

Nuevas perspectivas sobre el rescate de la Flota de Nueva España en la bahía de Matanzas, Cuba (1628)

Johanset ORIHUELA LEÓN¹ 

Resumen

En 1628 los holandeses se apoderaron de la Flota de Nueva España y su preciado cargamento en la bahía de Matanzas. Luego de la retirada holandesa, la gobernación española rescató algunos de los bienes hundidos con buzos, siendo esta una de las facetas menos conocidas en la historia del encuentro. A través de fuentes primarias, aquí se aportan datos desconocidos sobre el dicho buceo y rescate. Además, se aproximan las zonas de alto potencial arqueológico, según la geomorfología submarina. Se concluye que es quizás poca la evidencia material que ha quedado en las partes someras de la bahía y donde se realizaron los buceos de rescate, dado que el monto de las riquezas fue tomado por los holandeses, y lo que quedó sumergido, fue rescatado. Estos nuevos datos constituyen tanto a la panorámica histórica, como a la investigación arqueológica que se pueda realizar en las profundidades de la bahía.

Palabras clave: Flota de Nueva España, Benavides, holandeses, Piet Hein, Matanzas, piratería, Cuba.

Abstract

In 1628 the Dutch seized the New Spain Fleet and its precious cargo in the Bay of Matanzas. After the Dutch withdrawal, the Spanish government rescued some of the sunken assets with divers, this being one of the least known aspects in the history of the encounter. Here is provided, through an analysis of primary sources, a new perspective and data on said dive and rescue. Based on these, areas of high archaeological potential are identified according to underwater geomorphology. It is concluded that there is perhaps little material evidence left in the shallow parts of the bay, where the rescue dives were carried out, since the amount of the wealth was taken by the Dutch, and what was submerged was later rescued by the Spanish. These new data contribute to the historical overview of the encounter and the archaeological research that could be conducted in the waters of the bay.

Keywords: New Spain Fleet, Silver Fleet, Benavides, Hein, Dutch, Matanzas, pirates, Cuba.

Introducción

El 18 de septiembre de 1628 España perdió la Flota de Nueva España en la bahía de Matanzas a una armada holandesa comandada

por Piet Hein. La espectacular victoria holandesa, o trágica pérdida española, representa un significativo evento en la historia de las dos naciones, como del Caribe Español, Cuba, y en especial, de la región matancera. Aunque el combate fue bre-

¹Florida International University, Progressus Heritage& Community Foundation

ve, por lo general es considerado como uno de los encuentros navales más importante que haya tenido lugar en aguas cubanas en el siglo XVII (Wright, 1928; Marrero, 1975; Álvarez y Guzmán, 2008).

La presencia holandesa marcó distintivamente el siglo XVII antillano. Además del asentamiento forzado, el corzo y la piratería, realizaron vastos asaltos navales en contra de las flotas españolas que transportaban las riquezas americanas hacia la península ibérica y el continente europeo -cuyo clímax fue la toma de la Flota de Nueva España (Goslinga, 1972; Lunsford, 2005). La toma de esta flota -conocida también como la Flota de Plata (o de la Plata)¹ por el preciado cargo en plata y oro que transportaba- trajo importantes consecuencias históricas para Holanda, España y las colonias europeas del circuncaribe. Las ganancias monetarias que aportó a Holanda ayudaron a promover a la recién-fundada Compañía de las Indias Occidentales (1621) y establecer a la nación como una potencia marítima notable en lo que se consideraría luego como el “Siglo de la Piratería” en el Mar Caribe (Marrero, 1975). La pérdida de los bienes y riquezas -frutos del Nuevo Mundo hispano que se exportaban a la metrópoli- sustentarían la crisis económica que afectaba a la península y que duró décadas (Martín et al., 1998; Lunsford, 2005). Además, haría un serio llamado al débil estado defensivo-militar de la isla de Cuba, y especialmente impulsaría proyectos para la fortificación y población de la bahía de Matanzas (Castillo, 1986; Hernández de Lara y Orihuela, 2019).

Como evento singular, la pérdida de la flota entró en la memoria histórica popular de la época, pero tanto España como Holanda tomaron posturas diferentes en narrar los detalles de los hechos.

¹ La Flota de Nueva España es conocida en la historiografía castellana como “la flota de la plata” o “la flota de plata”. En inglés y holandés usualmente se denominan como “Tresure Fleet”, “Spanish Tresure Fleet”, “Silver-Fleet”, “Silver-Loot”, o “Zilvervloot”. La Flota de Nueva España era un integrante de las Flotas de Indias. Este era un sistema de flotas que existió en América entre 1561 hasta 1776, compuesto de varias “flotas” de galeones y embarcaciones menores de número variable, incluyéndose las de “Honduras”, “Tierra-Firme” y “Nueva España” (Antúñez y Acevedo, 1797). La de Honduras navegaba de Centro América a Veracruz o a La Habana (como la que se capturó en 1628); la de Tierra-Firme desde Cartagena de Indias (Colombia) y la de Nueva España desde Veracruz (México). Todas se reunían en La Habana para viajar juntas a Cádiz.

España comenzaría un largo proceso judicial en contra de los oficiales responsables. Holanda, publicaría grabados, narrativas, acuñaría medallas conmemorativas y otra parafernalia distribuida en el norte de Europa con el propósito de exaltar la proeza de Piet Hein² y la victoria holandesa ante la supremacía española en el Caribe. Todo ello nos llega como un cuerpo documental considerable que ha dado origen a numerosos artículos y monografías sobre el evento (ej. Vondel, 1629; Wijnandts, 1629; Fernández Duro, 1877, 1898; Wright, 1921; Naber y Wright, 1928; Boxer, 1963, 1965; Marx, 1977; Zuidhock, 1977; Bretos, 2011; López y Pavía, 2015; Vento, 2017, entre otros). Sin embargo, a pesar de la atención historiográfica que ha recibido el tema, resaltan detalles de escasa investigación y somero esclarecimiento, como lo ha sido el rescate de cargamentos perdidos en las profundidades de la bahía de Matanzas o de las embarcaciones supuestamente hundidas por los holandeses allí; temas que tienen aplicaciones en la arqueología histórica-naval y del conflicto.

¿Fue rescatada plata o navíos hundidos de la bahía? ¿Cómo y cuándo fueron rescatados estos bienes? ¿Queda evidencia arqueológica redimible de este encuentro en el lecho marino de la bahía, y si es así, qué regiones de la geomorfología submarina matancera son más propicias para albergar esta evidencia material?

Aquí se presenta un análisis histórico a través de documentación primaria y observaciones geomorfológicas de la bahía de Matanzas que intentan aproximar respuestas a estas preguntas. La aplicación que este estudio trae es relevante en las ramas de la arqueología histórica, geoarqueología submarina, naval, y del conflicto. Los datos e interpretaciones que se contienen constituyen un aporte tanto a la panorámica histórica, como al conocimiento del potencial arqueológico de la bahía.

Breve recuento histórico

La Flota de Nueva España zarpó de San Juan de Ulúa el 8 de agosto de 1628 con 25 naves al

² Pudiera ser también “Heyn”. Aquí seguimos el estilo utilizado por el mismo almirante (Hein, 1628).

mando del general Juan de Benavides y Bazán.³ El convoy estaba compuesto de cuatro galeones, de los cuales dos eran mercantes, seis chalupas y 15 fragatas.⁴ Los cuatro galeones eran la capitana *Santa Ana María* de 650 toneladas, al comando de Benavides; la almiranta *Santa Gertrudis* de 600 toneladas, comandada por Juan de Leoz; a la que se sumaban los galeones de *San Juan Bautista* y *Nuestra Señora de la Antigua* de igual tonelaje.⁵ En estas cuatro naves se reunía el gran monto de los cargamentos más valiosos, según la certificación de los oficiales reales (Naber y Wright, 1928).⁶

La mayoría de la Flota de Nueva España se vio pasada el refugio del puerto de La Habana el 7 de septiembre. Por maniobras de la flota holandesa y mal tiempo los cuatro galeones y dos naos se vieron separados del convoy y obligados a penetrar en la Bahía de Matanzas al atardecer del viernes 8 de septiembre.⁷ La flota holandesa, comandada por el general Piet Hein, contaba con 29 o 32 embarcaciones artilladas con más de 40 cañones de alto calibre y más 2 mil marinos de tripulación (Hein, 1628; Fernández, 1875; Naber y Wright, 1928). Estas estaban divididas en bandos que cubrían el antiguo Canal de Bahamas, el Estrecho de la Florida y las costas entre el puerto de La Habana y Matanzas (Hein, 1628; Eibergen, 1629). Según explicó Benavides en su carta al rey: "...al amanecer cerca del puerto de Matanzas, y a la misma hora, vi sobre mí una armada holandesa de 32 urcas. Mi armada solo contaba

con dos naos de armada, y dos de merchanta..." [sic].⁸

Dado el limitado conocimiento de los accidentes geomorfológicos submarinos que poseían los españoles sobre la bahía de Matanzas en ese entonces,⁹ los cuatro galeones tocaron fondo en los bajos de La Laja o hacia el surgidero, como indican algunos de los testigos de ambos bandos - aunque ningún documento precisa exactamente dónde (ej. Hein, 1628; Bericht, 1628; Pels, 1629; Jiménez, 1878; Naber y Wright, 1928; Marrero, 1975). Un fraile que viajaba en la capitana atestiguó que "...llegamos al placer, y en cuatro brazos baramos todos, hechos una mapa mona, sin poder usar artillería..." [sic]¹⁰

Los holandeses, habiendo capturado a la mayoría de la flota española bloquearon la entrada de la bahía, atrapando a los cuatro galeones principales y las dos naos acompañantes hacia el anochecer del 8 y la madrugada del 9 de septiembre. Estas se encontraron incapacitadas, de espaldas a la flota holandesa que les encerraban. La entrada la cubrieron 14 urcas holandesas. Entre ellos hubo un encuentro resultando en varias bajas españolas, mientras que la gran mayoría de la tripulación, en desesperación y confusión, intentaron llevar consigo cuantas riquezas pudieron a la luz de la luna. Según Benavides, la idea había sido descargar los cargamentos a tierra para transportarlos a La Habana antes de que entraran a la bahía los holandeses. Benavides explicó que "...sin ponerse en defensa, vararon todas las naos en el puerto de Matanzas, procurando salvar en tierra solo sus personas y tal cual cosa que cada uno podía llevar..."¹¹

Según Benavides explicó en un auto redactado en La Habana: "...se sacaría la gente y se pondría fuego a las naos, con que se sacaría dicha plata y

³ Números y datos específicos siguen los testimonios de oficiales de Veracruz, Benavides, Leoz, entre otros testigos del evento recogidos en la detallada documentación primaria en Naber y Wright (1928). Algunos de esos documentos fueron reanalizados para este trabajo.

⁴ AGI/Contratación, 585. Los relatos de la toma de la Flota de la Plata contienen varias discrepancias. Entre ellas, el número de embarcaciones en ambas flotas. Según Rodríguez Duro, Benavides salió de Veracruz con 22 velas, en su mayoría, mercantes - después de haber perdido la capitana original en una tormenta en las aguas frente a Veracruz (1875). Esto ha sido considerado erróneo por Naber y Wright (1928) dado la certificación de carga provista en Veracruz (AGI/Consejo de Indias, 141-3-12, Oficiales reales, 19 de julio 1628).

⁵ AGI/Contratación 1174, N. 1, R. 7; Contratación 1175, N. 1-2; Contratación 1177, N. 1, R. 13.

⁶ Certificado de Juan Blázquez Mayoral y Diego de Valle Alvarado, Veracruz, 19 de julio de 1628.

⁷ Carta de Benavides al rey, 7 de octubre de 1628; AGI/Contratación 5117; AGI/SD 101, R. 5, N. 50.

⁸ AGI/Contratación 3033.

⁹ El conocimiento práctico que tenían los españoles de la localidad "inhabitada y solitaria" como diría el historiador español Rodríguez Duro (1898:99) - no era quizás tan avanzado como siempre se ha supuesto (véase discusión adelante).

¹⁰ "Relación de todo lo que nos sucedió desde que salimos de la Veracruz", reporte de un fraile anónimo, La Habana, finales de septiembre, 1628 (Naber y Wright, 1928).

¹¹ (Op. Cit.) "Relación de D. Juan de Benavides, 1628 - Flota presa por holandeses", testimonios recogidos por Maldonado Dávila para la corte española.

no la llevaría el enemigo, pues se venía a quedar debajo del agua...”¹²

En su carta de relación, Hein cuenta que ellos entraron en la bahía disparando solo desde un cañón, además con lanzas y tiros de los mosqueteros, en espera de alguna señal o respuesta de los barcos españoles. Al acercarse algunas naves de Hein a los cuatro galeones comenzó un tiroteo, con los mosqueteros holandeses haciendo las mayores bajas. La tripulación española se lanzaba al agua y los que podían nadar huyeron a tierra. Los holandeses abordaron primero a la capitana, en la cual aún había tripulación. Esta, al principio, intentó proteger el galeón. En sus bodegas de carga Hein encontró abundante cargamento y gente escondida. Luego abordaron a la almiranta de Leoz, quien estaba todavía a bordo tratando de defender el galeón o darle fuego a la nave -este fue apresado momentáneamente por Hein y puesto luego en libertad. Para ese entonces, Juan de Benavides había hecho su histórico y penoso escape.¹³ Los holandeses desembarcaron a todos los españoles restantes y los llevaron a tierra, después tomaron posesión de las seis embarcaciones y toda su carga. Según Hein: “...entre tanto, intentamos anclar los barcos españoles, que aún bamboleaban con las velas alzadas, encallados en un bajo de aguas muy someras, y amarramos nuestros barcos a los de ellos...” (Hein, 1628:4).¹⁴

Al siguiente día, y sin ningún tipo de perturbación,¹⁵ comenzaron a desembarcar los cargamentos de las naves españolas -operación que tomó más de una semana. Los holandeses también poseyeron casi todas las embarcaciones de la Flota de la Plata -menos dos que lograron escapar y alcanzar La Habana- llevándose así los cuatros

galeones y once de las mejores naos en su viaje de regreso a Holanda. Otras las encontró invadidas del molusco *Teredo navalis* y por eso las descartó (Zuidhoek, 1978). Según los testimonios de la época, la capitana y almiranta habían sido preparadas para ser incendiadas y hundidas justo en el lugar donde yacían veradas -como corroboraron varios testigos (Naber y Wright, 1928). Al parecer, nada de esto ocurrió ya que Hein pudo reflotar los cuatros galeones y llevarlos consigo camino a Holanda. Un fraile entre ellos informó que los holandeses, después de haber cargado sus naves, de la armada española “...dejaron unos a fondo, otros desarbolados...” (Naber y Wright, 1928)¹⁶, pero el testigo no especifica dónde. De haberse hundido alguna embarcación, debió ser de las dos naos menores. Hein deshabilitó siete de la flotilla española, quizás aquellas cuyas maderas estaban infectadas de *Teredo*, pero no quedó registrado el lugar exacto donde terminaron estos pecios.

Los holandeses partieron de la bahía el 17 o 18 de septiembre llevándose más de 3 millones en plata, oro, joyas -según lo estimado en la época-¹⁷ y otras riquezas americanas. Siempre se le ha dado atención al oro, la plata y las joyas perdidas, pero lo cierto es que el cargamento de la Flota de Plata era mucho más variado, incluyendo naranjas, abundantes colorantes, maderas exóticas, cofres de seda, perlas, obras de arte, azúcar, pieles y especias (Hein, 1628; Wright, 1928; Naber y Wright, 1928; Álvarez y Guzmán, 2008; Pérez y Pavía, 2015) -algunas de las cuales eran seguramente de contrabando.¹⁸ Según cuentan Benavides, Leoz, Hein y múltiples otros testigos en sus

¹² Benavides a la Junta de Guerra, La Habana 20 de septiembre de 1628 (AGI/Contratación 3033). Auto del escribano de la Flota, Marcos Benabente. Véase copia también en Naber y Wright (1928).

¹³ “...con tanta flojedad y descuido en caso tan grave (...) considerando el gesto o descuido de cometerlos [los pecados] y de faltar el hombre al cumplimiento...” (véase RAH 9-4834-424, fol. 10).

¹⁴ Hein redactó esta carta el 26 de septiembre, en camino a las islas Bermudas, y fue despachada con una embarcación mensajera poco después. La carta arribó a Rotterdam el 14 de noviembre de ese año (Marx, 1977).

¹⁵ En contra a Pezuela (1868: 43-45), quien expuso que alguna de la tripulación, o gente venida desde La Habana, acosaron desde tierra a los holandeses. Esto no queda apoyado en ninguna de las fuentes primarias revisadas.

¹⁶ Véase igualmente AHN/Códices, L. 752; AGI/Escribanía 986 “Sentencias del Consejo y AGI/Contratación 3033 “Papeles de Armada”.

¹⁷ (RAH 9-4854-1662-1). Esto pudiera ser una subestimación, dada la intención de la fuente en menospreciar la pérdida. La corte española estimó 4 millones de ducados de 12 reales – 11,499,176 reales sin sumar otras mercancías, bejeles y artillería (Duro, 1875). Otras cantidades atribuidas suman a 11.5 millones de florines o guilders (Vento, 2017) o 117,000 libras de plata (Álvarez y Guzmán, 2008). El inventario de Hein acotó aproximadamente 137,154 libras de plata (Hein, 1628), mientras que el registro oficial de la Real Hacienda calculó la carga total en 3,314,440 pesos en total (Wright, 1921, 1928; Naber and Wright, 1928).

¹⁸ Algunos de estos cargamentos no aparecen especificados en el manifiesto certificado en Veracruz, 19 de julio – 8 de agosto de 1628 (AGI/Contratación 3033; AGI/Escribanía 1153; Memorial, No. 2/55115 en RAH 9-4854-1662-1).

respectivos testimonios,¹⁹ hubo quienes pretendieron llevarse algo del cargamento, y otros, que cayeron o fueron lanzados al agua mientras intentaron desembarcarlo. El fraile Alonso, “...de Misericordia, se ahogó por echarse a nado cargado de dinero...” (Naber y Wright, 1928).

Materiales y método

El material documental analizado en este trabajo se encuentra conservado en el Archivo General de Indias (AGI), Archivo General de Simancas (AGS), Archivo Naval de Madrid, el Museo Británico (Londres), Biblioteca Nacional de España (BNE), el Archivos de la Compañía de las Indias Occidentales (West-Indische Compagnie, de Holanda), la Biblioteca Pública de la Ciudad de Nueva York), el Rijkmuseum (en Ámsterdam) y el Archivo Nacional de Holanda (Nationaal Archief, La Haya). La traducción/trasuntado de la carta de Piet Hein escrita al salir de la bahía de Matanzas (en la que se incluye un detallado inventario de los bienes abordados), y otros documentos primarios redactados en holandés antiguo, fue realizada por el paleógrafo Rogier Overman (Harleem, Holanda). Los documentos de la Colección de Don Juan Bautista Muñoz, de la Real Academia de la Historia de España (RAH, en CD-ROM, 2010), aparecen citados en el texto con la abreviatura de RAH-CJBM, seguidos por el número de colección y legajo. Este estilo es correspondiente al *Catálogo de la Colección de Juan Bautista Muñoz*, vols. 1-3 (1954-1956). Una lista de documentos imprescindibles para el estudio de esta historia aparece en Trelles (1922, Vol. 1: 192), el *Magazín de La Lucha* (1926) y la detallada obra de Naber y Wright (1928). El “memorial” de la toma de la flota citado en el texto (BNE 2/55115; resumido en BNE 2360) aparece en las colecciones Muñoz y Navarrete (Dirección de Navegación, Madrid).

La metodología histórica utilizada siguió los parámetros expuestos en Torres-Cueva (1996) y Fernández Riquelme (2009) para la selección de las fuentes, como para su análisis heurístico. La

ortografía de los documentos primarios ha sido corregida para facilitar su lectura. La información e interpretaciones geoarqueológicas provienen de lectura de mapas topográficos de la región de Matanzas (1:50000 y 1:25000. Hojas 3885 y 3885II (1984, 1992). Nótese que los mapas batimétricos de la bahía anteriores a estas fechas no contienen el nivel de detalle en las isobatas y relieve submarino que tienen los más modernos. Las ilustraciones cartográficas que se presentan aquí están basadas a escala en la cartografía moderna, con el apoyo de imágenes satelitales (i. e., sensor remoto) (fig. 1).

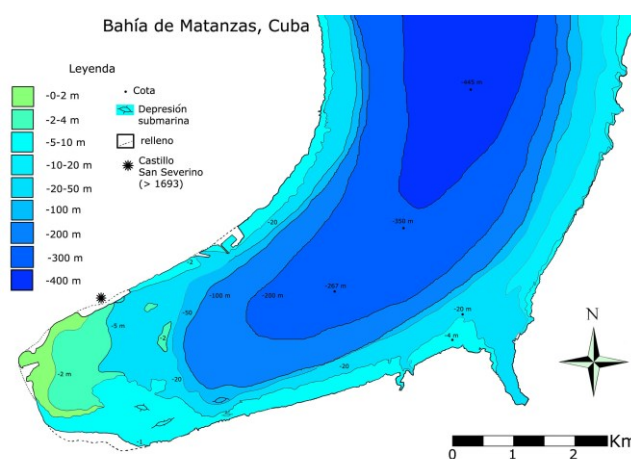


FIG. 1. Croquis de la batimetría de la Bahía de Matanzas (Provincia de Matanzas, Cuba). © J. Orihuela, 2020

Resultados y discusión

Los bienes lanzados deliberadamente al mar, o perdidos inadvertidamente con las naves hundidas en la bahía de Matanzas, constituyen una fuente latente de evidencia arqueológica. No obstante, dado que la mayoría del cargamento restante fueron recuperados por buzos rescatadores de pecios desde septiembre de 1628 -como aquí se expone-, resulta altamente probable que los restos materiales, o evidencia arqueológica, sean escasos. De quedar algunos, es posible que estos pocos yazgan en las zonas más profundas, si es que allí se hundieron naves. Al parecer, el gran monto del cargamento de la Flota de Nueva España fue tomado por Hein y su flota holandesa. Debió ser limitado o insignificante lo que pudieron extraer o

¹⁹ Una copia del Juan de Leoz al fiscal Juan de Solárzano se encuentra en la Biblioteca Nacional de España (Ms. 2360, 314; 20 folios impresos). Igualmente véase Solárzano (1676).

transportar consigo quienes huyeron con el General Benavides a tierra -y como ya se ha hipotizado "...apenas pudieron echarse a tierra algunas barras de oro y plata..." (Pezuela, 1868:44).

¿Fue rescatada plata o navíos hundidos de la bahía? ¿Cómo y cuándo fueron rescatados estos cargamentos?

El rescate inmediato de una pequeña parte del tesoro de la flota en aguas matanceras es quizás uno de los aspectos menos conocidos de esta historia. Con anterioridad, Jacobo de la Pezuela había advertido de haberse hecho "...bucear y recogido por su cuenta [de los locales] parte de las barras y valores que arrojó Benavides en la bahía de Matanzas, cuando allí se perdieron sus galeones..." (Pezuela, 1868:64). Esto, explicó, habían sido "...cajas de oro y plata que los de Benavides arrojaron a la bahía por no podérselas llevar a tierra..." (Pezuela, 1868:48). Pero esto no es del todo corroborado. Documentos primarios, redactados desde finales del mismo mes y año de los hechos, permiten una aproximación diferente: El material perdido en las aguas fue inmediatamente rescatado del lecho marino, siendo ilícitas algunas de las extracciones, pero el remanente no fue tan distinguido o numeroso como históricamente se ha interpretado.

Luego de la retirada de la flota holandesa de la rada matancera -el día 18 o 19 de septiembre, según pudo informar un vigía-,²⁰ el gobernador de La Habana, Lorenzo de Cabrera y Corbera, ordenó personal con experiencia de buceo y rescate de pecios al paraje. Esta intención manifiesta de salvar bienes revela la suposición de los oficiales de quedar olvidadas algunas mercancías en los buques hundidos o material caído al mar con el apuro del abandono de las naves. Esta suposición quedó registrada en documentación de la época.

A comienzos de diciembre de 1628, el contador de La Habana, Pedro de Armenteros y Guzmán, había informado a la Corona:

"...que antes que el enemigo saliese de Matanzas se publicó que de las naos de la flota que se llevó, se había echado a la mar mucha plata, oro, joyas y por no estar a la mira algunas personas interesadas esperando a que se fuese el enemigo para sacarlo con buços lo que se pudiere, por cuya causa, por lo que a V. M. podía tocar, acudí a vuestro gobernador y le pedí se enviase persona de satisfacción con infantería para evitarlo Hizose, y por cabo a Esteban Correa con dicha orden..." [sic]²¹

Según el documento, había sido el contador quien impulsó al gobernador a que enviase "personas de satisfacción" e infantería para que protegiera los pecios e impidiera el rescate ilegal en la bahía de Matanzas. Como se indica, para esta misión se encargó a Esteban Correa²², "...para que no dejase sacar la dicha plata..."²³ Como vigía, se había consignado a un cabo, Baltazar de los Reyes -vizcaíno- quien debía notificar del avistamiento de cualquier vela enemiga que pretendiera entrar en la bahía.²⁴ A pesar de las precauciones, Armenteros comunicó que:

"...Y entiendo el averse hecho a la bela el enemigo, partí de este puerto por la mar y llegue al dicho de Matanzas donde halle no había guardado [Correa] lo que tuvo, sino sacada cantidad de plata y oro sin ser castigado..." [sic]²⁵

Al parecer, esto no fue suficiente, ya que en algún momento a finales de septiembre o comienzos de octubre se recuperó alguna plata fraudulentamente, de los que la Real Hacienda hacia reclamos.²⁶ El Consejo Real y el rey se daban por enterados en marzo de 1629 del intento de Correa

²⁰ Auto de Lorenzo de Cabrera y Corbera, La Habana, 30 de septiembre de 1628 (AGI/SD 101, R. 5, N. 50). Véase también Cabrera al rey, La Habana, 5 de diciembre de 1628 (AGI/SD 101, R. 5, N. 46). Hein apoya este dato en su carta del 26 de septiembre de 1628.

²¹ Registro: Isla Española. Respuesta al gobernador de La Habana, 27 de marzo de 1629 (Madrid, respuesta a una carta del 7 de diciembre de 1628) "rescate de plata en Matanzas" (AGI/SD 870, L. 8, fol. 140r-v).

²² En otros documentos aparece como "Corbera" (Naber y Wright, 1928; Doc. 5). Sigo aquí la forma de la documentación original.

²³ AGI/SD 870, L. 8, fol. 144r-v.

²⁴ Cartas de Gobernadores, Gobernador Cabrera al rey, La Habana, 30 de septiembre de 1628 (AGI/SD 101, R. 5, N. 50, fol. 3r-4v).

²⁵ AGI/SD 870, L. 8, fol. 140r.

²⁶ AGI/SD 870, L. 8. Sin foliar.

y Armenteros, dado que “...por no guardar la orden que se dio, hubo muchos fraudes contra...” la Real Hacienda.²⁷ Es de entenderse que Estaban Correa rescató más plata de lo que reportó o huyó con parte del primer rescate realizado. El contador tomó en su poder lo que había sacado Correa y algo de lo que se había sacado ilegalmente, a lo que sumó: “...fui tomando de lo demás que fui sacando, sin abrir cosa, dejando de hacer hasta volverme [a La Habana] y se hiciese en presencia del gobernador y tesorero, mi compañero...” [sic] (Armenteros, 1628).²⁸ Según el testimonio del contador Armenteros, lo que se pudo rescatar

“...Fue muy poco, y los instrumentos de garfios que se sacaron del fondo muchos, por donde colejii cada uno se agravaba la ocasión (...) como plata de quinttar, que yo saque, y otras cantidades que se hallaron a los que venían por tierra, que serán por todos más de 200 marcos...” [sic] (op. cit.)

Para reemplazar a Correa, se encargó el buceo y rescate oficial de los bienes perdidos en la bahía de Matanzas a Francisco Núñez Melián, quien no solo era de mayor confianza por ser tesorero de la Santa Cruzada, sino que también tenían una amplia experiencia en este campo.²⁹ Desde enero de 1628, Núñez había demostrado interés en brindar sus servicios al gobernador de La Habana y la Corona como rescatador de valiosos pecios, entre los que se ofrecía para bucear en algunos de “...los navíos que el de 1622 se perdieron en los cayos de Matecumbe...”, en La Florida -aludiéndose a la flota que integraba *Nuestra Señora de Atocha* y otros de años subsecuentes.³⁰⁻³¹ Hacia septiembre de ese año, Núñez había informado de haber salvado cierta plata de la *Santa Gertrudis* -

galeón hermano del Atocha- y además extraído ocho cañones de hierro de una “urca de ataque” en los cayos de La Tortuga; naves a las que regresaría a bucear en marzo de 1629.³² A favor de Núñez, el rey escribió a los oficiales en La Habana pidiéndoles que “...hagan que, en la plata, artillería y demás cosas que se ha sacado y se sacaron por Francisco Núñez Melian haya toda claridad, distinción y buen cobro...”; esto último quizás para evitar los fraudes de Correa [sic].³³ En estos negocios, el rescatador y su equipo podían cobrar una fracción de los bienes rescatados.

En respuesta a una carta que Núñez Melian remitiera el 24 de septiembre de 1628, el rey manifestaba a los oficiales de la Real Hacienda en La Habana estar enterado sobre los intentos de rescate de la flota perdida de 1622, y que este se había dirigido “...con tres fragatas armadas, dos barcos luengos nuevos y una falúa con más de cien personas de mar y guerra...” a realizar un rescate de plata en Matanzas.³⁴ Era la opinión del momento de que algunos de los galeones de la flota llevaban plata escondida en compartimentos. Se sospechaba, además, que los holandeses no advirtieron cargamento y que este haya pasado inadvertido en las naves que hundió Hein. El personal de Núñez Melián anticipaba que su rescate sería laborioso. Para ello se habría de encontrar las zonas de acumulación de lastre y se requería excavar entre los sedimentos del fondo en busca de cargamento escondido. Recuentos de su buceo de la Santa Margarita en los cayos de La Florida permite una idea del proceso: “...buscando los cuarteles se halló el que se había perdido que está muy enterrado en las dunas tan dificultoso que sería posible sacar de la cosa alguna...” [sic].³⁵ Todo esto tomaría en cuenta la profundidad, la calidad del fondo, la visibilidad, el estado del tiempo y el posible acoso de enemigos. Al parecer, Núñez encontró solo un área cubierta de lastre en Matanzas, que, al excavar, los buzos encontraron 37 barras de plata, 3,172 pesos en reales, 67 marcos de plata labrada y 34 planchas de cobre. En otras áreas, a poco más de una braza

²⁷ AGI/SD 870, L. 8, fol. 144r.

²⁸ Contador Pedro de Armenteros y Guzmán, La Habana, 6 de octubre de 1628. Carta recibida en corte el 7 de enero de 1629 (AGI/SD 870, L. 8, sin foliar).

²⁹ Informaciones: Francisco Núñez Melián, La Habana, 30 de agosto de 1627 (AGI/SD 21, N. 9, sin foliar).

³⁰ Consultas y pareceres dados a S. M. en asuntos del Gobernador de Indias, AHN/Códices, L. 752, fol. 330, Vol. 1. Véase también: “Recuperación de la plata del Galeón Margarita”, La Habana, 27 de marzo 1629 (AGI/SD 870, L. 8, fol. 139v-140r).

³¹ Naos con plata perdida en los cayos de la Florida, Madrid, 28 de junio de 1627 (AGI/SD 870, L. 8, fol. 96r-97v).

³² AGI/SD 870, L. 8, fol. 140v-144v.

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

³⁵ AGI/SD 870, L. 8, fol. 140v.

de agua, se extrajeron diez marcos de plata labrada en forma de platillos. Por temor a la proximidad de los enemigos, este botín fue inmediatamente transportado a La Habana.³⁶ La localidad de estos buceos o rescates, no fue recogida en esta documentación primaria.

En 1629 el rey expidió una Real Cédula a Jerónimo Avellaneda y Manrique, “alcalde de casa y corte” para que averiguara sobre las joyas y plata que se había rescatado de la flota perdida de 1628. En ella, el soberano le ordenaba que

“...comunique averiguos que plata y joyas y otras cosas de aprecio se sacaron de los navíos de la flota que se perdió el año pasado de 628 [1628] del cargo del general Juan de Benavides y que cosas de estas se echaron a la mar y se sacaron después (...) quienes fueron los cuales echaron y sacaron ...” [sic].³⁷

A lo que sumaba “...y que plata, y joyas, y otras cosas de precio repartió don Lorenzo de Cabreara...” y averiguase a quienes fueron repartidos estos bienes. Este pasaje suma la sospecha del rey de que el gobernador Cabrera haya repartido alguno de los rescates -quizás los realizados por Esteban Correa- pero claramente apoya el conocimiento de los rescates realizados en la bahía de Matanzas.³⁸

Los españoles creyeron tácitamente perdida la almiranta (nave de Leoz) en la rada, a lo que el rey manifestaba que encontrarla era de especial atención, dado que en esta se reunían una importante parte de la artillería de la flota. Además, favorecía que se continuase la búsqueda de restos: “...pasado el mes de septiembre [de 1629] prosiguiera la busca de dicha almiranta y porque conviene a mi servicio que en él está la artillería y más cosas que se han sacado y sacasen por el dicho Francisco Nuñez Melian...” [sic].³⁹

Algunas fuentes primarias atestiguan que los holandeses no realizaron buceos en busca de esta mercancía (ej. RAH-CJBM, 9-4854-1662; Hein, 1628; Eibergen, 1629; Vandel, 1629; Wijnandtz, 1629). No es menos cierto que después de abandonados los galeones españoles más importantes, aún se pudo encontrar en ellos muchos artículos, como referiría Hein en su reporte e inventario (Hein, 26 de septiembre 1628; Naber y Wright, 1928). Según Piet Hein (1628: 2-3), después del abordaje holandés en la capitana *Santa Ana María* (de Benavides)⁴⁰, se encontraron 300 cajas de cochinilla, 24 piezas de plata labrada, cinco cargamentos de ropa, 37,375 en monedas de plata⁴¹, y 2851 cajas selladas de cochinilla en bola, índigo, Palo de Campeche y maderas exóticas; con todo y sus etiquetas de reclamación. Mientras que en la *Santa Gertrudis*, vicealmiranta o almiranta de Leoz, quedaban 22 barras de plata labrada, 46 barras de plata regular, cajas de yeso, dos piezas de artillería de hierro, más de 28 recipientes de soldadura, cuyo contenido no se especificó. La plata labrada fue registrada a través de las marcas del fabricante, y el ajuar incluía jarrones exquisitamente confeccionados en América (fig. 2). Mucha de esta mercancía no aparece registrada en los manifiestos certificados, siendo posiblemente alguna de contrabando. Después de los metales, el cargamento legal más caro fueron las pieles o cueros y la ceda, sumando más de 177,000 pesos.

La cochinilla (insectos del suborden Sternorrhyncha) producían un colorante carmín o rojo, el índigo un colorante azul producto de varias plantas, y el Palo de Campeche extracto de la planta *Haematoxylum campechianum*; todos utilizados como pigmentos exóticos y caros. Es de suponer, dada la naturaleza orgánica de este cargamento, que de haberse perdido estos al agua no hubieran sobrevivido una sumersión prolongada. Pero la artillería y mercancía de la Flota de Nueva España fue, en su gran totalidad, tomada por los

³⁶ “Cobra y rescate de plata en Matanzas”. El rey a Pedro de Armenteros y Guzmán, contador de La Habana, Madrid, 27 de marzo de 1629, en respuesta a su carta del 7 de diciembre de 1628, “ordenando cobrar lo que corresponde a Hacienda, de la plata que se recuperó fraudulentamente en Matanzas.” (AGI/SD 870, L. 8, fol. 140r-v).

³⁷ Ibid.

³⁸ AGI/SD 55, R. 9, N. 58.

³⁹ AGI/SD 870, L. 8, fol. 145r.

⁴⁰ En la carta, Hein se refiere a la capitana como la vicealmiranta. Sin embargo, era la norma española llamar a la nave del Capitán General de la escuadra como capitana, y la del almirante, almiranta. En este sentido, la *Santa Ana María* sería la capitana y la *Santa Gertrudis* la almiranta (véase acápite en las *Recopilación de las Leyes de Indias*, 1680). Según Hein, ellos pudieron identificar estas embarcaciones porque tenían sus banderas identificativas desplegadas cuando fueron sorprendidos cerca de Matanzas (Hein, 1628: 2).

⁴¹ Se ha interpretado como “pieles” en Vento (2017).

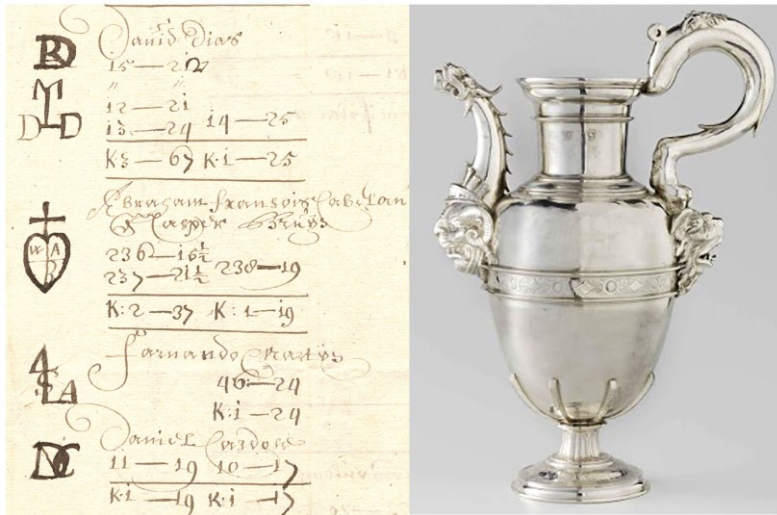


FIG. 2. A la izquierda: muestra de un registro de las marcas de confeccionador en lingotes plata tomados por Piet Hein de la Flota de Nueva España (Fuente: NL-HaNA_1.05.01.01_55_80_0008). Cortesía del Nationaal Archief de Holanda (La Haya). Nótese los nombres de David Díaz y Daniel Cardoso, entre otros. Derecha: Aguamanil de plata, confeccionado por Francisco Enríquez también tomado por Hein de la Flota de Nueva España. Cortesía del Rijksmuseum (Ámsterdam)

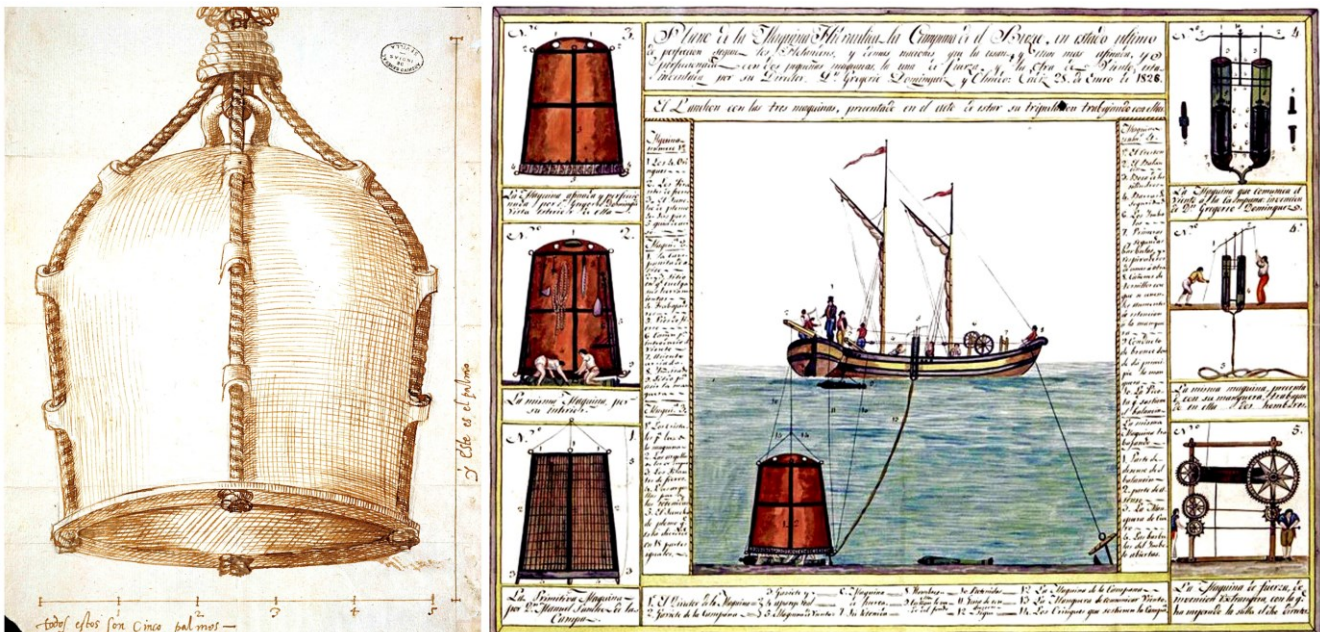


FIG. 3. Izquierda: Campana de buceo inventada por el italiano José Bono (de Palermo) en 1583 (Fuente: AGI/Santo Domingo, mapas y planos, 5). Derecha: propuesta de invención para una campana de buceo realizada por Gregorio Domínguez (Fuente: Museo Naval de Madrid)

holandeses y no desechada en las aguas de la bahía. Lo que había quedado, quizás bien escondido en compartimentos secretos de las naves españolas, se perdió junto a las naves o no sobrepasó el monto que se pudo rescatar.

El salvataje de naufragios o “rescates” era generalmente realizados con sistemas rudimentarios que les permitía a los buzos acceder al fondo marino por largos períodos de tiempo (Hernández-Oliva, 2009; González y Torres, 2014). Para ello, desde finales del siglo XVI se venían desarrollan-

do toda una serie de tecnologías: campanas de sumersión (que creaban una burbuja de aire), trajes con mangueras especiales, grúas y embarcaciones adaptadas para estas labores (figs. 3-4). Estas técnicas involucraban maniobras peligrosas que permitía a los buzos trabajar exhaustivamente en profundidades considerables -no solo para la recuperación de valiosa mercancía en naves hundidas, sino también para reparaciones en alta mar o extracción de perlas y esponjas (Hernández-Oliva, 2009; González y Torres, 2014).

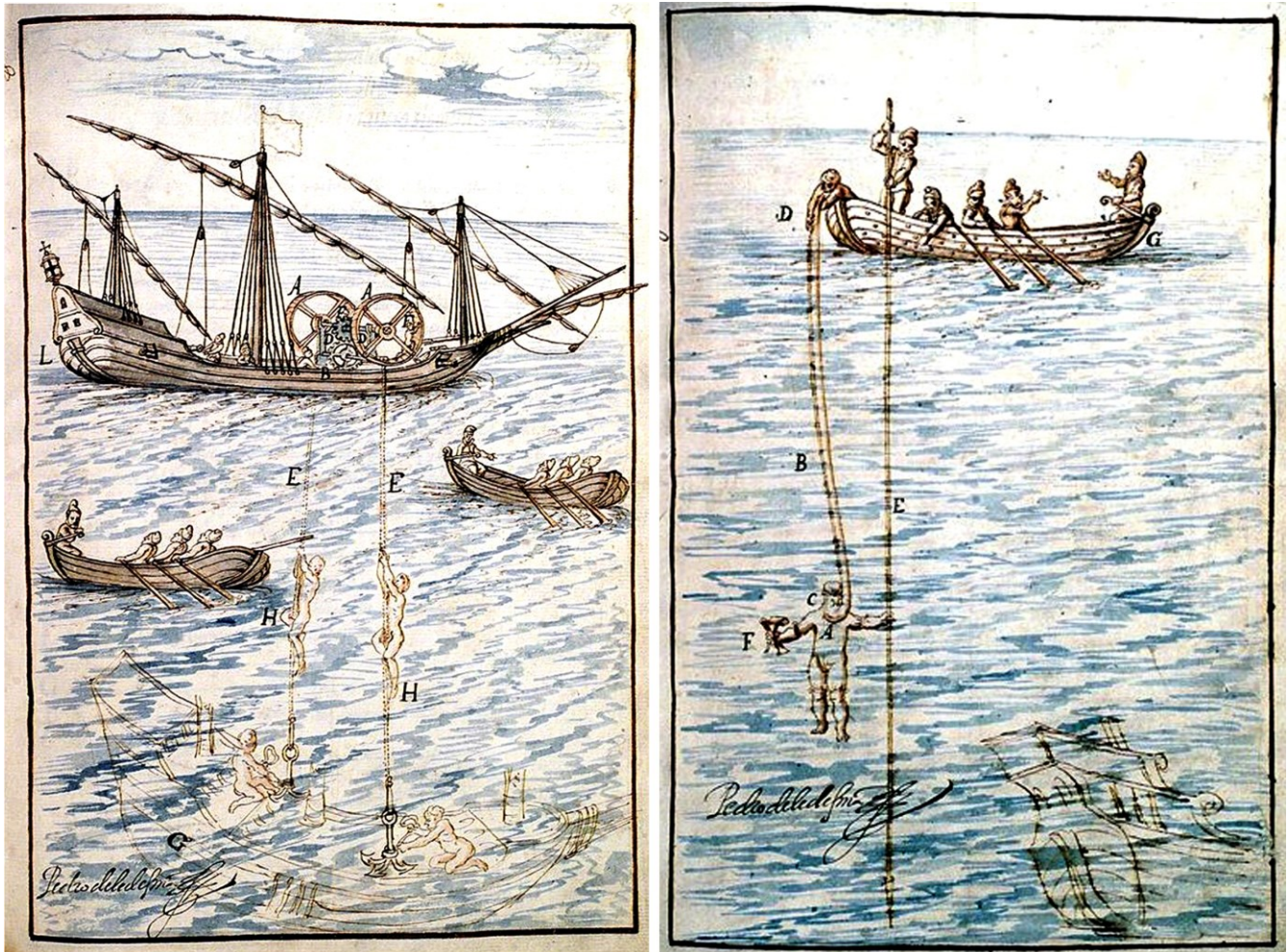


FIG. 4. Sistema para búsqueda de perlas y pecios. Manuscrito de Pedro Ledesma (1623). (Fuente: Subsistema Archivístico de la Cátedra de Historia Naval, Madrid)

Algunas de las técnicas de rescate submarino y buceo de pecios propuestas durante la primera mitad del siglo XVII se conocen gracias al documento *Pesquerías de perlas y salvamento de galeones hundidos en Indias* -conocido como el “manuscrito de Ledesma” (archivado en el Museo Naval de Madrid). Pedro de Ledesma, español Secretario de Consejo de Indias de Felipe III, propuso para 1623 una serie de tecnologías para el buceo y rescate submarino (ej. fig. 4). Sus inventos quedaron recogidos en más de treinta folios de texto explicativo y catorce ilustraciones que comprenden su “manuscrito” (González y Torres, 2014). Todas estas tecnologías permitirían a los buzos entre tres y cuatro horas de inmersión, y alcanzar profundidades submarinas de hasta 42 metros (25 brazas) (Ledesma, 1623). Las propuestas de Ledesma venían con la intención de rescatar el valioso cargamento, como el de los

pecios de *Nuestra Señora de Atocha* y *Santa Margarita* perdidos en los cayos de La Florida, entre otros importantes de esas décadas (véase lámina 8 del manuscrito).⁴²

En 1626, la corona contrató a Francisco Núñez Melián, militar español establecido en La Habana, quien había inventado tecnología similar a la propuesta por Ledesma. Entre estas, una campana de bronce “...que podía albergar un buzo sentado y ser arrastrada...” por el fondo marino desde la superficie (González y Torres, 2014). Este Núñez Melián era el mismo que fue contratado para rea-

⁴² Al final, el mismo Ledesma no pudo realizar esos rescates (Núñez Melián sí), y las riquezas de aquellos galeones permanecieron “perdidos” hasta ser extraídos por el equipo de salvataje de Mel Fisher, desde 1974 (Malcom, 2019). El Archivo del Museo Naval de Madrid conserva un documento al respecto, titulado: “Naufragio de los galeones Santa Margarita, Nuestra Señora de Atocha y Rosario, y otros, a causa de una tormenta, 21 agosto 1622” [AMN-Ms. 1936/012 (fol. 67-75)].

lizar los rescates de la bahía de Matanzas, por lo que es de suponer que utilizó su invención o sistemas similares a los ilustrados en el “Manuscrito de Ledesma” en los pecios del *Atocha* y *Margarita* (fig. 4).

¿Queda evidencia arqueológica rescatable de este encuentro en el lecho marino de la bahía? Y si es así, ¿qué regiones de la geomorfología submarina matancera son más propicias para albergar ese material?

Según la documentación de la época, los bienes que se pudieron desmontar por los españoles durante el abordaje holandés fueron pocos. Exiguo fue también lo que se quedó escondido en las naves hundidas y lo que quizás se perdió sobre borda. Teniendo en cuenta las naves y las riquezas perdidas, es de suponer que la evidencia latente en las aguas matanceras es poca. El buceo y rescate reveló restos de al menos una embarcación. Según el lastre encontrado, perteneciente quizás a una de las naves menores, dado que Hein se llevó consigo entre cinco y siete de las mejores naves, incluyendo la capitana y almiranta (Hein, 1628; Fernández, 1875; Boxer, 1963; Marrero, 1974; Max, 1977).⁴³ Testigos del encuentro testificaron que los holandeses se llevaron la capitana, la almiranta, una naveta y dos naos.⁴⁴ Según reportó Hein, se perdieron tres de estas en tránsito a Holanda (otras quedaron en mal estado; viz. Boxer, 1963).⁴⁵ Se cree que este pecio sea el *Van Leyden* o el *Santa Gertrudis*.⁴⁶ Hein además perdió el galeón *Santa Ana María* -excapitana de Benavides- a una tormenta en la costa sur de Ir-

landa (Marx, 1977; Zuidhoek, 1978). Este pecio yace hoy a una profundidad de 12 metros frente a Castlehaven. El *Santa Lucía* fue, según algunas fuentes, el único trofeo español que sobrevivió toda la travesía (Naber y Wright, 1928; Marx, 1977).

Queda también la probabilidad de que Hein haya hundido las naves que incapacitó o tomó en zonas más profundas de la bahía o en el mar abierto; ambas posibilidades alejan el alcance de cualquier rescate o investigación futura (al no ser con ayuda remota), dada la profundidad de la bahía de Matanzas y zonas hacia el Estrecho de la Florida que alcanzan más de 445 metros (fig. 1). Esto es además complicado por toda una serie de embarcaciones que se han hundido en las aguas de la rada a través de su historia y perturbaciones de lecho introducidos por Georges Claude con su experimento de termoelectricidad (Georges, 1930; Planas, 1930; Bretos, 2011).

Lamentablemente la documentación primaria no da detalles específicos para aclarar sobre la localización de los barcos hundidos por Hein. No obstante, utilizando características de la geomorfología submarina de la bahía de Matanzas y la información dotada por los documentos primarios se puede aproximar el sitio más probable donde tocaron fondo los seis galeones de Benavides y donde se realizaron buceos de rescate.

Según las fuentes, al menos uno de los pilotos de la flota española conocía la bahía de Matanzas, lo cual no quedó demostrado con el atasco de los cuatro galeones. Pero el conocimiento geográfico que poseían los holandeses de la bahía era superior al de los españoles. Esto es evidente en las cartas y mapas holandesas, donde ya desde finales del siglo XVI y principios del XVII se señalan sus accidentes submarinos (geomorfológicos) con alta fidelidad (fig. 5). Estos conocimientos fueron adquiridos por los holandeses durante sus continuas visitas a la rada matancera desde el siglo XVI (Marrero, 1975; Álvarez y Guzmán, 2008; Orihuela y Viera, 2016). En estos mapas holandeses aparecen claramente indicada La Laja, las zonas de bajos, y las zonas para fondear -entre otras de interés para sus negocios ilícitos o frecuentes paradas allí (fig. 5). No sería hasta finales del siglo XVII que se despejaría la suposición de

⁴³ Según LeClerec (en Fernández, 1898: 99-102) tomando del recuento español, Hein puso a flote los cuatro galeones y otras cuatro naos, inutilizando siete restantes (hay variaciones en cuanto al método y número: algunas dicen que se incendiaron, otras que se hundieron). El mismo Hein no especifica al respecto en su carta.

⁴⁴ Testigos Hernando Guerra y Esteban Blanqueto, La Habana, 6 de octubre de 1628 (Naber y Wright, 1928). La nao *San Juan de Bautista*, *Nuestra Señora de la Antigua* y la naveta de Andrés Felipe de Rojas (no se indica nombre), construida en Campeche.

⁴⁵ Quizás una de estas naves sea el pecio de la Playa de Lucayan (Lucayan Beach Shipwreck), Isla de Gran Bahama, donde se extrajeron 10,000 macuquinas de plata acuñadas antes de 1628, a una profundidad menos de 3 metros (Haney, 1971)

⁴⁶ Este fue descubierto con la bodega y escotilla rasgada y el cargamento disperso (Haney, 1971).



FIG. 5. Ejemplo de una carta náutica holandesa de principios del siglo XVII “Bahía de Matanzas Int Groote” de Gerard van Kevlen (Ámsterdam). Las indicaciones alrededor de la rada son: *hoog land* = zona alta; *visschers huys* = villa de pescadores; *wagthuys* = casa de espera, cuerpo de guardia o vigía. Nótese la posición de La Laja, y los bajos de Peñas Altas-Judíos y las zonas de anclaje hacia el fondo de la bahía. Esta zona de la bahía se concia hacia finales del siglo XVII como la Playa de los Indios o de los Muertos

los españoles de que los bajos de La Laja estaban conectados al litoral sur de la bahía -y que estos creaban una barrera que limitaba el acceso al fondo de la rada. Esta creencia estuvo vigente hasta 1688, y no fue hasta la expedición del gobernador Severino de Manzaneda en enero de 1690 que despejaría para los españoles este detalle (Hernández de Lara et al., 2017; Orihuela, 2019). Los holandeses sabían que estas limitantes geomorfológicas no eran correctas y que existían dos canales de acceso al fondo de la bahía. Además, que el canal del sur -hacia Peñas Altas hoy (fig. 1)- era mucho más somero, con bancos y arrecifes peligrosos de navegar. Por lo que el acceso hacia el

fondo de la bahía (zona de fondeadero y anclaje) debía tomar un derrotero cercano a la costa norte -frente a la actual localización del Castillo de San Severino, Punta Prácticos, Punta Gorda y el puerto. Este paso era menos difícil, ya que su profundidad oscilaba entre 10 y 50 metros, permitía el pasaje de galeones de gran calado (fig. 1 y 5).

La geomorfología submarina de la Bahía de Matanzas se caracteriza por extremas profundidades hacia su desembocadura -alcanzando más de 440 metros-, que resulta ser también la parte más distante entre los litorales, dándole una forma de bolsa o embudo curvo a la rada. Esta abre directamente a las corrientes del Estrecho de La Florida y el viejo Canal de Bahamas, donde las profundidades sobrepasan los 600 metros. Hacia el fondo de la rada o surgidero es considerablemente somera, oscilando entre un metro y alcanzando hasta 8 metros en algunos lugares donde hay depresiones o poljes (fig. 1). El lecho submarino en estas zonas contiene barras de arenas, tobas y cienos -algunos son aluviones formados de las descargas de los ríos San Juan y Yumurí. Todos estos sedimentos yacen sobre un fondo de roca caliza, con puntuales relictos de antiguas líneas de costa o arrecifes (como La Laja) y terrazas sumergidas, carsificadas hacia los litorales (Ducloz, 1963; Shanzer et al., 1975; Peñalver et al., 2003; Hernández de Lara et al., 2017). Las zonas más propicias para tocar fondo son precisamente las del fondo de la rada.

Comprender el alcance del conocimiento holandés y las condiciones submarinas de la rada es crucial para aproximar la zona en donde al menos cuatro naves españolas tocaron fondo. También, porque esta sería una región de alto potencial para prospecciones arqueológicas que puedan develar evidencia material sobre el encuentro en la Bahía de Matanzas. Como se ha mencionado, lamentablemente los documentos primarios no hacen referencia directa a dicha localización, pero un acercamiento pudiera realizarse a través del conocimiento geomorfológico submarino y los grabados publicados desde 1628.

Poco después de conocerse de la hazaña de Piet Hein, se diseminó la noticia en forma de relatos impresos, medallas y grabados conmemorativos -propaganda dirigida a perpetuar la memoria

de la victoria holandesa.⁴⁷ Los primeros grabados, publicados hacia finales de 1628, como los de Nicolao Jans Fischer (fig. 6) y Franciscus Ho- yaeus (fig. 7), demuestran a la flota holandesa apresando a varias naves de la Flota de Plata dentro de la bahía de Matanzas. Otras, como la David van den Breden, demuestran el momento de captura de naves de la Flota de Honduras en las aguas próximas a Matanzas o Jaruco (fig. 8). Al momento de tomar la Flota de Plata, en la noche del 8 de septiembre, la mayoría de las embarcaciones del convoy ya habían sido apresadas por Hein en las afueras de la bahía, con excepción de al menos dos que lograron huir y alcanzar el puerto de La Habana.⁴⁸

Es de entenderse que estos grabados fueron realizados de recuentos verbales, y por ello, deben tomarse como una representación gráfica ideada del evento y no como una fuente completamente certera. Esto queda demostrado en la exageración del relieve en el entorno de la rada matancera y el tamaño del bajo de La Laja (figs. 6, 7, 9-10). También existen discrepancias entre las orientaciones de los grabados: algunos colocan a los galeones españoles mirando hacia el litoral sur, mientras otros en el litoral norte, aproximadamente cercano a la Punta Gorda y la posición que tomaría en el futuro el Castillo de San Severino (compárese Figs. 6, 9 y 10).⁴⁹ Pero a pesar de todas estas limitaciones, por lo general, son seis galeones españoles los que se ven rodeados por los holandeses; estos últimos, que cubrían la boca de la bahía. Cuatro de los galeones son de mayor tonelaje (números 2, 3, 4 y 5 en Fig. 6, 9 y 10), mientras que dos más pequeños -al parecer no encallados- yacían hacia los extremos de la rada (números 6 y 30). Todas siempre hacia un costado de La Laja.

Al llegar a la bahía, Hein apuntó que: "...ya tres o cuatro de los barcos [españoles] habían

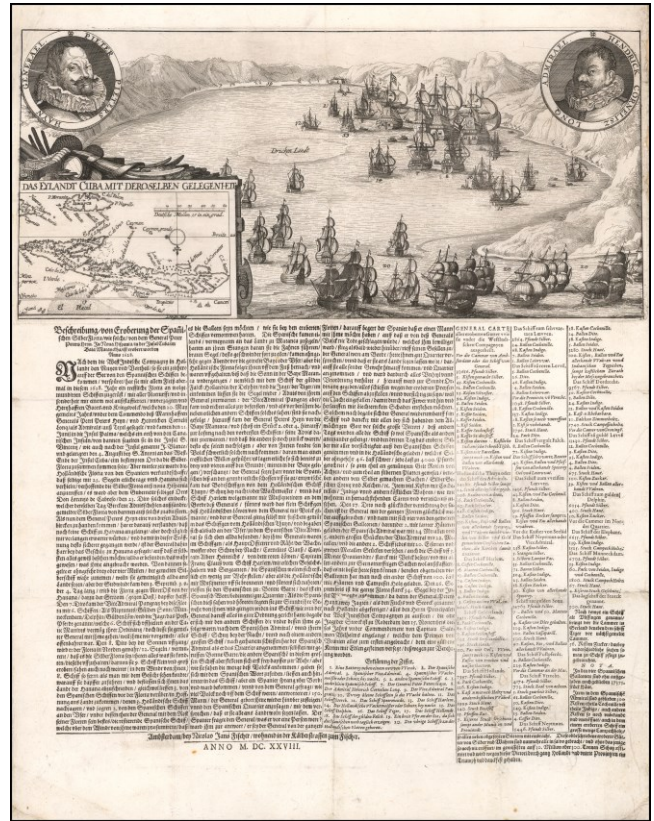


FIG. 6. Grabado de la toma de la Flota de la Plata “Eschreibung von der Eroberung Spanischen Silber Flota” realizado por Claes Janszoon Visscher e impreso por Nicolao Jans Fischer en 1628 (Ámsterdam). En él se provee un fragmento de la carta de Piet Hein y un breve inventario del botín (Colección personal)

tocado fondo cerca del centro de la bahía, donde encallaron los barcos...” (Hein, 26 de septiembre de 1628, fol. 4).⁵⁰ A cierto nivel, este dato es parcialmente congruente con los grabados y casi todos los testigos españoles (véase Nabel y Wright, 1928), pero ninguno aporta detalles fehacientes. A pesar de ello, dicha posición se puede aproximar tomando en cuenta la geomorfología submarina de la rada y que los galeones encallaron aproximadamente hacia el centro de ella (figs. 6-7, 9-10). Estos cuatro grandes galeones eran la capitana *Santa Ana María*, la almiranta *Santa Gertrudis*, el *San Juan Bautista* y *Nuestra Señora*

⁵⁰ El general Juan de Benavides no menciona detalles al respecto en su primera carta al rey (La Habana, 7 de octubre de 1628), o aparece en algunas de los relatos posteriores (ej. Maldonado Dávila: “Relación de D. Juan de Benavides” y “Flota presa por holandeses” en RAH 9-4854-1662-11).

⁴⁷ En varios casos, los grabados traían un inserto de la carta de Hein, un resumen del inventario del motín, o ambos acompañados de un mapa de Cuba (ej. fig. 6).

⁴⁸ Hay discrepancias en las fuentes. Algunas dicen que fue una sola embarcación (Pezuela, 1868), otras tres (Fernández, 1898) y hasta seis (Dominguez, 1956). Hein y el gobernador Cabrera indican en sus cartas que fueron dos, versión que aquí se sigue.

⁴⁹ Esto pudiera ser un error de imprenta, al invertirse el grabado o el negativo de la plancheta.

de la Antigua; todos entre 550 y 650 toneladas y calaban entre 7 y 10 codos (~ 3 a 5 metros)⁵¹, por lo que las zonas más probables para que encallasen se encuentran hacia el fondo suroeste de la bahía, hacia el litoral sur (fig. 11). En esta región la batimetría incrementa rápidamente de profundidades mayores de 100 metros (donde anclar sería casi imposible) hacia zonas someras de hasta 5 metros de profundidad (fig. 1 y 11).



FIG. 7. Arriba: “Prise de la Flotte d’Argent, de la nouvelle Espagne dans la Baye de Matanza par le General P. P. Heyn”. Grabado de Franciscus Ho- yaeus (1628) que demuestra una de las variaciones graficas de la toma de la Flota de la Plata en Matanzas. Detalle inserto: véase que en la costa se señala (flecha negra) la desembocadura de un río, presumiblemente el Canimar. Nótese la orientación de los galeones españoles en esta configuración

⁵¹ Un codo es equivalente a 0.4572 metros. Datos de estos galeones se encuentran en los “Registros de Navíos” (ver Bibliografía), y en “Registros del navío: Varios” (AGI/Contratación 1175, N. 2, R. 1; Cádiz, enero de 1627).



FIG. 8. Grabado de la toma y hundimiento de los Galeones de Honduras, capturados en agosto de 1628 por Pieter Adriaensz Ita (van Vlissingen) en las aguas entre La Habana y Matanzas -quizás hacia Jaruco. Fuente: Colección personal). Hay copias en el Nationaal Archief de Holanda y el National Maritime Museum de Inglaterra



FIG. 9. Grabado alternativo de Isaac Commelin “Frederick Hendrick van Nassau, Prince van Oran- gien, zyn leven en bedryf...” (Ámsterdam, 1651) donde se indican: A, el bajo de La Laja y B (flechas negras) presumiblemente los bajos de Punta Maya. Se enumeran los cuatro galeones principales de la flota española (2-5) y dos naos menores (6 y 30). La flecha negra al fondo indica un punto fortificado o de vigía (quizás idealizado, como el relieve). Nótese que la orientación de las naves es hacia el litoral Sur. (Colección personal; copia similar en Gemeentlelijke Archiefdiensr, Rotterdam)

Dicha zona es asimismo más probable que otras regiones del litoral sur, como por ejemplo hacia Bueyvaca o El Morrillo, ya que los galeo-

nes encallaron a raíz del desconocimiento de la geomorfología submarina de la rada, en busca de mayor proximidad a la costa para desembarcar el cargamento. Esto debió ocurrir hacia otras zonas del litoral sur (fuera del rectángulo de la figura 11). No hubiese sido práctico hacia el este del litoral sur por lo elevado y escalonado el risco del litoral. Tampoco es probable que estos galeones hayan tocado fondo hacia el litoral norte, como demuestran muchos de los grabados, ya que la profundidad allí se encuentra entre 15 y 50 metros, siendo adecuada para navegar y acceder al fondo de la bahía.



FIG. 10. Grabado similar, colorizado, con una orientación hacia el Norte de la bahía. (Fuente: Colección personal)

Históricamente, ha sido la región próxima al litoral norte hacia el oeste de La Laja, donde las profundidades fluctúan entre 5 y 25 metros, la que ha sido utilizada para el anclaje de embarcaciones (fig. 5). Esto es evidente en fotografías históricas de la bahía (Pérez et al., 2017). En este sentido, considero posible la hipótesis del Dr. Ercilio Vento Canosa que ha interpretado dicho encallamiento hacia el litoral sur de la bahía, aunque -discrepo- no quizás a través de todo el litoral hacia el suroeste (Vento, 2017). Esto trae relevancia arqueológica ya que es justo en esta área donde quizás exista la mayor probabilidad de albergar evidencia material de la toma de la Flota de Plata en la Bahía de Matanzas. Es altamente probable que haya sido en ese espacio, dado el substrato arenoso y profundidad menos de 30

brazas, donde se hayan realizado los buceos y rescates a finales de 1628.

La evidencia arqueológica que pudiese haber sobrevivido, inadvertida y probablemente exigua, ha estado sujeta a una amplia gama de alteraciones antrópicas por más de tres siglos: desde las primeras dragas de la bahía -realizadas a comienzos del siglo XIX en pos de la habilitación del puerto al comercio global-, rudimentarias al principio, pero luego mecanizadas, los procesos naturales de erosión, oxidación, y clima que incidieron en la preservación de la evidencia latente. A todo esto, se suma la sobreimposición de casi cinco siglos de embarcaciones perdidas en la rada. Sin duda, una investigación arqueológica submarina en la bahía de Matanzas resultará compleja, complicada conjuntamente por la posibilidad de que algunos de las embarcaciones que supuestamente hundió Hein pudo haber sido en aguas mucho más profundas que la zona enmarcada en la figura 11.

Los holandeses, y embarcaciones de otras naciones, continuaron visitando la bahía de Matanzas a través del resto del siglo XVII (Marrero, 1975; Álvarez y Guzmán, 2008; Orihuela, et al. 2020). Hasta donde recoge la documentación primaria, no se realizaron otros intentos de buceo o rescate y no se reportaron pecios si quiera en las zonas someras de la rada.

La Bahía de Matanzas como sitio arqueológico de la toma de la Flota de Nueva España

La pérdida de la Flota de Nueva España -o de la Plata- en la bahía de Matanzas es notable como escenario de conflicto o campo de batalla donde se manifestaron las tensiones entre dos naciones europeas (Wright, 1921; Barnouw, 1951; Marrero, 1975; Lunsford, 2005). Su encuentro en la rada refleja la postura de Holanda como un poder naciente en busca de acceso a las riquezas del “Nuevo Mundo” contra España, una potencia establecida con extenso control en la región, contextualizada dentro de las tensiones de la Guerra de los Ochenta Años (Martín, et al., 1998). En el momento de la toma,⁵² el Cardenal de la Cueva

⁵² Cardenal de la Cueva al rey, Bruselas, 2 de diciembre de 1628 (AGI/Consejo de Indias 141, 1-12 en Naber y Wright, 1928).

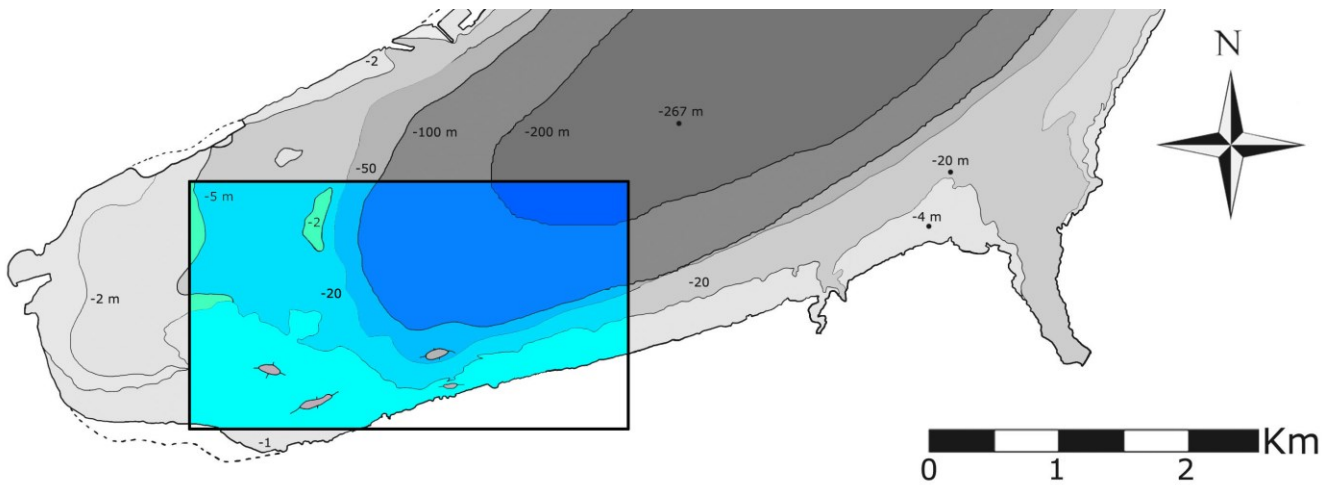


FIG. 11. Croquis batimétrico donde se enmarca una región de alto potencial arqueológico, siendo el lugar donde posiblemente tocaron fondo los galeones españoles y donde se realizaron los buceos de rescate. Estos, hacia las zonas someras (coloración más clara). © J. Orihuela, 2020

desde Bruselas expresó que los enemigos de España en los países bajos creían que los holandeses, en poder de tanto capital, se inclinarían con mayor coraje hacia España y la periferia del imperio español (Naber y Wright, 1928; Garres and Rothman, 2008), lo cual reforzaban el temor de asentamiento holandés en una de las grandes Antillas españolas -en especial Cuba (Wright, 1921; Martín, et al., 1998; Castillo, 1986). Este temor fue explícitamente expreso por el gobernador de Cuba, Cabrera, en su comunicación del 30 de septiembre de 1628.⁵³

Sin embargo, el conocimiento detallado de este encuentro naval ha sido condicionado por la ausencia de investigaciones arqueológicas directas en la bahía o el descubrimiento de evidencia material que permita un acercamiento empírico de los hechos; uno que alcancen más allá de los documentos. Estos estudios no se ha realizado por obvias limitaciones que conlleva la investigación submarina.⁵⁴ Y hasta ahora, evidencia material asociable a este evento no ha sido descubierta o reportada -ni siquiera por las operaciones de draga que se realizan en la bahía de Matanzas con cierta frecuencia. En este sentido, los documentos históricos mantie-

nen hasta ahora la única vía de investigación del encuentro de septiembre de 1628.

Conclusiones

Retirada la flota holandesa de la rada matancera, se manifestó interés por la gobernación de Cuba y la Corona española de rescatar bienes que se creyeron perdidos en las aguas de la bahía como resultado de la toma de la Flota de la Plata. Desde finales de septiembre de 1628, Esteban Correa y Francisco Núñez Melián condujeron varias operaciones de buceo y rescate, pudiéndose recuperar en las zonas someras algunos metales preciosos.

Sin embargo, el gran monto de las riquezas fue apropiado por los holandeses, incluidos los galeones principales y otras naves en buen estado, por lo que la evidencia arqueológica representativa es quizás exigua. Al parecer, no se encontraron pecios en las zonas de buceo, por lo que la evidencia arqueológica latente pudiese estar mejor representada hacia las zonas más profundas y no tanto en las someras. Prospecciones arqueológicas en la bahía, dirigidas a descubrir evidencia de este evento, tendrá las limitaciones de perturbación de lecho marino y cinco siglos de sobreimposición histórico-naval. Hasta ahora, evidencia material, empírica, no ha sido descubierta o reportada, por lo que solo tenemos disponible la evidencia documental como único testigo de aquel encuentro.

⁵³ AGI/SD 101, R. 5. N. 50.

⁵⁴ Jacques Cousteau, y una tripulación del "Calipso", intentaron el uso de sonar en una exploración preliminar realizada en 1986, en partes de la rada matancera. No obstante, resultados de estas observaciones o sus localizaciones no ha sido publicados o estuvieron disponibles para este análisis.

Sumado a esto, quedan asuntos por esclarecer. Del análisis historiográfico resaltan discrepancias sobre la cantidad de embarcaciones tomadas y hundidas, o localización de estas últimas. Queda pendiente, por ende, tratar de establecer cuantas embarcaciones se echaron a pique en la bahía, y si es posible en el futuro, ubicar sus pecios para acceder a la evidencia material que allí puede existir. La toma de la Flota de Nueva España hacen de la Bahía de Matanzas un sitio histórico de singular relevancia, no solo para profundizar sobre este significativo encuentro naval, sino también como un patrimonio latente sobre la imposición de Holanda como nación ante el dominio español en la más grande de las Antillas.

Agradecimientos

Agradezco a Ramón Cotarelo, Tamara Castaño, Carlos A. Hernández Oliva, Ricardo Viera y Odlanyer Hernández de Lara por leer el manuscrito, aportar constructivas señalizaciones y sugerencias que sin duda han mejorado este aporte. A Rogier Overman por realizar la traducción de los documentos primarios en holandés que ha enriquecido esta investigación, y a todos los especialistas de los museos europeos que respondieron mis preguntas respecto a sus colecciones.

Bibliografía

- AGI/Contratación 1174, N. 1, R.10-11: “Registro del navío: Santa Ana María” (1625).
- AGI/Contratación 1174, N. 1, R. 2: “Registro del navío: Santa Gertrudis” (1625).
- AGI/Contratación 1175, N. 2, R. 1: “Registros del navío: Varios” (Cádiz, enero de 1627).
- AGI/Contratación 1176, N. 7: “Registro del navío: Santa Ana María” (1628)
- AGI/Contratación 1177, N. 1, R.13: “Registro del navío: San Juan Bautista” (1628).
- AGI/Contratación 5425, N. 1: Francisco Núñez Melián (27 de marzo de 1643).
- AGI/Indiferente General 1870: Consultas originales: Junta de Guerra (1626-1630).
- AGI/Santo Domingo 21, N. 9: “Informaciones: Francisco Núñez Melián” (La Habana, 30 de agosto de 1627).
- AGI/Santo Domingo 101: Véase La Habana, 19 de abril de 1627.
- AGI/Santo Domingo 101, R. 5, N. 50: Cartas de Gobernadores, La Habana, 30 de septiembre de 1628, fols. 1r-4r.
- AGI/Santo Domingo 119: Los oficiales reales al rey, La Habana, 7 de octubre de 1629.
- AGI/Santo Domingo, 870, L. 8, F. 121v-122r: “Aviso de ataque holandés” (20 de junio de 1628).
- AGI/Santo Domingo, 870, L. 8, F. 132v-133r: “Aviso de llegada del enemigo a La Habana” (11 de enero de 1629).
- AGI/Santo Domingo, 870, L. 8, F. 140r-140v: “Cobro sobre un rescata de Plata en Matanzas” (27 de marzo de 1629).
- AGI/Santo Domingo, 870, L. 8, F. 149R-150v: “Defensa de La Habana ante el enemigo” (28 de abril de 1628).
- Álvarez Estévez, R. y M. Guzmán Pascual (2008). *Holandeses en Cuba*. Ciencias Sociales, La Habana.
- Antúnez y Acevedo, R. (1797). *Memorias históricas sobre la legislación y Gobierno del Comercio de los españoles con sus colonias en las indias occidentales*. Imprenta de Sancha, Madrid.
- Barnouw, A. J. (1951). *Breve Historia de Holanda*. Espasa-Calpe S. A. Colección Austral, Buenos Aires.
- Bericht, A. (1628). *Wie es mit der Silber-Flotta hergange, wann solche inn diesem 1628*. H. Hellort Jans, Amsterdam.
- Boxer, C. R. (1963). Piet Heyn and the Silver Fleet. *History Today*, 13: 398-406.
- Boxer, C. R. (1965). *The Dutch Seaborne Empire*. Alfred A. Knopf, New York.
- Bretos, Miguel A. (2010). *Matanzas: The Cuba Nobody Knows*. University Press of Florida, Gainesville.
- Castillo Meléndez, Francisco (1986). *La Defensa de La Isla de Cuba En La Segunda Mitad Del Siglo XVII*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.
- Domínguez Ortiz, A (1956). El suplicio de don Juan de Benavides. Un episodio de la historia sevillana. *Archivo Hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 24 (76): 159-171.

- Dúcloz, C. (1963). Étude géomorphologique de la région de Matanzas, Cuba. *Archives Des Sciences*, 16(2): 351-402.
- Eibergen, R. (1629). Svvyemel-klacht des Spaenschen conincks Phillipi Quarti, over het eerste verlies van sijn silver-vlote: waer mede dese landen, door Gods hulpe, verrijckt heeft den moedighen en manhaften zee-ridder, en generael Pieter Pietersen Hein. Voor Willem Iansz Stam, Amsterdam.
- Fernández Duro, C. (1877). *Disquisiciones Náuticas*, Vol. II. Imprenta de Aribau y Ca., Impresores de Cámara, Madrid.
- Fernández Duro, C. (1898). *Armada Española*, Tomo IV. Sucesores de Rivadeneyra, Impresores de la Real Casa, Madrid.
- Fernández Riquelme, S. (2009). *La Ciencia Histórica. Métodos e Ideas para el Estudio Historiográfico*. Infides, Ediciones Didácticas, España.
- Garres, A. F., y A. Rothman (eds. 2008). Major Problems in Atlantic History. Houghton Mifflin, Boston.
- Georges, C. (1930). Conferencia leída en la Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales de La Habana, el día 9 de octubre de 1930. *Revista de la Sociedad Geográfica de Cuba*, 3(4): 150-158.
- González Carrión, J. A., y C. Torres López (2014). Fuentes documentales para búsqueda de pecios, El Manuscrito de Ledesma, pp. 455-469: en *El Último Viaje de la Fragata Mercedes, la razón frente al expolio*. AC/E Acción Cultural Española, Museo Naval, Museo Arqueológico Nacional, Madrid.
- Goslinga, C. C. (1972). *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680*. University of Florida Press, Gainesville.
- Haney, Thomas V. (1971). Coins. *The New York Times*, 26 September 1971, Section D, p. 33
- Hernández de Lara, O., J. Orihuela León, y B. Rodríguez Tápanes (2017). Una fortaleza en el medio de la bahía: el proyecto inconcluso para la batería de La Laja, Matanzas, Cuba. *Cuba Arqueológica X* (2): 32-46.
- Hernández de Lara, O., y J. Orihuela León (2019). *Fortificaciones de Matanzas 1693-1876*. Aspha, Buenos Aires.
- Hernández-Oliva, C. A. (2009). Naufragios: Barcos españoles en Aguas de Cuba, Siglos XVI y XVII. Editorial Renacimiento – Colección Isla de la Tortuga, España.
- Hein, P. P. (1628). Extract uyt den brief van den E. Generael Pieter Pietersz: Hein, aen de Geoctroyeerde West-Indische Compagnie, gheschreven in't schip Amsterdam, ghedateert den 26 september 1628, 140 mylen bywesten 't eylandt Bermuda. La Haya, Holanda (archivado en John Carter Brown Library, Universidad de Providencia, Rhode Island, E.E.U.U.). (traducción: Extracto del resumen del General Hein, y la Compañía patente de las Indias Occidentales, escrita en el barco Amsterdam, el día 26 de septiembre de 1628, 140 millas del Oeste de Bermudas”).
- Jimeno, F. (1878). Apuntes para la historia de Matanzas: El general Benavides y su flota. *Diario de Matanzas*, noviembre.
- Jordán, M., E. Vento Canosa, C. Roque García, A. Martínez, U. Carminate et al. (2015). *Síntesis Histórica Municipal Matanzas, Provincia de Cuba*. Editorial Historia, La Habana.
- Leoz, Juan de (1628-1629). Testimonio de Don Juan de Leoz, Caballero de la Orden de Santiago, Almirante que fue de la Flota de Nueva España el año pasado de 1628 con el señor fiscal D. Juan de Solórzano Pereira. Biblioteca Nacional, Manuscrito no. 2360: 1-314 (inédito).
- López Pérez, A. y Pavía Pérez, M. (2015). *Malhechores de la Mar. Corsarios, Piratas, Negreiros, Raqueros y Contrabandistas: Antología Cronológica*. Ediciones Boloña, La Habana.
- Lunsford, V. (2005). *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*. Palgrave MacMillan, New York.
- Naber, S. P. L'Honoré, e I. A. Wright (1928). *Piet Heyn en de Zilvervloot*. Kemink and Zoon, Utrecht.
- Magazine de La Lucha* (1926). Imprenta de La Lucha, La Habana.
- Malcom, C. (2019). The 1622 Tierra Firme fleet: An account of the disaster and the people. *The Mel Fisher Maritime Museum, Series of Occasional Papers*, 1: 1-70
- Mapa de la República de Cuba a 1:50000 (1984). Provincia de Matanzas, hoja 3885-II (restringido). ICGC (Instituto de Cartografía y Geodesia de Cuba).

- Mapa de la República de Cuba a 1:25000 (1992). Provincia de Matanzas, hoja 3885-II-d. ICGC (Instituto de Cartografía y Geodesia de Cuba).
- Marrero, L. (1975). *Cuba: Economía y Sociedad Vol. 3*. Editorial Playor, S. A., Madrid.
- Martín, J. L., C. Martínez Shaw y J. Tusell (1998). *Historia de España: De la Prehistoria al Fin del Antiguo Régimen*. Taurus, Alfaguara S. A., Madrid.
- Martínez Carmentate, U. (1999). *Historia de Matanzas, Siglos XVI-XVIII*. Ediciones Matanzas, Matanzas.
- Marx, R. E. (1977). *The Capture of the Treasure Fleet: The Story of Piet Heyn*. David McKay Company Inc., New York.
- Ministerio de Educación Superior (1980). *Metodología de la Investigación Histórica, vol. 1*. La Universidad de La Habana, La Habana.
- Orihuela León, J. y R. Viera (2016). Pedro Menéndez de Avilés y la bahía de Matanzas en el siglo XVI: apuntes para la historia de Matanzas, Cuba. *Cuba Arqueológica* 9 (1): 1-10.
- Orihuela León, J. (2019). Severino de Manzaneda: Capitán General gobernador de Cuba a finales del siglo XVII. *Librinsula: Revista Digital de la Biblioteca Nacional de Cuba*, 385:1-9.
- Orihuela León, J., R. A. Viera Muñoz y O. Hernández de Lara (2020). Los procesos prefundacionales de San Carlos de Matanzas (1680-1695): perspectivas historiográficas. *Cuba Arqueológica* 13(1): 39-64.
- Pels, E. (1629). *Loft dich, Des Vermaerde, Wyt-Beroemde, manhaftie Zee Heldt Pieter Pieter- sen Heyn Genrarael...Silvere vloot aen't Eylt Cuba Inde Haven van Matanca*. W. J. Wingaert, Amsterdam.
- Peñalver, L. L., E. Castellanos Abella, R. O. Pérez Aragón y R. Rivada Suárez (2003). Las terrazas marinas de Cuba y su correlación con algunas del área circumcaribe. *Memorias GEO-MIN, V Congreso de Geología y Minería*:1-10.
- Pérez Orozco, L., L. R. González Arestuche, J. Orihuela León y R. A. Viera Muñoz (2017). *Matanzas en el Visor del Tiempo*. Ediciones Boloña, La Habana.
- Pezuela, J. de la. (1868). *Historia de la Isla de Cuba. Primero y Segundo Tomo*. Carlos Bailly-Bailliere, Madrid.
- Ponte y Domínguez, F. J. (1959). *Matanzas: Biografía de una Provincia*. Imprenta El Siglo XX, La Habana.
- Planas, J. M. (1930). La obra de Georges Claude. *Revista de la Sociedad Geográfica de Cuba*, 3(4): 147-150.
- Prud'homme van Reine, R. (2003). *Admiraal Zilvervloot: biografie van Piet Hein*. Open Domein, Amsterdam.
- Real Academia de la Historia (RAH-CJBM, 1954-1956). Catálogo de la Colección de Don Juan Bautista Muñoz, Editorial Maestre, Madrid.
- Real Academia de la Historia (RAH-CJBM, 2010). Colección de don Juan Bautista Muñoz. CD-ROM, EM-La Suma de Todos, Madrid.
- Solórzano Pereira, J. de (1676). *Colección de Obras Varias Póstumas*. Herederos de Dormer, Zaragoza, España.
- Shanzer, E. V., O. M. Petrov y G. Franco (1975). Sobre las formaciones costeras del Holoceno en Cuba, las terrazas pleistocénicas de la región Habana-Matanzas y los sedimentos vinculados a ellas. *Serie Geológica*, 21: 1-26.
- Torres Cueva, E. (1996). *La Historia y el Oficio del Historiador*. Ediciones Imagen Contemporánea, La Habana.
- Trelles, C. M. (1922). *Biblioteca Histórica Cubana*. Vol. 1. Imprenta Juan F. Oliver, Matanzas.
- Trelles, C. M. (1932). *Matanzas y su Puerto desde 1508 hasta 1693*. Imprenta Estrada, Matanzas.
- Vento Canosa, E. (2017). *La Flota de la Plata: La Captura de la Flota de la Plata*. Macamba Publishing, E.E.U.U.
- Vondel, J. van den (1629). *Op het onset van Piet Heyns buyt, het VWest-Injes-Huys spreekct*. W. J. Blaeu, Amsterdam.
- Wijnandts, W. (1629). *Lof-dicht, over de heerlijke victorie, in het veroveren van de silver vlote, in de Baey van Matanca, onder het beleyt van den e. ende manhaften Heer Generael Pieter Pieterz Heyn, als oock het veroveren der twee galioenen, comende uyt de Honduras. Tot Middleburg, voor Zacharias Roman*, Amsterdam.

- Wright, I. A. (1921). The Dutch and Cuba, 1609-1643. *The Hispanic American Historical Review*, IV (4): 597-634.
- Wright, I. A. (1928). *Besehneiden over de Verovering de Zilvervloot door Piet Heyn*. Kemink, Utrecht.
- Zuidhock, A. (1977). *Piet Hein en de Zilvervloot*. De Boer Maritiem, Uniebook B. V., Bussom.

Recibido: 9 de diciembre de 2020.

Aceptado: 3 de febrero de 2021.