

Castro Rodríguez, Rafael. **Matanzas 1628. La captura de la flota de Nueva España de Juan de Benavides Bazán**. Edaf, Madrid (España) y Algaba ediciones, Puebla (México); 2024, 403 pp. ISBN: 978-84-414428-1-8.

Interesante libro que habla de uno de los mayores desastres, por no decir el mayor, de los sufridos por el tráfico de la Carrera de Indias en los 300 años de su historia, y más concretamente, en la que fue la historia de la flota de Nueva España; la que unía Sevilla como cabecera de la Casa de Contratación, con Veracruz, en Nueva España, actual México.

Narra el apresamiento por parte de los holandeses de los barcos pertenecientes a la flota mandada por Juan de Benavides y Bazán, y el rico cargamento que transportaban. Fue un gran golpe para la monarquía española por la pérdida de los barcos y su valiosa carga, y por el enorme descrédito al que se vio sometida España, unido a la pérdida del respeto que tuvo que sufrir la Armada. Y fue una gran tragedia que llevó a la posterior ejecución de Benavides en Sevilla.

El autor, Rafael Castro Rodríguez (Madrid, 1972), licenciado en Historia por la Universidad Complutense de Madrid en la especialidad de Historia Moderna, ha realizado muchas investigaciones en el Archivo Histórico Nacional, el Archivo General de Indias, el Archivo de Simancas, la Biblioteca Nacional y la Real Academia de la Historia entre otros centros. En esta obra realiza un profundo análisis de las causas que llevaron al apresamiento de aquella Flota de Nueva España, junto con sus consecuencias y los posteriores desenlaces.

Enmarcadas por un prólogo y un epílogo, el libro consta de dos partes: Parte I titulada *“El marco del cuadro”*, encargada de poner al lector en situación, y Parte II con el título *“El lienzo”*, que describe a los protagonistas – Piet Heyn, Benavides y su flota -, y narra el desenlace, con el apresamiento de la flota y la ejecución de su comandante.

La Parte I, repartida en dos capítulos: *“El monopolio, la Carrera de Indias y sus enemigos”* y *“El holandés errante”*, hace un amplio repaso por las actividades de España y Portugal a partir del siglo XV, para la conquista de los océanos y los repartos de zonas de influencia con el arbitrio del Papa - bulas *Romanus Pontifex*, *Inter Caetera* y *Breve Inter Caetera*, y los tratados de Alcaçovas-Toledo (1479-1480) y Tordesillas (1494) -. Cita los descubrimientos, las nuevas rutas abiertas por mar, los monopolios comerciales, los bienes y mercancías transportadas, entre ellas metales preciosos, los movimientos inflacionistas y muchos otros asuntos, en los que destacaban los elementos principales e imprescindibles para aquel tráfico y comercio: los barcos.

Al hablar de los barcos, el autor cita sus tipologías y evolución: carracas, urcas, carabelas, naos, fragatas, galeones, etc. Menciona los astilleros, tanto en España, donde los mejores se encontraban en el norte: Galicia, Asturias, Cantabria, las Cuatro Villas, Vizcaya y Guipúzcoa, como en América: La Habana, Campeche, Cartagena de Indias, Maracaibo, Puerto Rico, Santo Domingo, Panamá o Veracruz. Menciona los adelantos en armamento con la llegada y desarrollo de la artillería y los tipos de cañones utilizados. Y hace referencia a la Casa de Contratación para el control del tráfico y el comercio a través del Atlántico, con referencias a las armadas y a las flotas entre España y las Indias Occidentales o Nuevo Mundo: navegaciones, gentes, ferias, mercancías, comercio, amenazas y ataques de piratas y corsarios, posturas de otros países, y todo lo relacionado con el movimiento de personas, bienes y mercancías, entre las nuevas tierras descubiertas al otro lado del Atlántico y su metrópoli. Y detalla

la creación de los sistemas de flotas, sobre todo, a partir de 1561, en cuya evolución y mejora tuvieron gran protagonismo importantes marinos como Pedro Menéndez de Avilés.

En aquella época destacaban las actividades de las Provincias Unidas holandesas, que contaban con un gran desarrollo comercial, naval y marítimo, ya que, además de poseer un gran instinto comercial, contaban con una numerosa flota mercante que se veía apoyada y protegida por una importante marina de guerra, además de tener muchas industrias que producían con muy buen rendimiento, y gentes de mar muy experimentadas y formadas en sus duras navegaciones por el Mar del Norte. Todo ello capacitaba a los holandeses a navegar y operar por todos los mares del mundo, a veces a muy largas distancias de su país.

La Parte II, repartida en tres capítulos: *“Don Juan de Benavides y Bazán y la flota de Nueva España de 1627-1628”*, *“Las secuelas de Matanzas. Todo lo que no supo Benavides por estar preso (1629-1635)”* y *“El suplicio”*, comienza hablando de la Armada del Mar Océano: origen y creación allá por la segunda mitad del siglo XVI, composición, evolución en la primera mitad del siglo XVII, ordenanzas, misiones, mandos, barcos, construcción naval, guerras con Holanda, etc. Fue en esta época (17 de febrero de 1627), cuando Benavides recibió el mando de la flota de Nueva España. Salió a la mar el 22 de julio y llegó a Veracruz el 16 de septiembre, en un viaje con problemas que dieron lugar a algunos de los 14 cargos enumerados en el libro, que se siguieron en el posterior juicio contra él.

Continúa el relato con la vida y la figura del holandés Piet Heyn, cinco años más joven que Benavides, que aprendió español al estar preso en galeras de España unos cinco años, y tuvo una vida agitada y muy movida como marino. Narra como la escuadra de Heyn sorprende a la flota de Nueva España de Benavides cuando se dirigía a La Habana en septiembre de 1628, y como Benavides decide refugiarse en Matanzas para tratar de salvar el oro del rey, donde sufrió una grande y vergonzosa derrota a manos del corsario holandés que consiguió un más que jugoso botín, cifrando el total de la presa -15 barcos con su artillería y la mercancía que transportaban -, en unos cuatro millones de ducados según cálculos españoles, o unos once millones y medio de florines según fuentes holandesas. Derrota de la que fue considerado responsable el español, con una serie de acusaciones y cargos por los que Benavides fue juzgado y encarcelado.

Sigue la narrativa haciendo referencias a diferentes actividades y situaciones en el ámbito internacional de la época posterior a la derrota y apresamiento de la flota de Nueva España en Matanzas, de las que, como dice el título del correspondiente capítulo, Benavides no se enteró por estar encarcelado: el regreso de Heyn a su tierra, el reparto del botín, las noticias que llegaron a España, los disgustos de Felipe IV y Olivares, los enclaves holandeses e ingleses en el Caribe, el desprestigio español, nuevas victorias holandesas, etc.

Y el autor llega al quinto y último capítulo del libro, *“El suplicio”*, en el que narra los tiempos finales de Benavides, que ha sido condenado a muerte y espera la ejecución. Cita los postreros movimientos del reo. El 16 de mayo de 1634, los encargados de su traslado desde la cárcel al cadalso llegaron a Carmona, de donde se trasladaron con mucho secreto al castillo de Écija, se hicieron cargo del prisionero, y continuando con el secreto lo trasladaron a Sevilla. Y se llevaron a cabo los preparativos de su ejecución, que tuvo lugar el día 18 de aquel mismo mes de mayo en la plaza de San Francisco de Sevilla donde, ante un numeroso público que había acudido a

presenciarla como si se tratara de una olimpiada o un gran espectáculo circense ya que había sido repetidamente anunciada por todo el orbe, Benavides subido al cadalso y con gran entereza, recibió el cuchillo del verdugo y abandonó este mundo.

El libro termina con un epílogo en el que narra las últimas tentativas del almirante holandés Cornelis Jol, alias Pie de Palo, (1591- 1641), llamado Pirata por los españoles, para emular las actividades y aventuras de las que había sido protagonista Piet Heyn.

Se trata de un libro ameno, completo, detallado, documentado e ilustrado con 32 páginas centrales a todo color con mapas, retratos, escenas de combates, imágenes de barcos, planos de fuertes y otros elementos. Con un lenguaje directo y fácil de entender, Rafael Castro Rodríguez narra todo lo referente a la Carrera de Indias, la flota de Nueva España, las vidas de Juan de Benavides y Piet Heyn, el fatídico combate de Matanzas, el final a manos de Piet Heyn de la flota de Nueva España mandada por Benavides, todas las acusaciones que pesaron sobre el español, su encarcelamiento y su ejecución. La narrativa, complementada con numerosos textos originales y con muchas notas al final de cada capítulo, en algunos momentos puntuales es novelada con diálogos acertados, que no disminuyen el rigor de lo contado e incrementan su interés y amenidad.

En pocas palabras, es un libro muy recomendable para los investigadores, y para los curiosos que quieran saber como y porqué se produjo aquella gran catástrofe de una de las muchas flotas de Nueva España en el puerto de Matanzas, Cuba, en el año 1628.

Marcelino González Fernández
Capitán de Navío (retirado), Instituto de Historia y Cultura Naval