

COMBATE NAVAL DE LAS DUNAS

Narciso DÍAZ ROMAÑACH
General de Brigada de Infantería Hº, DEM

LOS acontecimientos históricos no son consecuencia de la espontaneidad, sino el resultado lógico de unos antecedentes causales de los mismos, es decir, que los acontecimientos vienen a ser eslabones de una misma cadena, la Historia. Así ocurre con el caso del «Combate naval de las Dunas»; acontecimiento que no se hubiera producido si las comunicaciones terrestres de España por Flandes, partiendo de Milán, no hubieran presentado tales dificultades en su aspecto primordialmente logístico, que aconsejaban probar la ruta marítima para el transporte masivo de personal y medios a la asediada provincia de Flandes.

Pretendemos con este trabajo mostrar toda la problemática de tal empresa que condujo al hecho naval denominado de «Las Dunas».

EL PROBLEMA DE LAS COMUNICACIONES CON FLANDES

La distancia que separa la Península de los Países Bajos fue siempre la gran enemiga por su extrema longitud y, por ello, el transporte de tropas españolas utilizando la vía terrestre desde Milán siempre fue una aventura peligrosa, transporte que se llevaba a cabo evitando el enfrentamiento con los holandeses o sus posibles aliados. Pero nunca lo fue tanto como desde la caída de Breisach, en diciembre de 1638, en poder de los enemigos suecos, aliados de los franceses y holandeses. Breisach era el vital nudo de comunicaciones, paso sobre el Rhin, cuya pérdida obligaba a alargar de tal modo el camino terrestre que se tardaban unos tres meses en los desplazamientos. Esta circunstancia hizo precisa la decisión de utilizar la vía marítima para enviar a Flan-

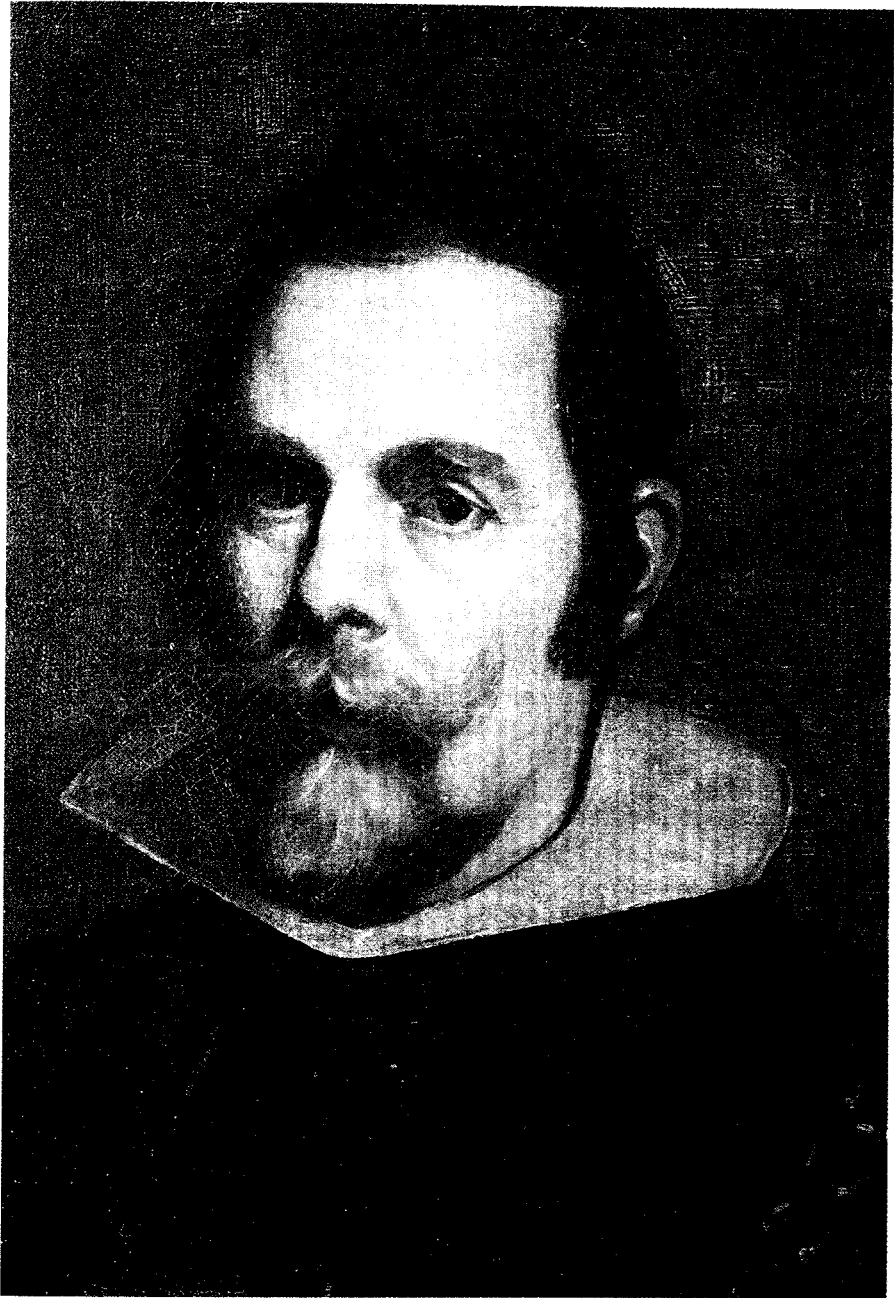
des, pese a todos los inconvenientes, tropas y medios y, para ello, volcar todo el esfuerzo para mantener abierta esta vía de comunicación, que era preciso utilizar más que nunca debido a que por la escasez de soldados veteranos éstos debían ser trasladados de uno a otro teatro de operaciones, según las circunstancias guerreras.

Aunque el aumento del poderío naval español en la década de 1630 había sido notable, también lo habían sido las pérdidas. Algunas de ellas podían subsanarse en los astilleros de la Península, pero, ante los apremios de tiempo, se firmaron contratos con navieras extranjeras, como la del inglés Benjamin Wright, para transportar a Flandes soldados a bordo de barcos neutrales. Pero la bandera neutral de poco sirvió, pues tres de los cinco navíos ingleses (Inglaterra era entonces país neutral) que zarparon de Cádiz rumbo a Mardick (Flandes) en el verano de 1639, con unos mil quinientos soldados de infantería, cayeron en manos de los navíos holandeses que, al mando del almirante Tromp, patrullaban por el canal de la Mancha, otro tuvo que refugiarse en la isla inglesa de Wight y por tanto, sólo uno pudo llegar a su destino.

Dado este fracaso y no disponiendo de vía terrestre adecuada para el trasiego de tropas y elementos diversos entre la Península y Flandes, debía asegurarse la vía marítima en lo posible. Para ello se cursaron órdenes de reunir, a tal fin, una poderosa armada con todos los navíos que había en los puertos del Atlántico y del Mediterráneo, para transportar tropas y el elevado numerario para los gastos de la guerra que le eran precisos al cardenal-infante don Fernando de Austria, a la sazón gobernador de Flandes. Este iba a ser el último y desesperado esfuerzo del conde-duque de Olivares para tratar de acabar con la hegemonía holandesa en el norte de Europa.

DISPOSICIONES PARA LA REUNIÓN DE LOS MEDIOS Y ORGANIZACIÓN DE LA EXPEDICIÓN NAVAL

En función de lo expuesto anteriormente, se dispuso, en el mes de julio, la concentración de medios en La Coruña para constituir la armada que iría al mando del almirante don Antonio Oquendo, en cuya biografía figuraba ser «un marino brillante y con personalidad» y se aseguraba que el éxito de las acciones navales en las que había intervenido como jefe se debía a lo bien organizados que estaban sus barcos y a la férrea disciplina que en ellos había. Ello motivó, probable-



Retrato de Antonio de Oquendo.

mente, el que se le confiase una misión que no dejaba de tener muy serias y grandes dificultades.

ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA

Una vez concentrados los navíos en La Coruña fueron formadas dos agrupaciones:

Primera Agrupación.—Compuesta por cuatro escuadras:

- La propia de Oquendo.
- La de Martín Ladrón de Guevara.
- La escuadra de Nápoles, al mando del general don Pedro Vélez de Liodrano, el cual llevaba como almirante a don Esteban de Oliste.
- La de don Jerónimo Masibradi, que llevaba como almirante a don Mateo Ulajani o Esfondrati (compuesta por navíos de contrata).

En total se componía de veintidós navíos de guerra.

Segunda Agrupación.—Compuesta también por cuatro escuadras:

- La de galeones de Portugal, al mando de don Lope de Hoces, que llevaba como almirante a Echaburu.
- La de Galicia, mandada por el general don Andrés de Castro, su almirante era don Francisco Feijóo.
- La de Dunquerque, de naves ligeras, al mando del general don Miguel de Horna, con el almirante Rombau.
- La de San José, al mando del general don Francisco Sánchez de Guadalupe (toda ella de navíos de contrata).

En total, se componía de veintinueve navíos de guerra.

El total de buques que formaban la armada era de cincuenta y un navíos. Entre las naves de combate figuraban varias muy poderosas: El *Santiago*, galeón insignia de Oquendo, de unas mil trescientas toneladas, armado con sesenta cañones; el galeón *Santa Teresa*, buque insignia de Portugal, de unas mil trescientas toneladas, con sesenta cañones; el buque insignia de Galicia, galeón de unas mil doscientas toneladas y cincuenta y dos cañones; y otros, a su vez, también poderosos, como el *Orfeo* y el *San Agustín*. La mayor parte del resto de la armada estaba constituida por naves que portaban de treinta a cuarenta cañones cada una, pero eran naves no actualizadas.

El personal embarcado estaba compuesto por:

Soldados de infantería	8.500
Soldados de marina	8.000
Tripulaciones	6.000

Total 22.500

Artillería de los buques: unos dos mil cañones.

MISIÓN DE LA ARMADA

El plan de campaña se acordó en una sesión de la Junta de Armas que tuvo lugar el día 5 de agosto de 1639 y que presidió el conde-duque de Olivares. En esta sesión se concretó la misión a dar a la armada constituida, que fue la siguiente:

- Expulsar o destruir la flotilla francesa que merodeaba por la costa cantábrica, atacando y saqueando poblaciones.
- Trasladar a Flandes un gran refuerzo de tropas de infantería a fin de imprimir un nuevo impulso a las operaciones terrestres.
- Abrir la ruta marítima de la Península a los Países Bajos españoles, destruyendo, para ello, a la armada holandesa.
- Como complemento, recoger infantería valona, en Flandes, para trasladarla a la zona de la Provenza donde era precisa para la campaña de Salces (Perpiñán).

EL CANAL DE LA MANCHA

Antes de continuar veamos las características de este canal, medio en el que debía actuar la armada de Oquendo.

El eje de éste discurre entre la costa sur inglesa y la norte francesa, en dirección sensiblemente de oeste a este. Ancho en su embocadura oeste para estrecharse (verdadera manga) en su zona oriental que se denomina paso de Calais o de Dower. En esta última zona la dirección del canal es sensiblemente suroeste a noreste.

La longitud es de unos quinientos kilómetros, y su anchura, muy variable por lo recortado de las costas, es de unos doscientos cuarenta kilómetros en su parte oeste y, en el extremo de la Manga, entre Calais y Dower es de unos treinta y cinco kilómetros; pero pasado este último estrecho, entre Las Dunas inglesas y Dunquerque, donde al final se desarrolló el combate naval, la anchura es de unos sesenta kilómetros.

La profundidad de sus aguas es de una media de sesenta metros, y en el paso de Calais es de unos treinta metros.

Las costas que encuadran el canal son:

- Por la parte norte, inglesa, es una línea de amplias sinuosidades, de acantilados de blancas calizas marmoleadas de negro. A sus pies, playas de canto rodado, formadas a la salida de pequeños valles. En la

zona de Dower existen dunas. Esta costa se extiende desde el cabo Lands-End, al oeste, hasta el mar del Norte, pasada la desembocadura del Támesis. Algunas islas la festonean.

— Por el sur se halla la costa francesa. Se extiende desde el cabo San Mateo, al oeste, hasta el final del paso de Calais. Presenta los sobresalientes macizos de Bretaña, con su gran puerto de Brest, y el de Normandía; entre ambos se halla el golfo de Saint Malo. A continuación sigue la bahía del Sena con el puerto de El Havre. Es costa recortada, acantilada, si bien, a la altura del paso de Calais, en sus límites con Bélgica (Países Bajos españoles) tiende a ser más baja con dunas y con muchos bajíos. Ya en el Flandes español, la costa, continuación de la francesa, es baja y con dunas también.

Gran importancia tienen los elementos en este canal donde se debía desenvolver la expedición, dada la época muy *gastada*, según término del tiempo, y que probablemente crearía dificultades, como así fue:

- En el golfo de Vizcaya, con fuertes temporales y galernas.
- En el canal de la Mancha, con mareas muy fuertes y con fuertes vientos, frecuentes brumas o nieblas y temporales violentos procedentes del oeste.

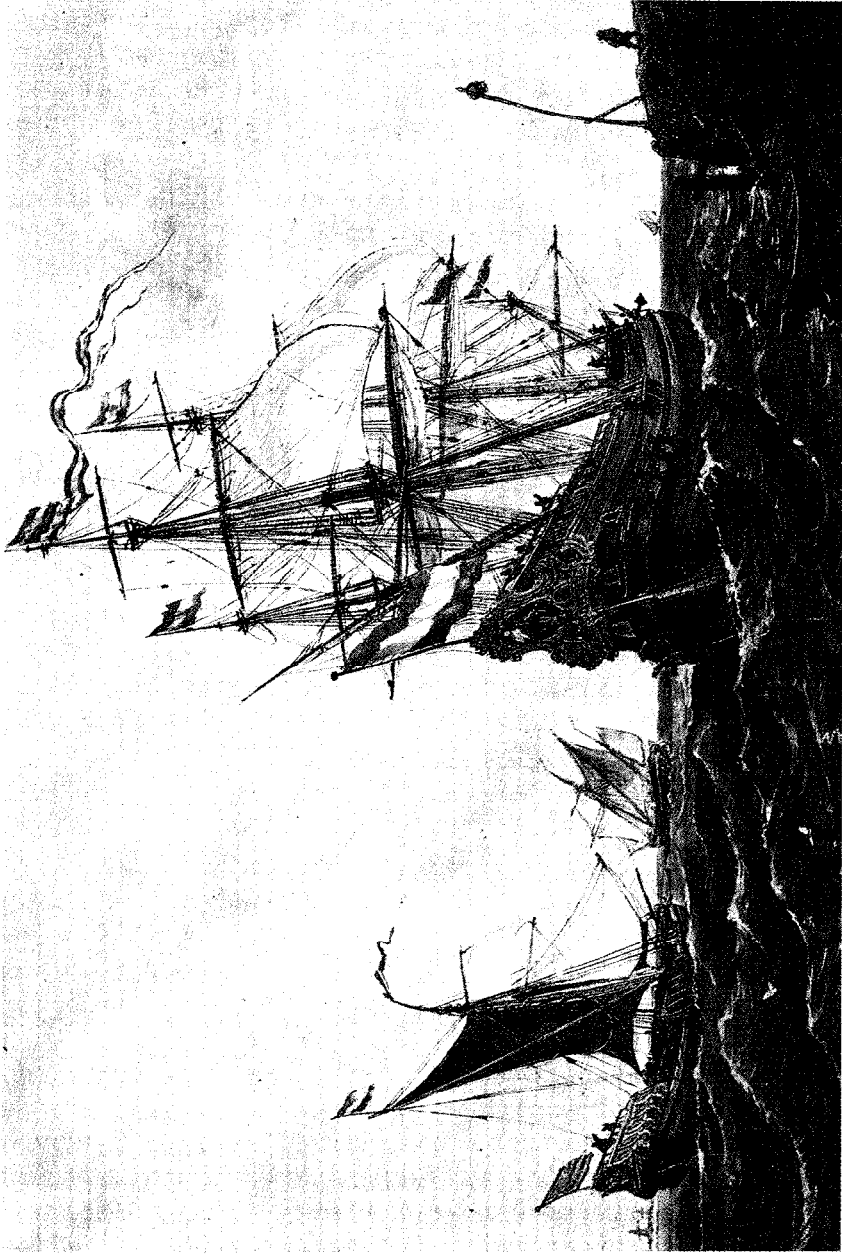
Hasta tal punto es inestable la meteorología del Cantábrico y del Canal que, por ejemplo: En un viaje que hizo el emperador Carlos I desde Asturias a Flandes, con vientos contrarios, tardó doce singladuras; y en otro, por el contrario, tardó seis de La Coruña a Flandes. En otro viaje con viento favorable, don Felipe el Hermoso tardó sólo cuatro singladuras desde Falmouth a La Coruña. Pero, en general, las tormentas hacían penosa la navegación y se producían muchos naufragios.

LAS FUERZAS NAVALES DE LOS ESTADOS GENERALES. ORGANIZACIÓN Y MISIONES

Los Estados Generales se hallaban bien informados acerca de la expedición, por lo cual decidieron oponerse a ella con todas sus fuerzas navales.

ORGANIZACIÓN

A los fines indicados, los Estados Generales organizaron dos escuadras, contando con buques que superaban en construcción y técni-



La marina holandesa en el siglo XVII. Lámina de Monteleón en el Museo de América.

ca a los españoles, como el *Aemilia*, construido en 1630, por lo cual eran muy modernos y muy marineros. Contaban también con muchos brulotes, arma de la que carecía la armada española.

MANDOS Y MISIONES

Primera escuadra.—Esta escuadra iba al mando del almirante Morten Harpertzsoon Tromp. Su misión era inquietar a los españoles, sin empeñarse en una batalla general, para obligarles a refugiarse en la rada de Las Dunas, en la costa inglesa.

Segunda escuadra.—Esta escuadra iba al mando del almirante Evertzen. Su misión era reforzar a la primera escuadra para entre ambas, y usando con abundancia los brulotes, destruir en la rada de Las Dunas a las naves españolas.

Estas operaciones tendían a que los españoles cayeran en una trampa, la rada situada en zona neutral, en la que iban a contar con la cooperación de ciertos sectores británicos simpatizantes con los holandeses.

LA MARCHA DE LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA

Se inició la marcha o mejor la navegación, partiendo de La Coruña el día 6 de septiembre de 1639 (otros autores fijan el 31 de agosto), fecha muy avanzada o gastada, dada la proximidad del otoño, teniendo en cuenta que ésta es la época y hasta la primavera en que se ponen de manifiesto los grandes temporales, muy peligrosos para los buques de aquellos tiempos.

No he conseguido noticias acerca de la travesía hasta llegar al encuentro, en el canal de la Mancha, con las patrullas navales holandesas. Cabe, por tanto, suponer que debió hacerse con bastante normalidad, llevando un rumbo desde La Coruña, presumiblemente, hacia el cabo Lands-End buscando el apoyo de la costa inglesa y de los puertos ingleses presuntamente amigos. La formación de marcha, pudo ser similar a la que en aquellos tiempos y con tales buques se estilaba, según normas y disposiciones que la experiencia avalaba, es decir:

– Una escuadra de exploración en vanguardia, lógicamente la escuadra de naves ligeras de Dunquerque, seguida a una distancia de unas veinte millas de día y ocho de noche por el resto de la armada.

– Cada una de las agrupaciones de la armada a unas cuatro o cinco millas una de otra, y dentro de cada agrupación, las escuadras a unas tres o cuatro millas de distancia y agrupadas en formación cerrada.

EL CONTACTO ENTRE AMBAS ARMADAS

El día 15 de septiembre, al caer la tarde, fueron avistados los buques de una escuadra holandesa, probablemente y como veremos se desarrollaron los combates, a la altura aproximada de Dieppe, muy rebasada la bahía del Sena y cerca de la costa francesa. El número de buques vistos fue de unos once, seguidos a una mayor distancia de otros seis, que constituían un segundo escalón. Estos pudieron dar la alerta a su jefe, el almirante Tromp, de la proximidad, entidad y situación de la armada española. Se estableció, por tanto, el contacto entre ambas armadas; una, la española, lejos de sus bases; otra, la holandesa, con sus bases inmediatas y en costas amigas, y aún aliadas, pues los franceses estaban en guerra con España.

LOS COMBATES

En las primeras horas del día 16 de septiembre, la armada española seguía navegando por el canal, de momento sin impedimento pero sí algo desordenada, quizás por la travesía nocturna quizás por algún temporal o por ambas cosas a la vez, pero eso sí, con precaución, dado el contacto visual tenido el día anterior con los destacamentos navales holandeses.

Una vez amanecido, Oquendo decidió atacar a los buques enemigos observados el día anterior, puesto que, aparentemente, tenía superioridad numérica. Pero ocurrió que el almirante Tromp, dados los informes recibidos al final del día anterior sobre la armada española, decidió oponerse a ella a todo trance, para lo cual reorganizó sus fuer-

zas, distribuyéndolas en tres grupos o escuadras, de uno de los cuales tomó el mando directo para esperar, escalonadamente, a los navíos españoles y así tratar de impedirles el paso hacia la zona de Dunquerque.

Con los planes concebidos por uno y otro jefe, se iba a iniciar un gran encuentro entre dos poderosas armadas, ya que la de Tromp había sido reforzada en la noche del 15 al 16. El encuentro tuvo dos fases: Una de continuada lucha al cañón durante los días 16, 17 y 18 de septiembre, y otra, tras un largo período (casi un mes), ancladas al abrigo de Las Dunas, la española y, en Calais, la holandesa, que emplearon ambas para reparar averías y proveerse de pólvora. Esta fase tuvo lugar el día 21 de octubre al tratar los españoles de romper el bloqueo a que les había sometido Tromp, puesto que el refugio de Las Dunas resultó una trampa.

EL COMBATE CONTINUADO DE LOS DÍAS 16, 17 Y 18 DE SEPTIEMBRE

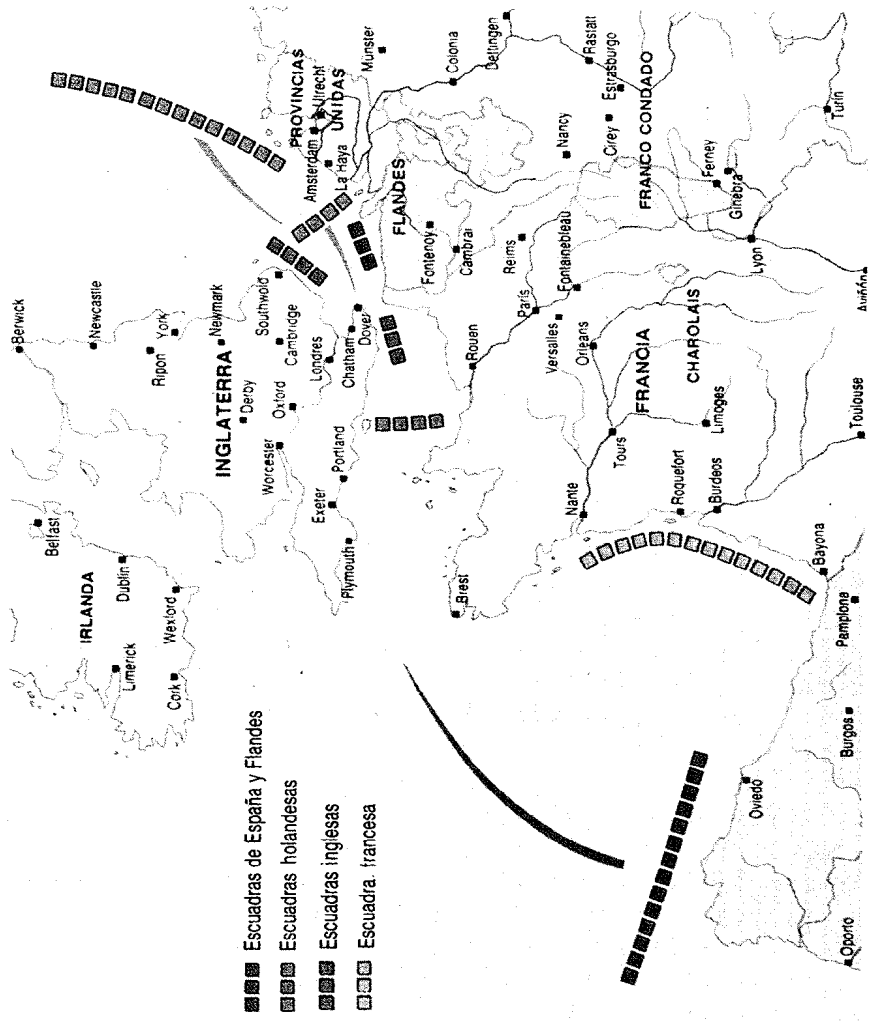
Con los planes decididos por uno y otro almirante, se iba a iniciar una serie de encuentros a distancia de tiro de cañón, entre armadas mandadas por expertos jefes, pero en los que los holandeses mostraron bien pronto que superaban en velocidad y potencia de sus naves y en eficacia de tiro a los españoles.

Día 16.—Al amanecer del día 16 los holandeses habían formado una línea dirigida hacia el noreste, cerrando distancias entre sus buques con el fin de no ser cortados, al punto de que tocaba el bauprés de uno con la popa del anterior. La línea se encontraba próxima a la costa francesa para evitar ser envueltos, pues aún se mantenía superioridad numérica por parte española.

Vista esta disposición de los holandeses para combatir, Oquendo ordenó el ataque a tal línea encabezándolo con su buque insignia el *Santiago*, seguido de todos los demás de su armada. En este ataque en flecha se llegó hasta la línea enemiga sin disparar un solo cañonazo. Oquendo llegó a tocar el buque insignia de Tromp, pero no se pudo romper tal cadena de buques ni envolverla por la proximidad a la costa.

Fracasado el ataque de Oquendo, en este vigoroso intento para hendir la línea enemiga, precisó separarse de ella, empeñando el combate al cañón y, por tanto, en paralelo a la línea holandesa dada la colocación por banda o costado de la artillería de los buques de entonces.

Durante el combate al cañón, que se mantuvo durante el día con intermitencias, los holandeses, que se hallaban a barlovento de los españoles, cuidaron muchísimo el mantener alejados a dichos buques



Situación de las escuadras en Las Dunas.

mediante el fuego certero y las andanadas de su bien manejada y servida artillería, para evitar un posible abordaje y el acertado tiro de los mosqueteros españoles, dada la calidad escogida de la infantería española.

Pero los españoles seguían presionando y, en su movimiento, empujando a los holandeses hacia el noroeste, lo que obligaba a Tromp a ir retrocediendo y también a acercarse peligrosamente a la costa francesa de la zona de Boulogne, circunstancia que no supo aprovechar Oquendo para atacar con toda la masa de sus naves y tratar de hacer varar en dicha costa a los holandeses o abordarles al hallarse en tan precaria situación. Por el contrario, cuando se hallaban a la altura de Boulogne y viendo que se hacía de noche, suspendió la acción e hizo virar a toda la armada, con gran asombro de los holandeses y más aún de sus propios capitanes a quienes tuvo que reiterar las señales por las que se ordenaba la maniobra. Aprovechando esta circunstancia, el almirante Tromp franqueó al anochecer el límite noreste de la ensenada de Boulogne para recalar un poco más allá.

Durante este intermitente combate preliminar, los buques españoles tuvieron bastantes bajas (sólo en el *Santiago* hubo unas cien entre muertos y heridos). Por parte holandesa, uno de sus buques fue volado al ser alcanzado en la santabárbara, ocasionándole ciento veinte muertos.

Con las acciones de este día y las que veremos en los días siguientes, se comprobará cómo la armada de Tromp iba siendo empujada hacia el noreste y norte o bien éste iba replegándose buscando apoyo en la costa amiga. También pudo ser una astuta maniobra para, en su momento, dar lugar a que la armada española se refugiase en la rada de Las Dunas.

Día 17.—En las primeras horas de este día la armada de Tromp se hallaba a barlovento de la española. Además, durante la noche había sido reforzada por la segunda división de su armada, que iba al mando del almirante Von Kart (o Banckert), compuesta por dieciséis navíos. Con este refuerzo Tromp contaba ya con treinta y dos buques, con lo cual su inferioridad numérica respecto a los españoles se redujo.

Fue un día de bastante viento. Por tal motivo ambas flotas se limitaron a maniobrar a la altura de Boulogne-Calais sin empeñar combate. Cuando cesó el viento, al anochecer, ambas armadas anclaron. Pero Tromp no descansaba y al levantarse la brisa nocturna, a eso de las 23,00 horas, levó anclas, se aproximó a los buques españoles e inició un duro combate al cañón.

Día 18.—Comienza el día manteniendo el combate al cañón con la flota española que navegaba algo desordenada, con parte de sus bu-

ques formando una fila irregular y el resto iba en varios grupos de cuatro o cinco navíos apelotonados.

Como la flota española, además, se hallaba a sotavento de la holandesa, Tromp formó ordenadamente sus buques en dos columnas, y así penetró audazmente entre la línea española y los grupos dispersos con la primera columna a sus órdenes, en tanto que la segunda, al mando del vicealmirante Witt, atacaba por el exterior a la escuadra española que se encontró así entre dos fuegos. El cañoneo fue muy intenso, muy eficaz por parte holandesa, gracias a disponer de unas magníficas dotaciones de diestros artilleros. Por el contrario, los barcos españoles se estorbaban unos a otros, si bien se defendían bravamente, distinguiéndose en tal combate el galeón insignia y el *Santa Teresa*, bien armados y tripulados.

En esta lucha se produjeron sensibles bajas en mandos, entre ellas la de Ulajani y la del general Guadalupe, y en las tripulaciones. El galeón de Ulajani se había quedado sin pólvora para sus cañones, por ello fue abordado por cinco navíos holandeses que lo lograron capturar, a la vez que se apoderaban de un filipote próximo; pero los españoles reaccionaron prontamente y lo consiguieron recuperar.

El cañoneo terminó cuando los holandeses se quedaron sin pólvora, motivo por el cual se dirigieron al puerto de Calais (Francia), puerto amigo, y allí fondearon para proveerse de pólvora, municiones y reparar las naves que tenían los aparejos destrozados y los cascos averiados. En esta operación tardaron unas veinte horas.

Oquendo, escaso de pólvora, se dirigió al puerto natural de Las Dunas (Inglaterra), en la costa del condado de Kent, al sur de la desembocadura del Támesis. Los historiadores opinan, y a mi parecer están en lo cierto, que a Oquendo le hubiera sido posible aprovechar la estancia de casi veinticuatro horas en Calais de la flota holandesa, para acercarse a los puertos de Mardick y Dunquerque, en poder español, y allí desembarcar la tropa, cumpliendo así el objetivo o misión primordial de la expedición, pero prefirió inexplicablemente el puerto de Las Dunas.

INTERMEDIO. LA ESTANCIA ESPAÑOLA EN LAS DUNAS

Con la llegada de los españoles a la rada inglesa, se presentaron, en relación con los ingleses, dificultades y problemas de tipo político, acrecentados por la falta de dotes diplomáticas de Oquendo; dotes que eran indispensables al asentarse en un país en el que parte de la Corte y pueblo propugnaban el acercamiento a Holanda.

En estos prolegómenos de relación con los ingleses, el día 20 de octubre, apareció en la rada de Las Dunas el almirante Tromp con veinticuatro buques y fondeó frente a la flota española, tras lo cual fue reforzado rápidamente y de un modo ininterrumpido por barcos holandeses que llegaban sin cesar para bloquear a los españoles, pues el pueblo holandés se volcó en su trabajo para convertir en los arsenales del Escalda todas las unidades navales de que disponía en buques de guerra. Gracias a ello la flota holandesa llegó a alcanzar la cifra de unos ciento veinte buques.

Por fin el almirante Oquendo pudo limar asperezas y las suspicacias de los ingleses para llegar a una buena relación y entendimiento con ellos, lo cual le permitió solicitar se le proveyese de pólvora y de municiones, cosa que no permitía la ley de neutralidad, o que de lo contrario no se permitiese salir a la flota holandesa del fondeadero hasta que hubiesen transcurrido cuatro mareas después de haber zarpado la española, que por el momento, se hallaba desarmada, y a la que debería acompañar y proteger la escuadra inglesa con los treinta y cuatro navíos que al mando del almirante Pennington se hallaba fondeada en la bahía con el fin de hacer observar las leyes de neutralidad a una y otra escuadra. Ante la firme actitud de Oquendo manteniendo dicha solicitud, los ingleses le prometieron proveerle de lo pedido, si bien trataron de dar largas a la solución del problema de salida de la armada española; pues, entre tanto, personalidades inglesas y el propio Pennington, seguían en conversaciones con los holandeses. Oquendo tenía una misión que cumplir que era la de transportar a Frandes la tropa que había sido embarcada, por ello organizó una expedición de catorce buques que, con unos tres mil soldados embarcados, debía tratar de cruzar de noche el canal burlando el bloqueo, lo cual fue conseguido, pues la expedición llegó con éxito a Mardick. Más tarde y en comunicación con el gobernador de los Países Bajos españoles, el cardenal-infante don Fernando de Austria, que se había trasladado a Dunquerque, se convino el que éste enviara por la noche todas las embarcaciones pesqueras y algunos bajecillos ingleses, los cuales al llegar a Las Dunas se debían colocar al costado de dentro de los galeones, para no ser advertidos por los holandeses y así, cuando llegara la noche, tratar de cruzar el canal evitando los servicios de patrulla. Como consecuencia de estos acuerdos, llegaron los buques enviados por el cardenal-infante, lo que permitió que en la noche del 27 al 28 de septiembre, cincuenta y seis pequeños pesqueros acompañados de doce pataches, fragatas y filibotes efectuaran la travesía, que fue favorecida por una densa niebla. Con esta operación se consiguió trasladar a Dunquerque el grueso de las fuerzas de infantería, unos



Retrato del cardenal-infante don Fernando, gobernador de los Países Bajos.

cuatro mil hombres, y, aunque no hay plena seguridad, al parecer también se trasladaron los caudales (calculan los historiadores que con estos envíos y el primero citado anteriormente, el cardenal-infante llegó a recibir un setenta u ochenta por ciento del total de soldados que se enviaban desde la Península). La operación tuvo un éxito notable, pues sólo siete u ocho pesqueros fueron apresados por los buques holandeses en servicio de patrulla.

Tal audaz evasión motivó que el almirante Tromp reforzase las medidas de bloqueo, con lo que resultaba ya imposible burlarlo.

Conseguido el traslado del grueso de las tropas, Oquendo se dedicó a la reparación de los buques de su armada que se hallaban maltrechos por los combates sostenidos y, a medida que pasaban los días, por el confinamiento. Había que reparar sus cascos y arboladuras con no mucho personal disponible pues las tripulaciones enfermaron. Para sustituir las arboladuras, Oquendo adquirió de un buque inglés los palos que transportaba y que Tromp dejó pasar y, caballerosamente, envió una nota a Oquendo en la que le indicaba que tenía toda su flota a la disposición de los españoles para reparar, ya que sentía grandes deseos de medirse en la mar con tan gran general. No obstante y en connivencia con Pennington, cambió el fondeadero de sus brulotes para colocarlos en posición ventajosa para lanzarles contra los buques españoles que intentasen salir.

Por fin el día 20 de octubre la armada española recibió una reducida cantidad de pólvora, lo cual fue considerado por Tromp como una violación de la neutralidad inglesa. Visto lo cual, éste dispuso los preparativos para atacar al día siguiente a los buques españoles.

Ante tal certeza, Oquendo reunió Consejo de Guerra para determinar la conveniencia de tratar de romper el bloqueo o esperar en la rada el ataque holandés. Hubo jefes, como Andrés de Castro, que opinaron que debía permanecerse en la rada, fundamentándose en que si los holandeses rompían el fuego en aguas neutrales, los españoles serían protegidos por la armada de Pennington; otros jefes, Oquendo en cabeza, desconfiaban de los ingleses y, por ello, estimaban que debía realizarse la salida con los navíos útiles, abriéndose paso para ganar aguas libres y dirigirse hacia Mardick y Dunquerque; ésta era la solución que, inexplicablemente, no fue tomada el día 18 de septiembre, un mes antes.

LA ACCIÓN DEL DÍA 21 DE OCTUBRE

Tomada el día 20 la decisión de tratar de abrirse paso ante el inminente ataque de los holandeses, se dispuso a salir de la bahía. En este

momento hubo un intento débil de los ingleses de tratar de separar a las dos flotas que iban a contender, aunque sin resultado pues no les interesaba intervenir, con lo cual indirectamente favorecían a la armada holandesa, muy superior a la española.

Aprovechando una densa niebla y el viento a favor, Oquendo se dispuso a salir. Pero bien sea por la niebla o por la indecisión o desacuerdo de algunos capitanes con lo que se trataba de realizar, bien por la precipitación en tomar las disposiciones convenientes ante la maniobra del enemigo que avanzaba en una formación de seis columnas de ataque encabezadas por los buques incendiarios o brulotes, el caso es que embarrancaron en la costa o en los bancos de arena unos veintitrés navíos (fuentes inglesas), de los cuales se hundieron cuatro, tres fueron incendiados por los holandeses y el resto ocupado por los ingleses. Entre los navíos encallados figuraban todos los galeones de Andrés de Castro, con su buque insignia de cincuenta y dos cañones (este jefe fue uno de los discrepantes en el Consejo de Guerra del día anterior).

Cuando despejó la niebla, aproximadamente a las cinco horas de iniciada la persecución por los holandeses, Oquendo pudo comprobar que sólo le seguían veintiún buques del total de la importante flota que le había sido confiada y, por ello, se encontró en una abrumadora inferioridad respecto a la acumulada flota a las órdenes de Tromp.

Oquendo iba con su galeón en cabeza del menguado contingente, por lo que su buque fue el primero en sufrir el ataque holandés. A su nave llegaron los brulotes para interceptar su ruta, pero las lanchas del buque tras laboriosos y valientes esfuerzos, lograron desatracarlos antes que prendieran fuego a la nave capitana; análogamente se salvó, en principio, el buque insignia de la escuadra de Portugal, el *Santa Teresa*, pero topó con los brulotes que habían sido desviados por las lanchas de la nave capitana y el galeón ardió, su capitán don Lope de Hoces muerto por un proyectil de artillería y su dotación, unos seiscientos hombres, pereció casi en su totalidad. Esta pérdida influyó notablemente en la moral de los ocupantes de los demás buques que, dispersos por el temporal que se había levantado y en medio de la abrumadora acción de los muy diestros sirvientes de la artillería holandesa, fueron abatidos uno a uno rindiéndose o naufragando.

La acción de la armada holandesa fue una persecución sin tregua favorecida por el cambio del tiempo, pues despejó la niebla densa que había al comenzar el combate, presentándose un día completamente despejado.

El buque de Oquendo fue fuertemente acosado en su ruta durante unas nueve horas, pero se pudo mantener a flote gracias al esfuerzo de

quienes manejaban las bombas de achique, pese a ser acribillado por los impactos de la artillería holandesa, manteniendo su ruta y aún consiguió hundir a varios buques de la escuadra de Tromp.

Al llegar Oquendo a Mardick, ya anochecido de tan aciago día para España, sólo le acompañaban otro galeón y seis naves ligeras de la escuadra de Dunquerque. En Mardick pudieron contarse en la nave capitana mil setecientos impactos de cañón, lo que da fe de la dura lucha sostenida por Oquendo, que llegó enfermo y con alta temperatura.

Así finó la formidable armada que había salido de La Coruña el 6 de septiembre y que quedó, primero atrapada en Las Dunas y luego destruida. Por cierto, cabe observar que no hubo intento de abordaje y asalto a la nave capitana por estar guarnecida por soldados españoles. Por ello, cuando se le reprochó a Tromp no haber apresado a la nave capitana, tan maltrecha, contestó: «*La capitana Real de España con Don Antonio Oquendo dentro es invencible.*»

RESUMEN DE PÉRDIDAS DURANTE EL DÍA 21 DE OCTUBRE

Españolas:

Buques varados, hundidos e incendidados	
en el fondeadero de Las Dunas	23
Buques apresados	11
Buques hundidos en combate	5
Buques encallados	4
Buques arribados a Mardick	10
TOTAL	53*
Personal	6.000 hombres

Holandesas:

Buques varios	10
Personal	1.000 hombres

Con los datos anteriores se comprueba el gran desastre sufrido por el poderío naval español, difícil de recuperar en el reinado de Felipe IV

* Estos son datos extranjeros.

pues la monarquía se hallaba agotada, cuando no cansada de guerrear (recuérdese la guerra de los 30 años), y con las arcas exhaustas, en manos de prestamistas y del toma y daca político regional. Se iniciaba ya la decadencia militar española en Europa.

BIBLIOGRAFÍA

- BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Historia de España*.
ELLIOTT, J. H.: *El conde-duque de Olivares*.
Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga, S.A.
FERNÁNDEZ DURO, César: *Armada Española*.
GRANGER, Ernesto, DANTIN CERECEDA e IZQUIERDO CRESELLES:
Nueva Geografía Universal.
LAROUSE: *Nueva Enciclopedia*.
SALVAT: *Gran Enciclopedia*.
SOPENA: *Enciclopedia Universal*.
HALLWAY (mapa): 1:3.000.000.
REIG OBIOL, Juan: *Atlas de Historia Universal y de España*.