBRA ALTAMENTE PATRIOTICA

"ALAS", Empresa Anunciadora.

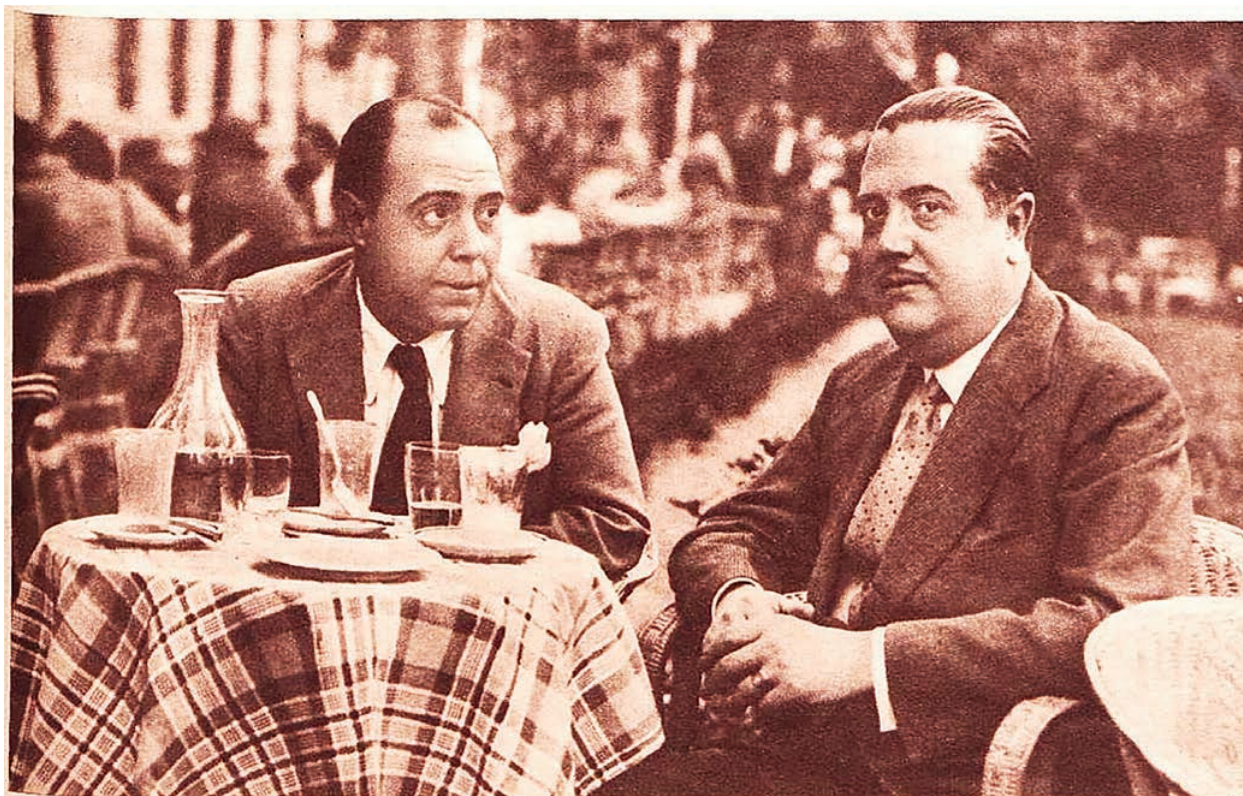
que el tesoro a rescatar en oro y plata era superior a 180 millones de pesetas, incluso podría llegar a los 980 millones, como afirmaba el profesor Iberti, uno de los investigadores anteriores. Aparte del Consejo de Administración de la sociedad existía un Consejo Técnico Consultivo con funciones relacionadas con el desarrollo técnico y el interés arqueológico de los trabajos y lo formaban: Presidente: D. Eduardo J. de Castro, ingeniero de Caminos y profesor de Puertos de la Escuela. D. Camilo Molins, contraalmirante de la Armada. D. Alfonso Peña Boeuf, académico de Ciencias e ingeniero de Caminos. D. Gervasio de Artiñano, académico de la Historia e ingeniero industrial, y D. Emilio Herrera, académico de Ciencias e ingeniero militar⁴⁷.

Se publicaron noticias de la sociedad en la mayoría de los periódicos de provincias. Anuncios en catalán para la suscripción de acciones: *Acudin avui mateix a la subcripció d'accions d'aquesta Societat: Los Galeones de*

*Vigo*⁴⁸. Anuncios en Radio Barcelona y con el manifiesto completo: *Los Galeones de Vigo. Grup Financer*⁴⁹.

Por supuesto, los diarios gallegos también siguieron las vicisitudes del proyecto con todo lujo de detalles. Anunciando el proyecto con llamativos titulares: *2.000 millones en oro cubiertos por las aguas*⁵⁰. *Al rescate de los galeones de Vigo*⁵¹.

Y en Madrid, muchos periódicos se hicieron eco de los pasos del proyecto: *ABC*, *ESTO*, *Diario de Madrid*, *El Siglo Futuro*, *El Heraldo de Madrid*, etc., con muchas entrevistas y explicaciones de los pasos a llevar a cabo y de los beneficios esperados, como la ofrecida en agosto de 1935 al redactor de *Crónica*, también ciezano, Pedro Massa (Caballero, 2002, 19), con titulares y todo lujo de detalles: *Una riqueza fabulosa que duerme entre el fango desde hace doscientos treinta y tres años. Lo que se hizo para tratar de extraer el oro de los galeones de Vigo y lo que se va a hacer ahora*⁵².



El ingeniero don Manuel Moxó, autor del proyecto, que en breve se pondrá en práctica, para extraer los tesoros que guardan los antiguos galeones hundidos en la bahía de Vigo, posa para una fotografía de CRÓNICA, acompañado por nuestro colaborador Pedro Massa. (Fot. Piortiz)

Entrevista del reportero ciezano Pedro Massa a su paisano Manuel Moxó, 1936. BNE

(47) BNE. Los Galeones de Vigo (17/3/1936). *Ahora (Madrid)*, p. 36.

(48) Arxiu de Revistes Catalanes Antiques (ARCA). Los Galeones de Vigo (17/4/1936). *La Veu de Catalunya* diari català d'avisos, noticias y anuncis. Any 46, nº 12425, p. 17.

(49) ARCA. Los Galeones de Vigo. Grup Financer (16 abr. 1936). *La Humanitat*, Any 5, nº 1293, p. 4.

(50) GBDG. 2.000 millones en oro cubiertos por las aguas (29/1/1936). *El Eco de Santiago*, p. 18.

(51) GBDG. Al rescate de los galeones de Vigo (15/1/1935). *El pueblo gallego*, ano XII, nº 3361, p. 1.

(52) BNE. Una riqueza fabulosa que duerme entre el fango desde hace doscientos treinta y tres años (18/8/1935). *Crónica. Madrid*, p. 23.

Y multitud de conferencias por toda España, algunas de ellas: en febrero de 1935 en el Centro de Hijos de Vigo⁵³; en junio, en el Centro Cultural del Ejército y de la Armada en Madrid⁵⁴; en noviembre del mismo año, en la Escuela de Ingenieros de Minas, también en Madrid⁵⁵, entre otras, donde Moxó explicaba su proyecto y fijaba de forma aproximada el valor del tesoro existente:

El valor de la flota del cargamento anterior; la del año 1698. Esta se componía de trece galeones y trajo en oro y plata 30 millones de piezas de a ocho registradas y 15 millones más de particulares ocultos: 45 millones en total. Si consideramos que la flota de 1702 se componía de 20 galeones y que traía las contribuciones y rentas de tres años, es lógico pensar que trajera algunos millones más. Sin embargo, para fijar una cifra irrefragable tomemos como mínimo esos 45 millones de piezas de a ocho. [Lo desembarcado antes de la batalla] se puede fijar gracias a un decreto de Felipe V, del 6 de febrero de 1703. Esta cantidad es de 6.600.000 piezas de a ocho. [...] Y en cuanto a lo que se llevaron los vencedores en plata y oro, la cifra mayor es la dada por el inglés Boyer, que indica cinco millones. Oldminxon's y Campbell la reducen a dos millones. Por ello puede y debe aceptarse la de cuatro millones de piezas de a ocho, que indican los historiadores españoles. [...] Lo que queda en oro y plata en la ensenada de San Simón, por lo menos, son 34 millones de piezas de a ocho. He reducido esta cifra a pesetas, a nuestras pesetas de hoy día, y [...] me he atendido a conceptos mínimos; es decir, que yo considero que esas piezas de a ocho valen 5,50 pesetas, que es el menor valor que pueden tener, prescindiendo de que, tradicionalmente se opina que esas piezas de a ocho hundidas eran de doblón de oro de ocho escudos, cuyo valor actual rebasa las 85 pesetas. No quiero aceptar esa cifra [...] Me basta con poder demostrar, como demuestro, con datos absolutamente verídicos, que el tesoro que voy a intentar rescatar, no puede ser inferior a 187 millones de pesetas, valor de los 34 millones de

piezas de a ocho aceptadas modestamente por mí a 5,50 pesetas (Greiner, 1936).

La campaña de publicidad fue un éxito y para marzo de 1936 ya se habían cubierto la mayoría de las acciones, sólo quedaban algunas de 500 pesetas y se anunciaban con el titular: *España apasionada por SU EMPRESA de rescatar los tesoros de los galeones de Vigo*⁵⁶.

El proyecto sin director

Manuel Moxó Durán murió en Paracuellos de Jarama el día 7 de noviembre de 1936 y el proyecto de su vida quedó sin su mayor impulsor, pero por Orden de 17 de enero de 1940 se realizó una nueva concesión por tres años, prorrogable a otros tres a la viuda de Moxó, Carmen Ortiz de Villajos, en nombre propio y de sus hijos, a Luis Gámir en representación de Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero y al ingeniero holandés Van Wienen, que tenía patentes de instrumentos para salvamento marítimo y un sistema de rescate. Siempre bajo la supervisión de la Comisión y las condiciones que fijó el Estado español. De hecho, se iniciaron los trabajos de rescate ese mismo año, ya que tenían un plazo de tres meses para comenzar⁵⁷.

El 31 de mayo de 1940, Raimundo Moxó Ruano, como secretario de la sociedad convocaba una Junta General Ordinaria para informar sobre la desgracia del fallecimiento del director, modificar estatutos y reconstituir el Consejo de Administración⁵⁸. Y ese mismo mes llegaba a Vigo el vapor holandés *Odyseus*, desembarcando una torre metálica submarina, que formaba parte de la maquinaria a emplear en el rescate. La torre submarina constaba de dos cuerpos y en ella se realizarían los trabajos a presión en el fondo del mar. Torre inventada y patentada por el ingeniero director, Van Wienen. Los dos cuerpos de la torre tenían respectivamente un peso de 7.500 y 5.500 kilogramos. Según la noticia, las demás máquinas complementarias, como motores, compresores, etc., se entregarían en breve plazo, a pesar de las circunstancias que atravesaba Europa, y los trabajos de extracción no tardarían en iniciarse. En ese momento, se estaba procediendo a sondear para señalar la situación de los pecios. Habían sido señalados ya con boyas unos doce cascos y se esperaba que en ese verano recibieran las obras un gran impulso⁵⁹.

(53) GBDG. Conferencia en el Centro de Hijos de Vigo (26/2/1935). *El pueblo gallego*, año XII, nº 3397, p. 5.

(54) Conferencia del señor Moxó en el Centro del Ejército y de la Armada (28/6/1935). *ABC*, p. 43.

(55) Los galeones de Vigo (21/11/1935). *ABC*, p. 41.

(56) España apasionada por SU EMPRESA de rescatar los tesoros de los galeones de Vigo (22/3/1936). *ABC*, p. 38.

(57) Orden sobre concesión de la extracción de los tesoros hundidos en la ría de Vigo (20/01/1940). *Boletín Oficial del Estado*, nº 20, pp. 497-498.

(58) Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero (22/5/1940). *ABC*, p. 10.

(59) Archivo de la Villa de Madrid (AVM). El tesoro de los galeones de Vigo (25/5/1940). *Arriba*, nº 359, p. 2.



LOS GALEONES DE VIGO
GRUPO FINANCIERO

HAN COMENZADO
LOS TRABAJOS TECNICOS DE ESTA EMPRESA,
QUE VA RAPIDAMENTE A SU REALIZACION

Va a procederse inmediatamente a establecer los contratos para adquisición y construcción del material y maquinaria

ESTA YA GUBIERTA UNA GRAN PARTE DEL CAPITAL

SUSCRIPCION PUBLICA DE ACCIONES AL PORTADOR DE 500 PESETAS:
MADRID.--EN EL BANCO MERCANTIL E INDUSTRIAL, Avenida de Pi y Margall, 12, y en las Oficinas del
GRUPO FINANCIERO, Martín de los Heros, 25.
BARCELONA.--EN LOS BANCOS ADHERIDOS AL SINDICATO DE BANQUEROS DE BARCELONA.

Sucesivamente, y muy en breve, se abrirá la suscripción directa en otras poblaciones. En tanto, de provincias pueden dirigirse pedidos de acciones a LOS GALEONES DE VIGO, GRUPO FINANCIERO, Apartado 8.037 - MADRID

Anuncio con la mayoría de las acciones vendidas, 1936. BNE

Aunque los trabajos no debieron desarrollarse como se esperaba, pues años más tarde, los mismos interesados solicitaban la caducidad de la concesión, que caducó por Orden de 23 de octubre de 1944⁶⁰.

El 3 de marzo de 1945 se convocaba Junta General Extraordinaria para tratar de la posible disolución de la sociedad⁶¹. Y al año siguiente se volvía a convocar la Junta el 13 de abril de 1946 para dar cuenta de la disolución de la sociedad y nombramiento de la comisión liquidadora para la devolución del dinero de las acciones⁶².

Según Bará, en 2011 Javier Luaces y su equipo analizó ciertos puntos de interés en la zona. Aunque en la actualidad el peligro de contaminación por metales pesados como el plomo, hace inviable remover los fondos de la ría, para no perjudicar la actividad pesquera y marisquera de la zona. Existe también la duda de que todavía quede un gran tesoro en el fondo marino de Rande debido a los expolios realizados por barcos cazatesoros, la descarga de la plata antes de la batalla⁶³ y los galeones apresados por el enemigo.

(60) Orden sobre caducidad de la concesión otorgada el 17 de enero de 1940 para la extracción de los tesoros hundidos en la bahía de Vigo (28/10/1944). *Boletín Oficial del Estado*, nº 302, p. 8086.

(61) Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero, S. A. (9/2/1945). *ABC*, p. 14.

(62) Los Galeones de Vigo. Grupo Financiero, S. A. (4/4/1946). *ABC*, p. 18.

(63) Bará, Milagros (23/4/2017).

BIBLIOGRAFÍA

- Caballero González, Manuela (2002). Pedro Massa Pérez: un periodista con proyección internacional. *Andelma*, 1(4), 19-19.
- González Fernández, Marcelino (2002). Vigo 1702: Batalla de Rande. *Revista general de marina* (243), 781-794.
- Greiner, Gabriel (1936). Los galeones y tesoros de la ría de Vigo. *Revista Blanco y Negro*, s/p. Archivo Santos-Caballero.
- Herrero Sánchez, Manuel (2002). Las Provincias Unidas y la Guerra de Sucesión española. *Pedralbes: Revista d'història moderna*, (22), 133-153.
- Rodrigo de Larrucea, Jaime (2002). El patrimonio subacuático desde el punto de vista legislativo. *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 10(39), 112-117.
- Rosa de la González, Manuel (2004). *Cieza. Repertorio heráldico. Repertorio heráldico de la Región de Murcia*, nº 20. Coordinador de la serie Antonino González Blanco. Murcia. Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia. Fundación Cajamurcia.