

RAFAEL CASTRO RODRÍGUEZ

MATANZAS 1628

*LA CAPTURA DE LA FLOTA DE NUEVA ESPAÑA
DE JUAN DE BENAVIDES Y BAZÁN*



www.edaf.net

MADRID - MÉXICO - BUENOS AIRES - SANTIAGO
2024

ÍNDICE

Prólogo	11
Parte I. EL MARCO DEL CUADRO	17
Capítulo I	
El monopolio, la Carrera de Indias y sus enemigos	19
Portugal y Castilla conquistan los océanos	19
Astilleros, barcos, armamentos	23
Control regio, iniciativa privada	29
Las armadas del emperador y los ataques de Francisco I	
Las flotas de Indias hasta 1561	37
La creación del sistema de flotas en 1561-1564	
y los hombres que las integraron	45
La travesía	58
Comercio y ferias	69
Un capítulo aparte: el fraude	
<i>In crescendo</i> como el humo de los cañones	77
Inglaterra toma el relevo de Francia	86
Notas al capítulo I	103
Capítulo II	
El holandés errante	113
Los inicios. De la diáspora a la tregua (1585-1609)	113
La tregua	127
La WIC y sus grandes designios	132
Espías	152
Notas al capítulo II	157

Parte 2. EL LIENZO	163
Capítulo III	
Don Juan de Benavides Bazán	
y la flota de Nueva España de 1627-1628	165
La Armada del Mar Océano	165
El desenlace	194
La acusación	259
Notas al capítulo III	285
Capítulo IV	
Las secuelas de Matanzas.	
Todo lo que no supo Benavides por estar preso (1629-1635) ...	299
Uno	299
Dos	324
Tres	329
Cuatro	334
Cinco	337
Seis	341
Siete	346
Ocho	355
Nueve	358
Notas al capítulo IV	365
Capítulo V	
El suplicio	375
Notas al capítulo V	381
Epílogo	
Las últimas tentativas de Pie de Palo de emular a Piet Heyn ...	383
Balance. El final de la WIC	392
Notas al epílogo	395
Bibliografía	397

PRÓLOGO

EL DESASTRE DE 1628 EN LA BAHÍA DE MATANZAS en la isla de Cuba conllevó gravísimas consecuencias políticas y económicas para la Monarquía Hispánica de Felipe IV. La captura, por primera y única vez en la historia, de una de flota del tesoro al completo, tuvo lugar además en el peor momento posible. El año anterior la Hacienda Real había declarado la bancarrota, incapaz de hacer frente por más tiempo al inmenso déficit de la monarquía, porque al endeudamiento crónico se había sumado el apabullante gasto militar de la gran ofensiva general que caracterizó los primeros años del reinado.

Los riquísimos banqueros de Génova se negaban a seguir engordando la bola de nieve que suponía financiar la política militar española, conscientes de que la situación era insostenible y estaban arriesgando su propia solvencia. De forma que, cuando la monarquía declaró el impago de los intereses de sus préstamos, cerraron completamente el grifo. Por ello, la llegada de la flota del tesoro de Nueva España en 1628 era esencial, al menos para satisfacer los gastos más urgentes, porque la monarquía seguía enredada en una maraña de guerras y conflictos que abarcaba Flandes, Alemania, Italia y otros puntos del continente y que tenían cada vez mayor repercusión en los mares que bañaban el inmenso imperio hispano-portugués.

No significa esto que si la flota hubiera llegado, los problemas de la monarquía se hubieran resuelto, en absoluto, prácticamente todo el dinero de la corona que transportaban los barcos estaba ya comprometido y los gastos corrientes superaban con mucho el montante que se esperaba de América, pero la pérdida de esos ingresos fue un desastre doble, por un lado porque con ellos se quería sufragar aquellos pagos que no admitían demora y dar un leve respiro a las situaciones más angustiosas, por otro y más importante aún, porque supuso regar de millones al principal enemigo de la monarquía, las Provincias Unidas, que en esos momentos habían desplegado una doble ofensiva, terrestre en Flandes y marítima en los océanos Atlántico, Índico y Pacífico.

A los neerlandeses les cayeron del cielo entre cuatro y seis millones de ducados españoles, además de varios barcos de guerra y multitud de cañones, que reforzaron la capacidad económica y militar del que ya era

de por sí el territorio más próspero y rico de Europa gracias a la potencia de su comercio marítimo y la eficacia de sus industrias. El golpe para España era brutal, en tanto que lo que perdía, caía en manos de su peor enemigo, al que tan solo tres años antes creía haber llevado al límite de su resistencia tras las conquistas de Breda y Bahía de todos los Santos, y que, sin embargo, se había recuperado de una forma asombrosa hasta el punto de iniciar una ofensiva general. Ahora, el dinero de la flota de Nueva España venía a reforzar el ataque holandés.

Pero aquello no era solo un desastre para las arcas reales y para la estrategia internacional de la monarquía, fue un golpe doble para los particulares, porque a lo que perdieron de la captura de 1628 vino a sumarse lo que el rey les requirió de la flota del año siguiente. La flota de Larraspuru, que llegó en 1629 a España, trajo casi un millón de ducados para el rey, pero tras la pérdida del convoy anterior no era suficiente. La Hacienda estaba desesperada por conseguir liquidez, así que el Gobierno se quedó también con un tercio de las remesas de particulares que traían los barcos y les arrebató un millón extra. Fue un varapalo para el comercio de Indias que disparó el ya infladísimo mercado negro que ahuyentaba a los inversores; si no podían confiar en la seguridad jurídica de sus negocios, no merecía la pena arriesgar su dinero en el comercio americano.

Nada demuestra mejor la gravedad de este episodio que las palabras de un colérico Felipe IV exigiendo que las cabezas de los responsables fueran colocadas en la bahía de Matanzas como escarmiento, casi una sentencia de muerte anticipada para los comandantes de la flota perdida. Cuesta encontrar ocasiones en las que este rey o cualquier otro monarca de su dinastía diesen rienda suelta a su ira de esa manera, llegando a afirmar que se le revolvió la sangre en las venas cada vez que recordaba lo que había pasado.

Aunque lo que más enojaba a Felipe no eran las pérdidas económicas, sino algo mucho más importante para la mentalidad de la época, y más aún en la que era la primera potencia del mundo; lo realmente grave era el tremendo golpe al prestigio de la monarquía que había supuesto la pérdida de una armada sin ni siquiera luchar, con los principales mandos en tierra, incumpliendo su sagrado deber de defender los barcos a costa de su propia vida. En un país que basaba su política internacional en la reputación, este episodio suponía un menoscabo en ella de un tamaño difícil de medir.

Además, quedaba rota la imagen de invulnerabilidad que tenía el sistema de convoy del tesoro; en más de medio siglo nadie había conse-

guido hacerse con la plata americana, a pesar de que ingleses, franceses y holandeses lo habían intentado en innumerables ocasiones. Es muy posible que en gran medida esa idea de fortaleza fuera el origen del desastre, porque había llevado a los responsables de la flota a relajar año tras año los sistemas de protección, metiendo cada vez más carga en los buques de guerra, algo que prohibían las ordenanzas, y cometiendo imprudencias por las que ahora tocaba pagar un alto precio.

Sorprendentemente, este acontecimiento carecía hasta ahora de un estudio en profundidad, al menos desde el punto de vista español. Aunque ha sido analizado desde la perspectiva holandesa, del lado hispano solo hay algunos acercamientos parciales, en su mayoría antiguos. Este libro viene a llenar ese hueco de forma brillante. El autor ha reunido y exprimido todas las fuentes de época para hacer una descripción desde una perspectiva naval y militar de lo que sucedió en la bahía cubana en 1628. Pero ha hecho mucho más, porque en la obra se disecciona el sistema de flotas que estableció la monarquía en la década de 1560 para proteger el transporte de las riquezas americanas a España; las amenazas que asediaban las rutas marítimas españolas, fundamentalmente desde que los holandeses adoptaron la estrategia de hostigar las indias españolas y portuguesas para obligar a la Monarquía a dispersar sus esfuerzos; el contexto internacional en el que se produjo el desastre y sus consecuencias, y muchos otros asuntos que contextualizan perfectamente el objeto central de estudio.

La obra en realidad son dos libros en uno. Por una parte están los capítulos que desgranar toda la información naval, política y de relaciones internacionales, que están tratados de forma académica con un fuerte apoyo historiográfico y no poco trabajo con fuentes primarias, bien secuenciados y claramente expuestos; por otro, hay un bloque central en el que, en un estilo mucho más narrativo, se describen con gran detalle los preparativos de la flota de Nueva España de 1628; el periplo de los barcos hacia La Habana, donde debían unirse a la flota de Tierra Firme para formar un convoy único hacia España; el ataque holandés antes de alcanzar la capital cubana; la fallida maniobra de evasión y las medidas que se tomaron en España para investigar todo lo sucedido y castigar a los responsables.

Es precisamente la originalidad de la parte central del libro lo que le otorga un atractivo extraordinario. El autor, sin inhibiciones, decidió arriesgar con un estilo narrativo, incluso introduciendo algún diálogo durante la descripción del ataque. Sin embargo, nada es gratuito, toda la