

Humanitas

Universidad Autónoma de Nuevo León
Anuario del Centro de Estudios Humanísticos

Núm. 37 Vol. IV
Enero-Diciembre 2010

Historia



UANL®



Dr. Jesús Áncer Rodríguez
Rector

Ing. Rogelio G. Garza Rivera
Secretario General

Dr. Ubaldo Ortiz Méndez
Secretario Académico

Lic. Rogelio Villarreal Elizondo
Secretario de Extensión y Cultura

Dr. Celso José Garza Acuña
Director de Publicaciones

Lic. Alfonso Rangel Guerra
Director del Centro de Estudios Humanísticos
Editor responsable

Mtro. Francisco Ruiz Solís
Corrección de estilo y cuidado editorial

Lic. Juan José Muñoz Mendoza
Diseño

Lic. Adriana López Montemayor
Circulación y administración

Humanitas, Año 37, N° 37, Enero-Diciembre 2010. Fecha de publicación: 15 de enero de 2011. Revista anual, editada y publicada por la Universidad Autónoma de Nuevo León, a través del Centro de Estudios Humanísticos. Domicilio de la publicación: Biblioteca Universitaria Raúl Rangel Frías, piso 1º, Av. Alfonso Reyes, No. 4000 Nte., Col. Regina, Monterrey, Nuevo León, México, C.P. 64440. Tel. + 52 81 83294000 ext. 6533. Fax: +52 81 83 29 40 00 ext. 6556. Impresa por la Imprenta Universitaria, Ciudad Universitaria s/n, C.P. 66451, San Nicolás de los Garza, Nuevo León, México. Fecha de terminación de impresión 20 de diciembre de 2010. Tiraje: 500 ejemplares.

Número de Reserva de Derechos al uso exclusivo del título *Humanitas* otorgada por el Instituto Nacional del Derecho de Autor: 04-2009-091012392000-102, de fecha 10 de Septiembre de 2009. Número de certificado de licitud de título y contenido: 14,909, de fecha 16 de agosto de 2010, concedido ante la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. ISSN: En trámite. Registro de marca ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial: 1,169,990.

Las opiniones y contenidos expresados en los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores.
Prohibida la reproducción total o parcial, en cualquier forma o medio, del contenido editorial de este número.

HUMANITAS ANUARIO

CENTRO DE ESTUDIOS HUMANÍSTICOS DE LA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

Director Fundador

Agustín Basave Fernández del Valle

Director

Alfonso Rangel Guerra

Jefe de la Sección de Filosofía

Cuauhtémoc Cantú García

Jefe de la Sección de Letras

Alma Silvia Rodríguez Pérez

Jefe de la Sección de Ciencias Sociales

Ricardo Villarreal Arrambide

Jefe de la Sección de Historia

Israel Cavazos Garza

ANUARIO
HUMANITAS 2010

Historia

Israel Cavazos Garza
Coeditor

El Caribe como Mediterráneo: la defensa de las ciudades indianas contra la piratería en los siglos XVI y XVII

Jorge Luis Capdeponet Ballina*
ECOSUR

I

CON LA LLEGADA DE LOS PIRATAS¹ a las aguas del golfo de México y el mar Caribe, fue indispensable organizar los planes necesarios para salvaguardar las costas, puertos, villas, ciudades, flotas y rutas mercantiles frente al peligro inminente que representaban estos visitantes incómodos, como parte de la defensa y apropiación de ese espacio que conocemos como Caribe, que constituía un punto estratégico de la Corona española² para mantenerse comunicada y proteger las rutas mercantiles con sus colonias (las Indias Occiden-

* Licenciado en Historia por la UJAT, maestro y doctor en historia por El Colegio de Michoacán, A. C., y actualmente becario del CONACYT en estancia posdoctoral en El Colegio de la Frontera Sur – Unidad Villahermosa.

¹ Hay muchas acepciones sobre el término, para el caso que vamos a abordar, lo usaremos para referirnos en general a las personas que realizaban operaciones de comercio ilegales en los mares, además de múltiples delitos: asaltos, asesinatos, destrucción e incendio a barcos, puertos y ciudades españolas en América. Haremos diferenciaciones entre ellos: corsarios, filibusteros, bucaneros y pichilingues. Sobre vocabulario o términos piratas véase Marita Martínez del Río de Redo, *La fuerza y el viento. La piratería en los mares de la Nueva España*, México, Editorial México Desconocido, 2002. pp. 13-22.

² Precisando un poco, con el término “Corona española” nos vamos a referir a la Corona de Castilla y Aragón (dinastía de los Habsburgos).

tales y Orientales): España-La Habana-Veracruz-Acapulco-Manila y España-La Habana-Portobelo-Panamá-El Callao.³

Para realizar tal objetivo, se requirió la movilización de ingenieros militares, capitanes de barcos, marineros, astilleros y otros tipos de mano de obra especializada, y por supuesto, mucho dinero. Aunque lo que nos interesa destacar son las medidas que tomaron la Corona, las autoridades virreinales y los comerciantes para proteger sus territorios, ante las embestidas que procedían de las otras potencias europeas, principalmente Francia, Inglaterra y Holanda. En las lecturas, hemos podido observar dos sistemas creados para tal defensa y protección de los territorios en el Caribe: un sistema terrestre y uno naval; por múltiples circunstancias no fueron del todo eficientes, entre los cuales destacan la escasez de recursos, mala organización y complicada burocracia.

Este trabajo, aclaramos, no es más que un pequeño acercamiento (por cierto bastante incompleto) a los sistemas defensivos instaurados por las autoridades coloniales en la América de los siglos XVI y XVII; en él procuraremos exponer algunas ideas surgidas a raíz de la exploración bibliográfica.

II

El Caribe⁴ —consideran muchos investigadores que han trabajado sobre la zona—, tiene características similares al Mediterráneo, es

³ Para un conocimiento un poco más amplio de las rutas comerciales, véanse Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Excma. Diputación Provincial de Sevilla/ Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1980; María del Rosario Rodríguez Díaz (coord.), *El Caribe. Intereses geopolíticos y dominación colonial*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo: Instituto de Investigaciones Históricas, 2000 y Carl Ortwin Sauer, *Descubrimiento y dominación española del Caribe*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

⁴ Cerca de tres millones de kilómetros cuadrados de agua componen esta interesante zona de estudio, que incluye el Golfo de México y el Mar Caribe, delimitado tal vez por la masa continental de América y el Océano Atlántico. Siendo un poco más precisos y tomando las divisiones políticas actuales, el Caribe incluye en la parte continental, las costas de Estados Unidos (Florida, Alabama, Misisipi, Luisiana y Texas), México (Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y

un espacio complejo donde a partir de finales del siglo XV confluyeron etnias y rasgos culturales tan heterogéneos (ver mapa 1). Los nativos, que eran muy diversos en el área continental e insular se encontraron con los europeos (españoles, más tarde franceses, ingleses, holandeses, portugueses, daneses, italianos, etc.), años después con los miles de negros africanos traídos para sustituir la fuerza de trabajo indígena que había sido devastada por las epidemias, maltrato y guerras, también llegaron algunos asiáticos (filipinos, chinos, entre otros).

Durante varios siglos, más o menos entre el XVI al XIX, se mezclaron lenguas, sangres, religiones, formas de pensamiento, costumbres, música, artes, mercancías y ciencia, que moldearon una región con características distintas a otras partes de América. Los nuevos pobladores del Caribe se hicieron mucho más similares que sus antecesores, crearon una ideología nueva de apropiación y percepción del espacio. Las distancias entre los pueblos se acortaron, al igual que las diferencias se hicieron mínimas. En la actualidad, a pesar de que los habitantes del Caribe hablan lenguas tan variadas como el español, inglés, francés y holandés, comparten rasgos culturales comunes.

III

A fines del siglo XV, con la llegada de los españoles a estas tierras, se inició una nueva etapa en la historia de la humanidad, el “mundo” dejó de ser Europa, África y Asia ya que se agregó un “Nuevo mundo” que lo complementó (ver mapa 2). A pesar de este hallazgo

Quintana Roo), Belice, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y Venezuela; y en la parte insular, el archipiélago de las Bahamas, las Antillas Mayores (Cuba, Haití, República Dominicana, Puerto Rico y Jamaica) y las Antillas Menores (Holandesas: Aruba, Curaçao, Bonaire, Saint Eustatius, Saba y Saint Martín; E.U.: Islas Vírgenes, Saint Thomas, Saint John’s y Saint Croix; Británicas: Tórtola, Anegada, Virgen Gorda, Jost Van Dyke, Anguila, San Cristóbal, Antigua y Monserrat, San Vicente, Santa Lucía, Barbados, Dominica, Granada, Trinidad y Tobago; Francesas: Guadalupe y Martinica; además de Margarita de Venezuela, Islas de la Bahía de Honduras y Cozumel de México. Antonio Lot Helgueras y Manuel Lucena Salmoral, *El Caribe*, México, Red Editorial Iberoamericana, 1990.

de los europeos, el objetivo no fue el conocimiento de nuevos pueblos, sino la búsqueda de rutas más cortas para desplazar las mercancías hacia las Indias orientales (Asia) y aumentar las riquezas de la Corona española. Comenzó así una lucha por apropiarse de las nuevas rutas y mercados, y por ende de los nuevos territorios, como puntos estratégicos para lograr dicho propósito. A la Corona española —luego de conocer las riquezas de los territorios descubiertos— le pareció apropiado aprovecharlas e inició la gran colonización tanto de las islas como de la masa continental (ver mapa 3).

Las noticias sobre un Nuevo Mundo se difundieron en Europa, y claro, las demás potencias no permitirían —o al menos tratarían de evitarlo— que España se quedara con todo. Pronto llegaron los franceses a las aguas americanas, le siguieron los ingleses y holandeses, más tarde los portugueses, daneses y otros. Pero la mayoría de los que cruzaron “el charco” no fueron gente común, sino los temidos “perros del mar”: ¡los piratas! Durante los tres siglos de la colonización española en América e incluso hasta mediados del siglo XIX, los piratas asolaron el Golfo de México, el mar Caribe y el océano Pacífico.⁵

El objetivo de las incursiones piratas en el siglo XVI era apoderarse de las mercancías y riquezas transportadas por las flotas españolas, llevarlas a sus países o venderlas al mejor postor; en el siglo XVII la finalidad fue posicionarse en el Caribe, tomando algunas ciudades y puertos para establecer sus bases de operaciones en América, y por qué no, colonizarlos.

Un punto más que debemos mencionar, y que parece importante,

⁵ Muchos de los ingleses lo hicieron con el consentimiento de sus monarcas, quienes les permitieron realizar operaciones ilegales en las rutas españolas del Nuevo Mundo, por ello se les conoce como corsarios, algunos marinos franceses recibieron apoyos similares. Sin embargo, los que no, se les conoció como filibusteros (trabajaban para su propio beneficio y deambulaban por los mares), bucaneros (vivían en islas y comerciaban con pieles de ganado que los españoles abandonaban en ellas, aprovechaban ocasiones propicias para atacar puertos y ciudades, ocasionalmente barcos y eran los piratas más sangrientos) y pichilengues (término utilizado para referirse a los piratas holandeses, éstos actuaron más en el Pacífico que en el Caribe).

es la inconformidad de las otras potencias europeas (en especial, de Inglaterra) contra la exclusividad española sobre el Nuevo Mundo, esa pretendida justificación religiosa, no les parecía adecuada.⁶ Los ingleses eran protestantes anglicanos, y emprendieron una contraofensiva religiosa, la mayoría de los piratas eran anticatólicos, en parte justificaban sus ataques y el robo de las riquezas como una lucha contra los españoles que abrazaban el catolicismo.⁷

Los españoles por su parte, no tenían la menor intención de compartir las riquezas, y buscaron la manera de detener a los invasores que intentaban quitarles lo que por “derecho” les correspondía. El buen posicionamiento en el Caribe, garantizaba a España el desplazamiento de mercancías y riquezas hacia las Filipinas y otros lugares de Asia (la ruta España-La Habana-Veracruz-Ciudad de México-Acapulco-Manila), así como también la comunicación con Perú y las minas del Potosí (la ruta España-La Habana-Portobelo-El Callao). Se inició en el Caribe una lucha frontal para defender sus posiciones estratégicas: los puertos y ciudades ubicadas en las costas del Golfo de México, el mar Caribe y también

⁶ La Corona española buscó la legitimación del descubrimiento y conquista de estas tierras. Al igual como lo habían hecho los portugueses (que lograron a través de una bula papal la exclusividad de los territorios descubiertos al sur de las islas Canarias y al oriente de las Indias), los Reyes Católicos consiguieron que a través de la bula *Inter Caetera* de 1493, el papa Alejandro VI les otorgara una concesión de monopolio sobre los territorios que encontraran hacia el sur y oeste del meridiano que pasaba a unas 100 leguas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde; por solicitud del rey Manuel de Portugal al papa, se firma el Tratado de Tordesillas que recorre la “línea” un poco más hacia el oeste (370 leguas), lo cual permite que Portugal se lleve una parte del Nuevo Mundo, Brasil. Sobre el tema véase Martha de Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, UNAM, 1983, pp. 48-49 y Oscar Mazín y Carmen Val Julián (eds.), *En torno a la conquista. Une anthologie*, París, Ellipses/ École Normale Supérieure de Fontenay-St. Cloud, 1995.

⁷ El rey Francisco I de Francia desconoció la bula papal, provocando un enfrentamiento con la Corona española (Carlos V), que trae consecuencias graves para los franceses. Otras potencias europeas como Inglaterra y Holanda igualmente se opusieron a la pretendida exclusividad de los españoles sobre el Nuevo Mundo. Martha de Jármy Chapa, *op. cit.*, pp.13-23, 47-51; María de Rosario Rodríguez Díaz (coord.), *op. cit.*, pp.15-23.

el océano Pacífico. El punto que nos interesa destacar en este acercamiento bibliográfico al Caribe, son las medidas que tomaron las autoridades coloniales para detener las incursiones piratas, y no sólo eso, defender sus flotas, puertos y ciudades, aunque no lo hayan logrado.

IV

Durante el siglo XVI, cuando se detectó la presencia de piratas franceses, y más tarde ingleses, en la zona del Caribe, las autoridades indianas consideraron necesario crear planes para proteger las flotas y galeones, las costas de la Nueva España y combatir el contrabando.

Las medidas tomadas podemos decir que fueron dos: la primera, un sistema defensivo terrestre (fijo), que protegería las costas cercanas a las ciudades y puertos, formado por fortalezas (reales, castillos, fuertes, ciudadelas, murallas, baterías, fortines, etc.); y la segunda, un sistema defensivo naval (móvil), que vigilarían y defenderían las rutas comerciales, así como las costas, integrado por barcos de guerra o las propias embarcaciones que transportaban las mercancías.

Sistema defensivo terrestre

Desde los primeros asentamientos en las islas del Caribe, los españoles se preocuparon por proteger sus villas y ciudades con modestas murallas (de mampostería y madera con mayor frecuencia), contra posibles ataques de los nativos que vivían alrededor de ellos o cualquier otro invasor. Estas mostraron su ineficacia en las primeras irrupciones piratas, por lo que las autoridades decidieron mejorarlas y crear estrategias de protección más organizadas.

A lo largo de los casi tres siglos de la Colonia, la Corona española y las autoridades virreinales se empeñaron en proteger las ciudades y puertos importantes que servían para el embarco y desembarco de mercancías, para ello lograron construir dos imponentes “cinturones de seguridad”, integrados por fortalezas custodiadas por soldados y cañones que en muchas ocasiones lograron evitar invasiones piratas:

1. *Uno en la parte continental*: formado por las fortalezas ubicadas

en las costas del Golfo de México y el Mar Caribe, desde Florida hasta Cumaná en lo que hoy es Venezuela (ver cuadro 1). En el océano Pacífico destacan Acapulco (Fuerte de San Diego), Nayarit (Fuerte de la Contaduría en San Blas) y Mazatlán (Fuertes Norte y Sur), además de El Callao.⁸

2. *El otro en la parte insular*: que aprovechando la posición natural de un arco, se construyeron protecciones desde las Bahamas, pasando por La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Trinidad; el arco se cerraba con Cumaná al sureste y al norte con San Agustín en Florida. (ver cuadro 2)

Como podemos observar en los cuadros 1 y 2, se crearon dos auténticas murallas para brindar protección a los puertos y ciudades en el Caribe, sin embargo no fueron suficientes. Los ataques piratas a estas plazas se dieron de manera esporádica en el siglo XVI, muy intensa en el XVII, decayeron un poco en el siglo XVIII hasta desaparecer en el XIX.

Debemos destacar que si bien existieron muchas fortalezas creadas para defender los territorios indios, no todas tuvieron la misma importancia. Entre las más importantes podemos mencionar

⁸ Como pudimos observar, se crearon dos “cinturones de seguridad” desde la Florida hasta Cartagena de Indias y el arco formado desde Las Bahamas, La Habana, pasando por Puerto Rico y Santo Domingo, nuevamente hasta Cartagena de Indias. Sin embargo, los piratas lograron traspasarlos en múltiples ocasiones y adquirieron fama (John Hawkins, Francis Drake, Henry John Morgan, Jean François de la Roque, William Dampier, etc.). Sobre el tema, véanse José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680. Precedentes y regulación legal*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984; José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, España, Editorial MAPFRE, 1996; José Omar Moncada Maya, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial, siglos XVI a XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Geografía/ Instituto de Investigaciones Sociales, 1993; Pablo E. Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987; Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991 y Marita Martínez del Río de Redo, *op.cit.*

Veracruz, Campeche (en los siglos XVII y XVIII), el triángulo de Tierra Firme (Portobelo, Real de Chagre y Panamá), Cartagena de Indias, La Habana, Puerto Rico y Santo Domingo. El de Veracruz por ser el principal puerto de la Nueva España, puente de la comunicación con Manila, y por donde salían las noticias del virreinato, riquezas y mercancías con destino a España; Campeche y Laguna de Términos, por el sitio donde salía el palo de tinte con destino a Europa, botín frecuente de los corsarios ingleses, quienes se atrevieron a instalarse en la zona para realizar cortes ilegales; el triángulo de Tierra Firme que formaban las “llaves” que abrían la puerta del contacto entre el Caribe y el virreinato del Perú donde se extraían grandes cantidades de plata; Cartagena de Indias por su cercanía con el “triángulo”; La Habana, sin duda de las de mayor importancia junto con Veracruz y el “triángulo”, porque era el punto de concentración para ir a España y también para distribuir las mercancías hacia Nueva España-Manila y la zona del Perú (ver mapas 4 y 8).

Estas defensas por tierra presentaban varias ventajas, porque la mayoría de ellas estaban ubicadas en lugares propicios para evitar el ingreso de invasores a los puertos y ciudades; las estructuras permitían soportar las embestidas con éxito en diversas ocasiones; servían de refugio a los pobladores y autoridades en caso de ser tomadas las villas y ciudades, ya que contaban con pólvora, armas y alimentos y, en más de una ocasión sirvieron también de resguardo contra fenómenos naturales comunes en la zona. Las desventajas principales fueron los costos de su construcción eran elevados, por lo que muchas de ellas se edificaron con materiales perecederos (madera, cal y adobe); por su posición inmóvil, les fue difícil resguardar todos los accesos por tierra hacia las villas y ciudades, ya que muchas veces los piratas desembarcaban lejos de ellas; las erigidas con material poco resistente, fueron destruidas varias veces por los piratas y su utilidad era casi nula o en ocasiones se levantaron en sitios inadecuados siendo inservibles para la defensa.

Los recursos para la edificación de las fortalezas salían de los impuestos pagados por los comerciantes (como el de avería) y también de las cajas reales ubicadas en los virreinos de la Nueva España y

Perú (ver cuadro 3). Para comenzar las labores de emplazamiento y construcción, se requería de la autorización de la Corona española, aunque en muchas ocasiones la compleja burocracia provocaba que las obras se demoraran e incluso no se efectuaran.⁹

La efectividad de las fortalezas fue regular a través de los tres siglos de la Colonia, pese a sufrir numerosos descalabros, lograron soportar en múltiples oportunidades las embestidas de corsarios, filibusteros y bucaneros.

Sistema defensivo naval

Esta fue la otra medida de gran envergadura emprendida por las autoridades indianas y la Corona española para proteger sus costas, puertos, villas, ciudades, flotas y rutas mercantiles. Esta estrategia de defensa se centró en la creación de dos armadas indianas: Barlovento y Mar del Sur.

Las primeras previsiones que se tomaron al detectarse la presencia de piratas franceses en el Golfo de México y el mar Caribe fueron, la creación de la Armada de Defensa, por órdenes de Carlos V (Carlos I, rey de España [Aragón y Castilla] de 1516-1556), cuya misión era proteger las flotas que viajaban a España con las mercancías procedentes de las colonias americanas (ver mapa 5), éstas serían acompañadas por una nave de guerra (en años posteriores aumentaron hasta seis), cuyos gastos serían sufragados por los propios mercaderes (con los impuestos de avería). Por sus características, la armada era sólo de defensa y no de ofensiva y se redujeron los viajes a sólo dos flotas por año, una en marzo y la otra en septiembre.¹⁰ Debido a los altos costos de esta protección, las autoridades y mercaderes decidieron equipar las naves con armamento propio.

Asimismo, se creó la Armada Real del Océano cuya tarea fue

⁹ José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas indianas...*, *op. cit.* y del mismo autor, *Las fortificaciones españolas...*, *op. cit.*

¹⁰ Martha de Jármy Chapa, *op. cit.* p. 38 y Bibiano Torres Ramírez, “La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI” en Francisco de Solano y Fermín del Pino (eds.), *América y la España del Siglo XVI*, Vol. II, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas: Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1983. pp. 115-116.

proteger las costas españolas en el Mediterráneo hasta las islas Canarias y Azores, acompañaban a las flotas desde esta zona a los principales puertos (Cádiz, uno de ellos). Estas previsiones se complementaron a mediados del siglo XVI con la organización de dos escuadras permanentes: una, que ya existía (Armada Real del Océano) y otra cuya base sería Santo Domingo. Ésta última proporcionaría seguridad a las naves que se dirigían hacia Tierra Firme (Panamá) con dos navíos armados y a las que iba a Nueva España, la Española y Honduras con un patache (nave armada de menor tamaño), su efectividad fue efímera.¹¹

Con Felipe II (rey de España entre 1556 y 1598), las medidas tomadas fueron similares, incluyendo la creación de fortalezas. En esta segunda mitad del siglo XVI, las armadas de guardia se volvieron obsoletas, los motivos pudieron ser diversos, pero dos que merecen tomarse en cuenta son los altos costos que generaban su mantenimiento y las características de las embarcaciones. Se emitieron varias resoluciones sobre la necesidad de contar con fuerzas móviles de defensa, los recursos, el personal y el equipamiento de las mismas,¹² sin embargo, se generó una discusión entre los mercaderes (en su mayoría sevillanos) y las autoridades sobre la responsabilidad de la protección y no lograron ponerse de acuerdo, lo que favoreció a los piratas para atacar las endeble naves y los inseguros puertos. Las naves españolas por su tamaño, eran más de carga que de defensa y ataque, por lo mismo, se desplazaban con lentitud y torpeza en un combate con los piratas, los cuales contaban con embarcaciones más ligeras y pequeñas que maniobraban con mayor rapidez y destreza, por eso decimos que este sistema se volvió anticuado para las necesidades de las aguas indianas.

Es en el siglo XVII cuando se proyectaron las armadas con características un poco más aptas para el combate contra los piratas.

¹¹ Martha de Jármy Chapa, *op. cit.* pp. 38-39 y Bibiano Torres Ramírez, *op. cit.* p. 116.

¹² José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.

En la última década del siglo XVI, se propuso la creación de una armada mejor equipada que la legendaria Armada Real del Océano, así fue como a principios de la siguiente centuria surge la Armada del Mar Océano, cuya administración estuvo a cargo del Consejo de Indias, pero como su objetivo era ser un instrumento bélico, pronto pasó al Consejo de Guerra de la Corona española; pese a los recortes presupuestales que sufrió siguió subsistiendo, y durante este siglo se ocupó de proteger la última parte de la travesía de la Carrera de Indias (la misma zona que antes cubriera la Armada Real del Océano), en la segunda mitad del mismo, sirvió para proveer naves a las armadas indianas.¹³

Estos esfuerzos por establecer verdaderas armadas que salvaguardaran la Carrera de Indias, culminaron con la creación de dos escuadras indianas. La primera de ellas fue la Armada de Barlovento, su organización no fue fácil, durante el siglo XVI se hicieron muchas propuestas que tuvieron bastante aceptación entre las autoridades virreinales y la Corona, sin embargo nunca se reunieron los recursos económicos suficientes para su realización;¹⁴ los intentos por instituir la en la segunda mitad del XVI, fueron simples escuadrillas que patrullaban las aguas del Golfo de México y el Caribe, pero sólo para vigilarlas, ya que pocas veces se enfrentaron a los piratas. Las vicisitudes del fallido surgimiento de la Armada de Barlovento en este siglo, fueron varias, similares a las causas de la ineficacia de la Armada Real del Océano, escasez de recursos y el estado y características de las embarcaciones.¹⁵ Fue hasta los años 1635-1640 cuando el virrey Marqués de Cadereyta recibió instrucciones para la creación de la armada, la cual se formaría con 12 galeones y dos barcos pequeños, durante el

¹³ *Ibid.*, pp. 257-259.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 259-260. En esta obra se detalla con bastante certeza la legislación para la formación de las armadas, y dedica un buen estudio sobre el establecimiento de la de Barlovento, los problemas en los que se vio envuelta, así como su financiamiento. Véase también Gaspar Pérez Turrado, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992. (Colecciones MAPFRE 1492).

¹⁵ Martha de Jármy Chapa, *op. cit.* pp. 37-41 y Gaspar Pérez Turrado, *op. cit.* pp. 76-104.

virreinato del conde Gálvez (1688-1696) “se compuso de cinco fragatas de guerra”.¹⁶ El objetivo de esta armada fue expulsar a los piratas de las aguas del Golfo de México y el Mar Caribe hasta Tierra Firme, pocas veces lograron hacerlo en el periodo de operaciones (1635-1748), la prueba fueron los constantes ataques perpetrados por los piratas ingleses, franceses y holandeses.

La otra escuadra de defensa indiana fue la Armada del Mar del Sur, creada hacia 1570. Su formación fue por iniciativa del virreinato del Perú (Francisco de Toledo), ya que no recibió apoyo de la Corona (ni recursos económicos, ni navíos), se integró por cuatro o cinco galeones, los cuales fueron construidos por astilleros locales;¹⁷ los recursos para su mantenimiento procedían de la real caja de Lima.¹⁸ Su misión fue proteger la llamada “ruta de la plata” (Arica-Chincha-El Callao-Panamá) y vigilar las costas del Pacífico.¹⁹ Durante el periodo que existió (1570-1717), ningún cargamento importante de plata o mercancías cayó en manos de piratas (ver mapa 6).²⁰

Termina la hegemonía española en el Caribe

Lo que debemos resaltar de estas defensas, es que pese a todas las vicisitudes que enfrentaron, desempeñaron un papel muy importante en la protección de los puertos, villas, ciudades, flotas y rutas mercantiles. Las autoridades en ningún momento ignoraron el problema de la seguridad, la prueba la constituyen las dos “murallas” impresionantes de construcciones en tierra y los intentos por organizar armadas sólidas, los mayores ejemplos las constituyen las de Barlovento y del Mar del Sur; el que no hayan funcionado con gran efectividad, puede deberse a múltiples factores como los mencionados con anterioridad: escasez de recursos, mala

¹⁶ Martha de Jármy, *ibid.*, p. 41.

¹⁷ Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987. pp. XIII-XIV. Véase también Gaspar Pérez Turrado, *op. cit.*, pp. 57-76, 183-213.

¹⁸ Pablo E. Pérez-Mallaína, *op. cit.*, p. 143.

¹⁹ *Ibid.*, p. 189.

²⁰ *Ibid.*, pp. 339-346.

organización y complicada burocracia, entre otros.

Como hemos podido observar en esta pequeña revisión bibliográfica, las autoridades coloniales estuvieron siempre dispuestas a enfrentar a los invasores piratas para proteger sus dominios, sabiendo de antemano que el control del Caribe garantizaba el tránsito de la Carrera de Indias y el aprovechamiento de las riquezas de América. Las otras potencias europeas como Inglaterra, Francia y Holanda lo sabían, por múltiples medios como la piratería intentaron posicionarse en la zona para participar de los bienes que proporcionaba el Nuevo Mundo.

Al final, los ingleses tomaron una plaza (Jamaica en 1655) y la convirtieron en la base principal de sus operaciones, venta de esclavos y manufacturas y tráfico del palo de tinte que extraían de manera ilegal en las zonas de Campeche y Bacalar; los franceses ocuparon una parte de La Española (Santo Domingo) entre 1650-1660, la convirtieron en Saint Domingue (hoy Haití) difundiendo el cultivo del café; mientras que los holandeses se apoderaron de una isla (Curaçao en 1634), de donde partían para la divulgación del tabaco. España se quedó con el resto, y se ocupó del comercio del cacao, azúcar, maderas preciosas, palo de tinte, cochinilla, oro y plata, que en varias ocasiones cayeron en manos de los piratas.²¹ El dominio en el Caribe se diversificó, España cedió parte de su poderío sobre él, o al menos tuvo que conformarse con tener huéspedes o visitantes permanentes incómodos, que se llevaban parte de su riqueza, ya sea comerciando con sus colonias o robándolas. (ver mapa 7)

Reflexiones finales

Los sistemas defensivos ocuparon un lugar importante en la sociedad colonial, que nos hace recordar esa vieja tradición de una sociedad organizada para la guerra, en diferentes circunstancias, ya sea para

²¹ Sobre las actividades de comercio ilícitas en el Caribe, es interesante el trabajo de Romano, en donde se explica con cifras bastante aceptables las “sangrías” que producía el contrabando y la piratería a la economía de la Corona española. Ruggiero Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1998. pp. 35-101.

propagar la fe cristiana católica o bien para extender y proteger sus dominios, una prueba la constituyen las diferentes legislaciones indianas sobre el establecimiento de las fortificaciones o la formación de las armadas. En el caso de la sociedad hispanoamericana, la organización fue para preservar el control y dominio (apropiación) de un espacio estratégico en su comunicación con la península ibérica.

Los temas tratados en esas leyes van desde la contratación del personal, los sueldos, formas y características de las construcciones, el material empleado, armamento hasta alimentación, mandos y obligaciones. Pero estos son asuntos menores frente a los problemas frecuentes que enfrentaron las autoridades en la organización de los sistemas defensivos; por su naturaleza, dos que nos han llamado mucho la atención y que pudieron influir de manera importante en la poca e incluso nula eficacia en diversas ocasiones de éstos son:

Los recursos económicos

La edificación de las fortalezas requería de una gran cantidad de recursos económicos (compra de materiales, contratación de personal y arquitectos), luego de erigidos, se requerían armamentos y pólvora, provisiones, soldados y personal de mando. El caso de las armadas no es menos importante en este sentido, porque de igual manera requería de grandes cantidades de dinero para su manutención.²²

a. Los fondos para las defensas terrestres procedían en su totalidad de las cajas reales de los virreinos de la Nueva España y Perú, aclarando por supuesto, que el dinero procedía de los impuestos pagados por comerciantes, clérigos, nobles, etc.; había toda una legislación sobre el financiamiento de estas obras y para poder

²² Sobre los costos de la construcción de galeones, así como su manutención y los requerimientos de seguridad, es muy ilustrativo el trabajo de Carla Rahn Phillips, en éste, la autora nos presenta un panorama que nos hace darnos una idea más amplia de las problemáticas que generaba a las autoridades y a los propios mercaderes la necesidad de salvaguardar tanto las rutas comerciales como las mismas flotas. Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991. Otro trabajo muy importante sobre el tema es el de Gaspar Pérez Turrado, *op. cit.*

ejecutar cualquier plan, debían contar con el consentimiento de la Corona.²³

b. En el caso del sistema naval, en un principio los gastos corrieron por parte de los propios mercaderes con los impuestos de avería, recursos que la Corona utilizaba para proporcionarles algunos navíos de guerra para que protegiera las flotas; como los gastos se fueron haciendo cada vez más altos, los comerciantes se vieron en la necesidad de armar sus embarcaciones, aunque ya en el siglo XVII, la Corona ordenó el establecimiento de las armadas, cuyos gastos correrían por parte de los virreinos y siempre con su permiso y asesoramiento. Aclarando de nuevo que los recursos procedían de un impuesto especial: la avería, que debían pagar los mercaderes por trasladar sus mercancías a través de este medio (algunas veces los comerciantes lograban evadir el pago, por lo que las autoridades buscaban medios para evitar estos movimientos ilegales de mercancías, sin poder controlarlos en su totalidad), además de algunas contribuciones voluntarias.²⁴

Mala organización y complicada burocracia

En las estrategias de defensa fueron muy importantes las sugerencias de los ingenieros militares que visitaron la zona del Caribe, y que incluso participaron en la planificación y construcción de las fortalezas, en el siglo XVI destacan Bautista Antonelli,²⁵ Pedro

²³ Los momentos en que el erario no contaba con suficiente dinero, se reflejaban en el tipo de fortificaciones que se construían, es decir, los materiales empleados en las obras eran demasiado endebles (madera y cal, por ejemplo); cuando los recursos eran suficientes, las fortificaciones se hacían de material más resistente (como cantera), y con la participación de ingenieros militares. Aunque este no fue siempre el motivo de la utilización de ciertos materiales, a veces se debía a la importancia del sitio que protegerían, ya que no todos eran considerados de vital importancia. Sobre esto, véase José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, 2ª edición, Madrid, Gobierno del Estado de Veracruz/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1894 y del mismo autor *Las defensas indianas...*, *op. cit.* y *Las fortificaciones españolas...*, *op. cit.* pp. 509-525.

²⁴ Véase José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, pp. 283-321 y Gaspar Pérez Turrado, *op. cit.*, pp.183-213.

Ochoa de Liguizamo (participó con Antonelli en algunas obras), Juan de Tejada (colaboró con Antonelli) y Cristóbal de Eraso; en el XVII Luis Díez Navarro, Juan Betín, Bernardo de Cevallos, Cristóbal de Roda, Luis Amaya Cameros, Adrián Boot, Manuel José de Cárdenas, Jaime Franck, Juan de las Losas, Marcos Lucio, Francisco Pozuelo y Espinoza, Martín de la Torre, entre muchos otros.²⁶ Los primeros ingenieros militares fueron formados en “escuelas” italianas, los que llegaron después procedían de varios lugares de Europa, en especial de Flandes, Hungría y algunas regiones de la península ibérica y la hoy Alemania.

En el caso de los galeones y demás embarcaciones (de carga y defensa), eran traídos de España, y en su ensamblaje participaban gentes de Flandes, Portugal y España, entre otros. Muchos fueron hechos en tierras americanas, como es el caso de las naves que integraban la Armada del Mar del Sur, por astilleros locales y pagados por el virreinato; a finales del siglo XVII y durante el XVIII, en la zona de Laguna de Términos y Campeche se construían embarcaciones de guerra en su lucha contra los corsarios ingleses.

La organización de los sistemas de defensa estaba legislada,²⁷ sin embargo las autoridades no siempre se ponían de acuerdo sobre a quién correspondía la obligación de vigilar el cumplimiento de estas leyes, además hubo poca comunicación entre los diferentes niveles de mandos. Por ejemplo, cuando se enviaba a algún ingeniero militar para hacer las trazas y planos de la ubicación de las fortalezas, éste entregaba a tiempo su trabajo o reporte, el cual era enviado al virrey y posteriormente al Consejo de Indias o al rey, había que esperar respuesta, en este trayecto pasaban desde unos meses hasta varios

²⁵ Recordemos que fue el primer arquitecto militar enviado por la Corona para que hiciera un estudio de la zona y planificara un sistema defensivo estratégico capaz de garantizar el buen posicionamiento español en el Caribe, participó en las fortificaciones de Veracruz, La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo, Cartagena de Indias, Portobelo, etc.

²⁶ José Omar Moncada Maya, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial, siglos XVI a XVIII*, México, UNAM: Instituto de Geografía/ Instituto de Investigaciones Sociales, 1993.

²⁷ Véanse notas 22 y 23.

años, o nunca llegaba la información al destinatario; algunas veces los virreyes querían destacar sobre sus antecesores, enviando todo el dinero que podían, aún si sacrificaban los gastos destinados para salvaguardar los territorios que estaban bajo su jurisdicción.²⁸

Los múltiples conflictos que tuvo la Corona española con Francia, Inglaterra y Flandes (Holanda), influyeron de igual manera en la desorganización de los sistemas defensivos, porque llegaron inclusive a los enfrentamientos bélicos y ahí se invertían grandes cantidades de recursos que bien podían utilizarse para resguardar el Caribe.

En general, los sistemas defensivos implementados para proteger los intereses de la Corona española en América fueron poco efectivos. Si bien, en varias ocasiones consiguieron evitar que los piratas robaran o destruyeran algunos puertos, villas, ciudades o flotas, no lograron cumplir con las misiones para las cuales fueron creados: proteger los territorios y expulsar a los piratas del golfo de México y el mar Caribe. En el siglo XVI las invasiones piratas fueron esporádicas y los sistemas de defensa fueron poco requeridos; pero en el XVII, al incrementarse éstas, sufrieron severos daños (las terrestres) o fueron insuficientes (las navales) para combatirlos.

Muchas de las fortalezas no estuvieron planeadas y construidas estratégicamente, por lo que al ocurrir una irrupción enemiga fueron sometidas con facilidad, quedando las villas y ciudades sin protección a merced de saqueos y destrucciones; algunas de ellas se derrumbaron en los primeros ataques, siendo necesaria su reconstrucción o remodelación en varias ocasiones, por lo cual los gastos requeridos para su mantenimiento eran inmensos. La Armada de Barlovento se supone que tenía como finalidad proteger las aguas del Caribe, pero muchas veces no lo hizo por acompañar a las flotas hasta la zona de las Azores (para prevenir algún ataque en el trayecto), dejando desprotegida su jurisdicción.

Estos sistemas defensivos ¿funcionaron o no? Podríamos decir que cumplieron sus objetivos con poca eficacia, pero sería con toda seguridad incorrecto porque en realidad no lo lograron. La prueba es que no protegieron los territorios de la Corona española como

²⁸ Gaspar Pérez Turrado, *op. cit.* pp. 183-184.

era su finalidad, ya que los ingleses, franceses y holandeses se apoderaron de una parte de ellos; tampoco los expulsaron, la prueba es la misma.

La segunda mitad del siglo XVI y la primera del XVII, fue la primera etapa del establecimiento de estos dos sistemas defensivos (terrestre y naval); la segunda mitad del XVII y la primera del XVIII, la de mayor auge de las incursiones piratas en la zona, así como la de mayor apoyo para la construcción de dichos sistemas, los cuales no pudieron detener las oleadas piratas ni desalojarlos de las aguas caribeñas; más o menos a partir de la tercera década del siglo XVIII se inició la paulatina decadencia de los ataques piratas, más que por la efectividad de los sistemas defensivos, fue porque los ingleses, franceses y holandeses se asentaron en Jamaica, Curaçao y el noroeste de La Española (Haití) teniendo que proteger estos posicionamientos como colonias de sus respectivos países, se unieron a los españoles para la protección del Caribe y renunciaron a la piratería para dedicarse al comercio legal.

MAPAS



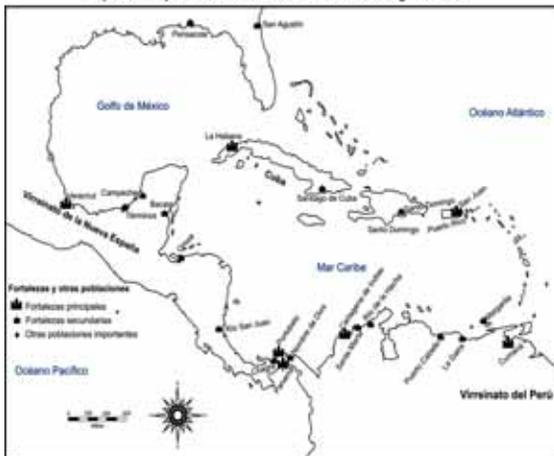
Mapa 2. El Nuevo Mundo, según la concepción cartográfica del siglo XVI



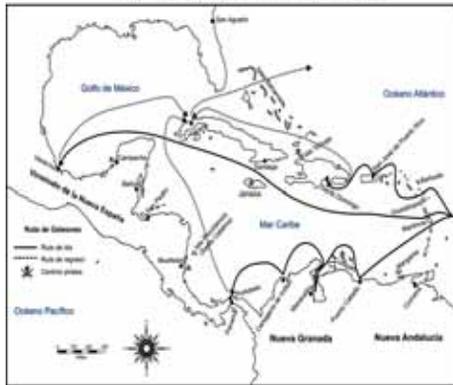
Mapa 3. Principales poblaciones en el Caribe durante el siglo XVI



Mapa 4. Principales fortalezas en el Caribe durante los siglos XVI-XVII



Mapa 5. Ruta de galeones en el Caribe durante el siglo XVI



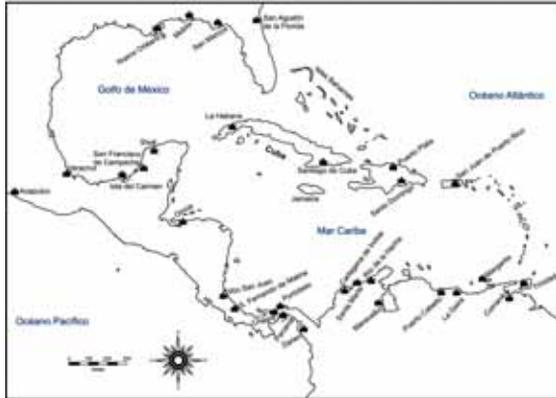
Mapa 6. Zona de protección de la Armada del Mar del Sur



Mapa 7. El Caribe durante la segunda mitad del siglo XVII



Mapa 8. Principales plazas, fortalezas, puertos y lugares con guarnición y fortificación en el Caribe, 1700-1810



CUADROS

CUADRO 1: DEFENSAS EN LA ZONA CONTINENTAL.

Principales defensas	Audiencia o Provincia	Detalles de construcción
Fuerte de San Agustín	Florida	Erigido en 1566, con múltiples reconstrucciones debido a que estaba hecho de madera. En 1670, el nuevo gobernador de la Florida, Manuel de Cendoya, con apoyo del virreinato de la Nueva España contrató al ingeniero militar Ignacio Daza, y se erigieron otros tres, además de una reconstrucción del principal (San Agustín) con cantera; la obra fue continuada por el sucesor de Cendoya, el mayor Ponce, quien fue sustituido por Pablo de Hita Salazar, al cual finalizó las obras de fortificación a finales del siglo XVII.
Pequeños fuertes	Luisiana	En los siglos XVII y XVIII, se crearon diversos fuertes de materiales más duraderos, cuya finalidad era servir de límites de la Nueva España, además de proteger contra ataques de los piratas que circundaban la zona.
Castillo de San Juan de Ulúa	Veracruz	Hacia 1552 se iniciaron los primeros trabajos para resguardar Veracruz y la isla de San Juan de Ulúa, pero con el ataque de Hawkins en 1568, se hicieron algunas modificaciones para mejorar la construcción. En 1590 llegó el arquitecto militar Bautista Antonelli, quien hizo algunas trazas y observaciones para convertir el castillo en una verdadera fortaleza. En el siglo XVII se le hicieron nuevas modificaciones debido a los constantes asedios de los piratas.
Presidio de Nuestra Señora del Carmen	Laguna de Términos	Se construyó en el siglo XVIII, después de la expulsión de los ingleses de esta zona en 1716. Pero sin llegar a ser un fuerte de mampostería, ya que ninguno de los proyectos presentados fue aceptado debido a los altos costos, y se hizo uno de madera que con frecuencia se reconstruía.
Castillo de San Benito	Campeche	A finales del siglo XVI se edificaron las primeras defensas, que durante el siglo XVII se mejoraron; además se añadieron los fuertes Santa Cruz, San Francisco y San Bartolomé.
Ciudadela de San Benito de Mérida	Península de Yucatán	En los años cuarenta del siglo XVI se comenzó la construcción de la Ciudadela, pero su utilidad era proteger la nascente ciudad contra algún posible ataque de los indígenas, ya que su ubicación lejos de las costas la protegía contra los piratas. Se erigió un fuerte en el puerto del Sisal a fines del siglo XVI, que se ubicó a poco más de setenta kilómetros de Mérida. En las primeras décadas del siglo XVIII se inició la construcción del castillo de San Felipe de Bacalar, que serviría para la defensa de la costa oriental de la península.
Castillo de San Felipe	Guatemala	A fines del siglo XVI, luego de algunos ataques de piratas, al trasladarse el puerto principal al Golfo Dulce, se construyó el fuerte de Bustamante, que más tarde fue sustituido por el de San Felipe de Lara (siglo XVII).
Fuerte de San Fernando de Omao	Honduras	A principios del siglo XVIII comenzaron a sentarse las bases para el emplazamiento, pero fue hasta los años cuarenta cuando comenzó de manera formal la construcción de la obra a cargo del ingeniero militar Luis Díez Navarro.
Inmaculada Concepción del río San Juan	Nicaragua	La primera construcción defensiva fue el castillo de San Carlos a mediados del siglo XVII, a finales de esta centuria se inició la construcción del Inmaculada Concepción; al castillo de San Carlos se le hicieron modificaciones en el siglo XVIII.
Castillo de San Fernando de Matina	Costa Rica	A mediados del siglo XVII se construyó la primera defensa de la provincia, pero tuvo una corta duración, ya que estaba hecha de madera. Tuvo varias correcciones y modificaciones, y fue hasta los años cuarenta del siglo XVIII, cuando el ingeniero Luis Díez se hizo cargo de la construcción de una verdadera fortaleza.
El Fuerte Puerta de Tierra, el Castillo de San Felipe de Portobelo y el Castillo de San Lorenzo el Real de Chagre	Panamá	A finales del siglo XVI el ingeniero militar Bautista Antonelli hizo algunas observaciones para un nuevo emplazamiento de la ciudad de Panamá, la cual es cambiada a un sitio más propicio. Ya en el siglo XVII el ingeniero militar Alonso de Mercado Villacorta (nombrado gobernador y presidente de la Audiencia de Panamá en 1675), hizo las trazas de una fortificación, la cual fue llevada a cabo por Juan Betín (ingeniero militar de Indias) y Bernardo de Cevallos (ingeniero mayor de la ciudad) entre 1680-86, al que llamaron Puerta de Tierra. El castillo de San Felipe en Portobelo fue planeado y construido por Bautista Antonelli y Juan de Tejeda finales del siglo XVI; entre los siglos XVII y XVIII se le hicieron varias modificaciones. El castillo de San Lorenzo el Real de Chagre fue erigido por Bautista Antonelli en los últimos años del siglo XVI; debido a los daños provocados por los ataques de piratas se derrumbó en su totalidad hacia 1631, y no fue sino hasta después de 1670 cuando los ingenieros militares Juan Betín y Bernard Cabellos y Arce lo reconstruyeron.
Castillos de San Felipe de Barajas	Cartagena de Indias	A finales del siglo XVI Bautista Antonelli y Juan de Tejeda proyectaron la construcción de una fortificación modesta, la cual fue continuada por el sobrino de Antonelli, Cristóbal de Roda a principios del XVII, quien levantó también el castillo de Santa Cruz y otras fortificaciones. En 1656 fue construido el castillo de San Felipe de Barajas por el gobernador Pedro Zapata. En estos mismos años se erigen los castillos de San Luis de Bocachica y San Juan de Bocachica. Ya en el siglo XVIII se edifica el fuerte de San Sebastián del Pastelillo.
Maracaibo, Puerto Cabello, La Guaira Cumaná, isla Margarita y La Guayana.	Venezuela	Las fortalezas de estos puertos se comenzaron a levantar a mediados del siglo XVI, se les hicieron reconstrucciones y modificaciones en las centurias siguientes. Constituirían sitios estratégicos en la comunicación con el virreinato del Perú.

Fuente: José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*.

CUADRO 2: DEFENSAS EN LA ZONA INSULAR

Principales Defensas	Audiencia o Provincia	Detalles de construcción
Castillo de San Marcos	Las Bahamas	Finales del siglo XVII. Estaba bajo la administración de las autoridades de la Florida, quienes se hicieron cargo de su construcción.
Castillos de la Real Fuerza, San Salvador de la Punta y del Morro	Cuba	La primera fortaleza conocida como La Fuerza fue construida en 1577, aunque derribada en 1582, hecha por los locales para defensa provisional. En 1589 Bautista Antonelli inició la ejecución de los proyectos de los castillos del Morro y la Punta, en las obras también colaboró Juan de Tejeda. Otras edificaciones de menor importancia se crearon en el siglo XVII.
Fortaleza de Santa Catalina, Castillos de San Felipe del Morro y San Cristóbal	Puerto Rico	Hacia 1534 se iniciaron los trabajos para levantar la fortaleza de Santa Catalina (los cuales se terminaron en 1582); sin embargo, por la posición poco estratégica de ésta, se edificó el castillo de San Felipe del Morro en 1539. Hacia las últimas décadas del siglo, cuando llegaron Antonelli y Tejeda, se le hicieron modificaciones a éste último y se construyeron otras defensas menores, las cuales fueron reforzadas durante los siguientes siglos, como el San Cristóbal (1772).
La Torre del Homenaje, Fuertes de San Jerónimo, Santa Bárbara y Jaina	La Española (Santo Domingo)	La Torre del Homenaje (fortaleza de Santo Domingo) fue levantada entre 1505 y 1507 (la edificación más antigua del Nuevo Mundo) por el maestro mayor Juan Rabe y el cantero Juan Sierra. En 1543, se reconstruyó la obra, la cual no pudo soportar los ataques de piratas en 1586. En 1589 cuando llegó Antonelli, propuso una traza, la cual comenzó a ejecutar pero por falta de presupuesto no pudo ser finalizada. Los trabajos continuaron en los siglos XVII y XVIII, edificándose los fuertes de la Caridad, San Lázaro, San Miguel, San Francisco, San Diego, San Antón, Santa Bárbara, San Jerónimo, Jaina, entre otros.

Fuente: José Antonio Calderón Quijano, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*.

Cuadro 3. La administración de las defensas.

Administración	Gobiernos y capitanías generales
Audiencia de Nueva España	Veracruz, Laguna de Términos, San Francisco de Campeche y Península de Yucatán.
Audiencia de Guatemala	Guatemala (Santiago de los Caballeros) y los gobiernos de Honduras (Valladolid de Comayagua); Nicaragua (León de Nicaragua); Costa Rica (Cartago) y Soconusco (Huehuetlan).
Audiencia de Santo Domingo	Isla Española (Ciudad de Santo Domingo); Cuba (Santiago de Cuba, y a partir de 1607 San Cristóbal de la Habana); Puerto Rico (San Juan de Puerto Rico); Florida (que sólo era gobierno; San Agustín de la Florida) y Venezuela (Santiago de León de Caracas).
Audiencia de Panamá	Tierra Firme (Panamá) y Cartagena de Indias.

¹ Las tres primeras audiencias pertenecían al virreinato de la Nueva España, al igual que las de Nueva Galicia y Manila. La de Panamá, integraba junto con las de Nueva Castilla (Perú), Quito (Ecuador), Charcas (Bolivia y Río de la Plata) y Chile el virreinato del Perú, a principios del siglo XVIII, se separa junto con los territorios del Perú y la Audiencia de Santo Domingo, para formar el virreinato de la Nueva Granada, que luego de varios problemas logra consolidarse a mediados del siglo.

Referencias de mapas:

Los mapas 1, 3, 4, 5, 7 y 8 fueron elaborados tomando como base la cartografía del libro de Johanna von Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercontinentales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México: Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, 1997, los cuales fueron calcados y trazados de manera digital en el programa de diseño Corel Draw versión 14.0, y posteriormente se les agregó información obtenida de las fuentes consultadas. El mapa 2 fue tomado de la página de internet editada por Fotosearch. Banco de imágenes fotográficas <http://www.fotosearch.es/bigcomp.asp?path=corbis/DGT225/AMA0025.jpg>, consultado el 24 de abril de 2010; y el mapa 6 fue calcado y trazado de manera digital en el programa de diseño Corel Draw versión 14.0 tomando como base una carta del continente americano en una escala de 1: 1000 millas, y después se le incorporaron datos del libro de Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987.

Bibliografía:

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680. Precedentes y regulación legal*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, España, Editorial MAPFRE, 1996.

- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, 2ª edición, Madrid, Gobierno del Estado de Veracruz/ Consejo Superior de Investigaciones Científicas: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América (1650-1700)*, Excma. Diputación Provincial de Sevilla/ Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1980.
- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercontinentales*, México, Universidad Nacional Autónoma de México: Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, 1997.
- JÁRMY CHAPA, Martha de, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983. (Nuestra América, 6).
- LOT HELGUERAS, Antonio y LUCENA SALMORAL, Manuel, *El Caribe*, México, Red Editorial Iberoamericana, 1990.
- MARTÍNEZ DEL RÍO DE REDO, Marita, *La fuerza y el viento. La piratería en los mares de la Nueva España*, México, Editorial México Desconocido, 2002.
- MAZÍN, Oscar y VAL JULIÁN, Carmen (eds.), *En torno a la conquista. Une anthologie*, París, Ellipses/ École Normale Supérieure de Fontenay-St. Cloud, 1995.
- MONCADA MAYA, José Omar, *Ingenieros militares en Nueva España. Inventario de su labor científica y espacial, siglos XVI a XVIII*, México, UNAM: Instituto de Geografía/ Instituto de Investigaciones Sociales, 1993.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar, *Armadas españolas de Indias*, Madrid, Editorial MAPFRE, 1992. (Colecciones MAPFRE 1492).
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo E. y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987.

RAHN PHILLIPS, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991.

RODRÍGUEZ DÍAZ, María del Rosario (coord.), *El Caribe. Intereses geopolíticos y dominación colonial*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo: Instituto de Investigaciones Históricas, 2000. (Encuentros, 7).

ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

SAUER, Carl Ortwin, *Descubrimiento y dominación española del Caribe*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

SOLANO, Francisco de y DEL PINO, Fermín (eds.), *América y la España del Siglo XVI*, Vol. II, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas: Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”, 1983.

Páginas de Internet:

Le capitaine Rouge y colaboradores, 2010, Sitio de “El sextante”,
http://capitaine_rouge.en.eresmas.com/imagenes/ruta_de_galeones.jpeg,
consultado el 24 de abril.

Le capitaine Rouge y colaboradores, 2010, Sitio de “El sextante”,
http://capitaine_rouge.en.eresmas.com/imagenes/mapa_del_caribe.jpg,
consultado el 24 de abril.