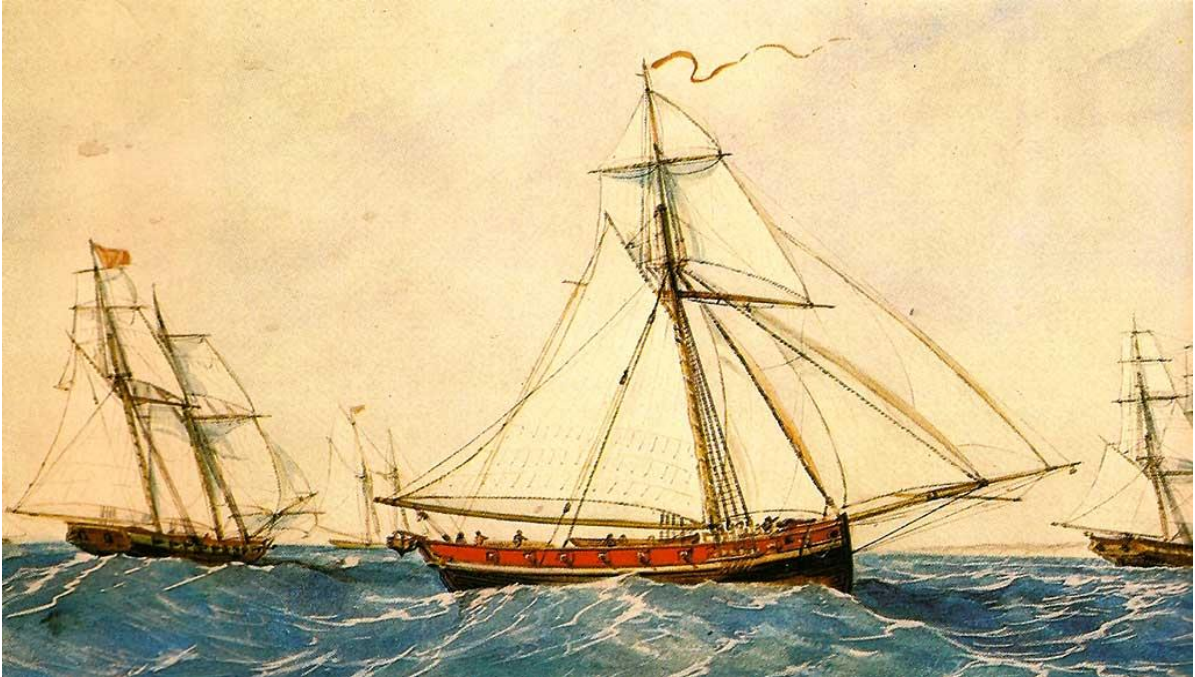


La defensa del Caribe español durante la Carrera de Indias



Balandra corsaria

*Dr. Enrique Tapias Herrero
Capitán de navío (R)
Academia de las Ciencias y las Artes Militares
Sección de Historia Militar*

Durante los casi tres siglos de la Carrera de Indias, los enclaves costeros españoles en el Caribe, así como el tráfico mercantil, fueron sistemáticamente atacados por los enemigos de España. El espacio geográfico por proteger era enorme, y a esto se añadía el que, durante amplios períodos, el poderío de la Marina española fue inferior a la de los contrincantes, por lo que se hacía difícil conseguir una defensa eficaz.

La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias se creó en 1526 con motivo del conflicto bélico entre Carlos I y el monarca francés Francisco I. Tenía como misión escoltar a las flotas que navegaban a Indias, así como la patrulla por las zonas de tránsito de estas unidades, reemplazando a las diferentes armadas que defendían las costas atlánticas. En una fase inicial, se enviaban al Caribe, de forma puntual, flotillas de naos o galeones como respuesta a la aparición masiva de corsarios y piratas que atemorizaban las poblaciones costeras. Tras varias ocupaciones y saqueos por parte de corsarios y piratas franceses se fueron fortificando los enclaves más importantes, como realizó en La Habana en 1570, su gobernador, el almirante Pedro Menéndez de Avilés. Este gran marino también diseñó las flotas anuales que, adecuadamente escoltadas, debían partir para Tierra Firme y Nueva España. Durante las últimas décadas del siglo XVI y principios del XVII, la potente escolta de galeones a Tierra

Firme, muy superior a la de Nueva España, la formaban entre seis y ocho unidades, ya que el volumen de plata peruana a transportar era mucho mayor que la procedente de Veracruz.

Durante esa época, los buques de escolta combinaban carenas con patrullas por aguas caribeñas durante la celebración de las ferias de Portobelo, México o Jalapa. Cuando a mediados del siglo XVII comenzaron los asentamientos de europeos, realizaron varias operaciones de expulsión de intrusos en lugares estratégicos, aunque sin grandes resultados, ya que normalmente no se dejaban fuerzas de ocupación suficientemente importantes. Estos asentamientos resultaron lugares de refugio para corsarios y piratas, lo que incrementaba el comercio ilegal y la amenaza al tráfico mercante y poblaciones vecinas.

En 1575, la Armada de Galeras, que se ocupaba de forma preferente de la defensa de las costas peninsulares, destacó a varias unidades al Caribe para realizar operaciones de guardacostas tomando como puertos base La Habana y Cartagena de Indias. Los saqueos de Santo Domingo y Cartagena de Indias por Francis Drake en 1586 provocaron la reacción de las autoridades españolas, que se vieron forzadas a revisar la política de defensa en las Antillas. Al mismo tiempo, las continuas quejas del consulado de comercio sevillano por el apresamiento de sus mercancías dieron como resultado la creación de una fuerza permanente en el Caribe. Será en 1735 cuando inicie sus operaciones la Armada de Barlovento, formada por ocho unidades que fueron disminuyendo con los años; tenía su base en Cartagena de Indias y sus tripulaciones eran básicamente caribeñas. En ocasiones, abandonaba las aguas antillanas para dar escolta a flotas de la plata que lo precisaran en su regreso a la metrópoli.

Elementos fundamentales, pero poco conocidos en la defensa de los intereses españoles en el Caribe, son los corsarios. Salvo en algunos períodos en que la Corona consideró que el elemento corsario no era un arma éticamente utilizable, tal vez influenciada por los continuos ataques de berberiscos con patente de corso turca en aguas mediterráneas. Las autoridades caribeñas estaban autorizadas a fletar navíos que defendiesen sus costas de corsarios y piratas, y redujeran el comercio ilegal. Finalizada la Guerra de Sucesión a la Corona española, el nuevo Intendente General de Marina y luego secretario de Marina e Indias, José Patiño, tuvo claro que, tras las concesiones realizadas a Gran Bretaña por el Tratado de Utrecht, había que aumentar la presión contra el comercio ilegal imperante en aguas caribeñas. A las fuerzas corsarias mencionadas se sumaron los guardacostas reales que, con unidades de mayor porte, actuaban desde los principales puertos. Para este tipo de operaciones eran más apropiadas embarcaciones artilladas de menor entidad, veloces y con poco calado, como balandras, faluchos o piraguas. A estas fuerzas se les unieron los escoltas de la Compañía Guipuzcoana de Caracas que debían vigilar las aguas costeras de su zona de influencia, es decir la costa venezolana, y que de hecho realizaron múltiples capturas de navíos contrabandistas. En esta lucha contra el comercio ilegal no siempre se contó con la colaboración de las autoridades locales, que en ocasiones se lucraban con el citado comercio. Varias redes secretas fueron descubiertas durante el siglo XVIII en las que incluso llegaron a estar implicados algunos gobernadores.

Las actividades corsarias causaron importantes daños al tráfico enemigo, sobre todo a mediados del siglo XVIII, mientras que sus armadores y tripulantes conseguían importantes

botines gracias a una aplicación flexible de las Ordenanzas del Corso, que se modificaban periódicamente. En la larga lista de armadores y capitanes corsarios destacaron hombres como Pedro de Garaycochea, o el mulato portorriqueño Miguel Enríquez, que amasó una gran fortuna y que fue considerado objetivo prioritario por la Cámara de los Comunes británica, tras ser un tema recurrente en las sesiones del parlamento londinense. Tal fue el impacto en la navegación mercante británica que provocó el conflicto bélico de la Guerra del Asiento, donde brilló el almirante Blas de Lezo en la defensa de Cartagena de Indias, causando una de las mayores derrotas al poderío naval británico.

Tras el fallecimiento de Felipe V, su sucesor Fernando VI estableció un período de paz restringiendo la concesión de patentes de corso, que volvieron a concederse durante el reinado de Carlos III, quien promulgó nuevas ordenanzas sobre el corso aplicables a las aguas caribeñas. El tráfico mercantil, que vería solo media docena de flotas a Nueva España en lo que restaba de siglo, ya anulados los galeones a Tierra Firme, aumentó gracias a los “navíos de registro”, que gozaban de una mayor movilidad, aunque muchos se perdieron por temporales y ataques de corsarios o piratas. Durante la segunda mitad del siglo XVIII, la Guerra de los Siete Años con Inglaterra llevó a fuerzas franco-españolas a tratar de defender sus territorios caribeños, mientras se intentaba ocupar asentamientos enemigos, como Jamaica. Los británicos se hicieron con las islas francesas de barlovento y posteriormente La Habana, donde las autoridades pecaron de falta de previsión y de un mal uso de sus defensas. Años más tarde se recuperaron los territorios ocupados.

Si bien las aguas caribeñas eran solo una parte de la derrota de las flotas de la plata, codiciadas por unidades navales enemigas y fuerzas corsarias, hay que señalar que, como ya se ha dicho, en los tres siglos de la Carrera solamente una flota de Nueva España fue capturada en aguas cubanas por una flota holandesa de 30 velas mandada por el almirante Piet Heyn. En otras dos ocasiones la flota fue destrozada, pero ya en puerto, y con los metales preciosos a buen recaudo. Las autoridades locales realizaron frecuentes descubiertas con fuerzas sutiles para alertar de la presencia de unidades enemigas en zonas de paso de las flotas, como ocurría en La Habana, Azores o cabo San Vicente. Resumiendo, puede decirse que la defensa del Caribe español, en su conjunto, fue un éxito, sobre todo en lo referente a las flotas de la plata, vitales para la economía de la Corona.