

# INFLUENCIA DEL PODER NAVAL EN LAS GUERRAS DE FLANDES

Ricardo ALVAREZ-MALDONADO

## Introducción.

Los llamados Países Bajos, heredados por Felipe II, formaban a mediados del siglo XVI un mosaico feudal de ducados, condados y señoríos que constituían en conjunto uno de los centros activos más vitales de Europa, tanto desde el punto de vista económico como cultural. Este legado fue una pesadísima carga para España durante el siglo y medio que duró nuestra presencia militar en Flandes, nombre genérico con que en la Corte de Madrid se designaban todos estos territorios que comprendían los actuales de Holanda, Bélgica, Luxemburgo y los departamentos franceses del noroeste.

Las guerras de Flandes fueron motivo principal de nuestra ruina económica, con la consiguiente pérdida de nuestro rango de primera potencia mundial e, indirectamente, trajeron como consecuencia el desgraciado quebranto de la unidad ibérica.

Se ha calculado que entre 1566 y 1654 se gastaron en las guerras de Flandes más de 218 millones de ducados, es decir casi el doble de los que España recibió de Indias en el mismo período.

Tan funestas consecuencias hacen que sea difícil enjuiciar con objetividad el empeño de Felipe II y de sus descendientes en conservar a toda costa dichos estados sobre todo cuando un inerradicable sentimiento independentista prendió en las provincias del norte.

La decisión de Felipe II de sofocar *manu militari* los brotes de herejía allí surgidos no fue compartida por todos sus consejeros. Sin embargo en tan delicado trance, que culminó enviando al Duque de Alba con sus tercios desde Italia, era difícil separar la cuestión política de la religiosa aunque, evidentemente, el abandono de sus súbditos católicos a la rigurosa intolerancia protestante era cargo de conciencia que el Rey no estaba dispuesto a soportar. Y muchos de sus súbditos españoles tampoco.

Paradójicamente la revuelta que estalló en el sur, en la actual Bélgica, sólo se impuso en el norte donde, inicialmente, el calvinismo era minoritario y lo que llegaron a constituir las Provincias Unidas independientes no formaban al principio unidad lingüística ni económica ni tenían estructuras sociales similares. Como suele ocurrir, la rebelión reunió a descontentos de muy diverso pelaje: protestantes convencidos, nobles católicos resentidos, segundones sin fortuna, banqueros judíos, burgueses acomodados y sobre todo codiciosos mercaderes interesados en comerciar directamente con las Indias hispano-lusitanas.

A todos ellos tuvo, Guillermo de Orange, la habilidad política de federar bajo su dirección en la Unión de Utrecht (ver fig. 1).

LOS PAISES BAJOS EN TIEMPOS DE FELIPE II.



Figura 1.

Tras dieciséis años de lucha, reunidas las Cortes de Castilla en 1593 para aprobar un nuevo subsidio, el procurador Francisco de Monzón, con sagaz perspicacia refiriéndose a los rebeldes flamencos, se expresaba así: *Y pues ellos se quieren perder que se pierdan y que V. M. meta en estos sus reinos a los naturales de ellos y en ellos favorezca y ampare a los catolicos que se quisieran venir y que V. M. sea servida de fortalecer estos sus reinos y costas y puertos de*

*mar y sus galeras armandolas y reforzandolas y en defender el Estrecho de Gibraltar y en asegurar la navegacion de las Indias para que las flotas esten seguras y le pueda entrar en España la riqueza que en ellas tiene.*

Como bien se ve, mejor no podían definirse los principales objetivos de lo que debía ser nuestra política naval. ¿Tenía razón Monzón? ¿Podían cumplirse estos objetivos abandonando Flandes?

Hay quienes opinan que España, entonces, no podía renunciar por razones políticas, estratégicas y económicas a asomarse desde los Países Bajos al Canal de la Mancha y al Mar del Norte, vías marítimas esenciales, según Alcalá Zamora en su conocida obra *España, Flandes y el Mar del Norte*, tanto para la economía de la Península Ibérica como para la seguridad del Imperio hispánico de ultramar. Las materias primas necesarias para la construcción de las flotas y armadas que garantizaran dicha seguridad e incluso parte de su armamento (pólvora, municiones y cañones) sólo podían proporcionarlos en calidad y cantidad suficiente, según el citado autor, los países del septentrión, término que englobaba a los ribereños de los mares Báltico y del Norte y a los de la actual Europa Central, que por los grandes ríos navegables europeos transportaban sus productos a los puertos de dichos mares.

Los países del Báltico constituían el granero y la reserva forestal de media Europa y, por supuesto, de los Países Bajos y de España: trigo, madera, cáñamo, lino, alquitrán y brea procedían de allí. Suministros sin los que nuestros astilleros europeos y americanos no podían construir todos los barcos que necesitábamos. E incluso, cuando la aportación de nuestros astilleros de ultramar, con buena madera a pie de grada, fue mayor en el siglo XVIII, España siguió importando del septentrión productos para la construcción naval.

Que la presencia militar española en Flandes constituía amenaza importante, tanto para Francia como para Inglaterra, no admite discusión.

Los tercios vencedores en San Quintín y Gravelinas, de Flandes procedían. Desde Flandes marcharon los que entraron en París en 1590 en apoyo de la Liga Católica francesa, vencieron a Enrique IV y salieron de dicha plaza con banderas desplegadas tras la abjuración de su fe protestante del primer Rey Borbón. Incluso en 1636, el cardenal Infante, el vencedor de los sucesos en Nordlingen, por Picardía, tras arrollar a los ejércitos de Richelieu, llegó a las puertas de París.

Respecto a Inglaterra basta recordar que la idea de la maniobra de la *Empresa* se sustentaba en la travesía del canal de la Fuerza de Desembarco de Farnesio procedente de los puertos de Flandes con la cobertura de la Armada venida de España.

Las guerras que España sostuvo en Flandes abarcan tres períodos diferenciados; el primero comprende desde 1566 en que se producen los primeros saqueos de iglesias católicas hasta la tregua de los Doce Años con las Provincias Unidas del Norte. El segundo desde el fin de dicha tregua en 1621 hasta la Paz de Westfalia en 1648 en la que se reconoce *de jure* la independencia de dichas provincias. En este período la lucha con los rebeldes holandeses se

complicó con nuestra intervención en la Guerra de los Treinta Años en favor de los católicos alemanes. El tercero dura desde entonces hasta finales del siglo. En este último se lucha contra la ambición de Luis XVI en defensa de las provincias leales del sur que Francia desea anexionarse. A efectos de este trabajo sólo nos interesa el primer período y parte del segundo.

### **Primer período.**

Durante este período, desde el punto de vista militar, nuestro mayor error fue pretender ganar la guerra asaltando frontalmente por tierra el reducto enemigo, cuya defensa la facilitaba el apoyo de su armada que imposibilitaba el bloqueo por mar, la posibilidad que tenía el ejército rebelde de maniobrar con rapidez por vías fluviales interiores, el terreno pantanoso, la fortaleza de determinadas plazas y el extremo recurso de poder inundar tierras situadas bajo el nivel del mar. Pese a todo, los tercios de Alejandro Farnesio a punto estuvieron de yugular el foco rebelde que habían reducido únicamente a parte de las provincias de Holanda y Zelanda.

La guerra no hubiera podido ganarse más que prestando un continuado apoyo naval al ejército en la forma en que tradicionalmente la fuerza naval puede hacerlo: protegiendo por vía marítima el transporte de los contingentes militares desde España a la zona de operaciones, bloqueando el litoral enemigo y efectuando operaciones anfibas por el flanco o retaguardia de las líneas enemigas en coordinación con ataques de frente por las tropas de tierra. Pero para llevar a cabo todas estas operaciones, que hoy llamaríamos de explotación del dominio del mar, hacía falta obtenerlo —con toda la relatividad que el concepto entraña— tras la destrucción o bloqueo de la fuerza de combate enemiga. Pero lo que hubiera sido posible en los primeros años del conflicto iba siendo cada vez más difícil a medida que iba creciendo el poder naval de Holanda.

### **Origen y desarrollo del poder marítimo holandés.**

El adjetivo holandés se aplicaba entonces, como suele ocurrir ahora, al estado formado por las siete provincias unidas situadas al norte del Escalda, aunque en realidad Holanda fuera, tan sólo, una de ellas.

El embrión de la futura y poderosa armada holandesa fueron los llamados *mendigós del mar* (gueux de la mer) basados en la costa inglesa del canal, desde donde operaban con patente de corso de Guillermo de Nassau. Constituían en 1569 una armadilla de 18 buques, cuyo número fue incrementándose en los años siguientes. Con el apoyo de esta fuerza naval los rebeldes consiguieron apoderarse de Briella (Brill) en la desembocadura del Mosa y de Fle-singa en la del Escalda. Dueños de estos puertos y con sus barcos contrarrestaron los éxitos que, por tierra, cosechaban los heroicos tercios españoles. En

1573 la Armada holandesa ganó en La Esclusa (Sluis) la primera batalla a la hispano-flamenca.

La pérdida de Zelandia, cerradas las bocas del Escalda, privó de bases navales resguardadas con calado suficiente a los pesados galeones de la Armada Real e impidió la salida a la mar de los productos del importante puerto comercial de Amberes en la zona leal. La carencia de bases navales idóneas en la zona de operaciones constituyó seria limitación y obligó a utilizar los puertos de la costa sur: Ostende, Dunkerque, Nieuport y Gravelinas, abiertos y menos protegidos contra los vientos reinantes y de difícil acceso por los bancos de arena existentes a lo largo de la costa.

El dominio del mar por los rebeldes apoyados por Inglaterra y la decisión inicial de Guillermo de Orange de aplicar su esfuerzo militar en defender sus reductos del norte, desistiendo de dominar las provincias católicas del sur, leales al Rey de España, fueron obstáculos insuperables para dominar la rebelión.

Pero robustecida con esta política su potencia militar, ya en 1600 se aventuró a salir de su reducto provocando la mayor crisis soportada por España desde que se inició el conflicto. En dicho año la Armada holandesa consiguió desembarcar 15.000 hombres en Ostende y pusieron sitio a la ciudad costera de Nieuport. Como sucedió en tantas ocasiones críticas la afluencia a Flandes, por vía terrestre, de los aguerridos tercios de Italia restablecieron la situación. Pero la recuperación de Ostende, sitiada por tierra pero abastecida por mar, se prolongaba indefinidamente. Fue necesaria la intervención de los corsarios de Dunkerque al servicio del Rey de España y de las galeras reales de Federico Spínola para cortar los abastecimientos. Ostende acabó rindiéndose a los españoles tras cuatro años de sitio.

Incapaz de someter a las Provincias Unidas, que disponían cada vez de mayores medios, principalmente navales, el gobierno de Felipe III se avino a concertar la tregua de los doce años.

Esta tregua que implicaba el reconocimiento *de facto* de la soberanía de las Provincias Unidas y les concedía determinados beneficios comerciales en las Indias fue bien aprovechada por el nuevo estado para consolidar su economía y acrecentar su poder marítimo.

Este, como es bien sabido, se ha sustentado siempre en tres pilares fundamentales: un elemento explotador constituido por las marinas mercante y de pesca, un elemento sustentador consistente en una adecuada industria de construcción naval y un tercer elemento, la fuerza naval, capaz de asegurar las actividades primeramente enunciadas e impedir u obstaculizar las del enemigo o competidor.

La economía de las Provincias Unidas, sin recursos naturales, se sustentaba en su predominio en el mercado de fletes con el septentrión. El tráfico marítimo holandés fue extendiendo sus tentáculos del Báltico al Mediterráneo y a las Indias, tanto orientales como occidentales, donde establecieron factorías comerciales en islas y puntos costeros estratégicos, que la lejanía y vastedad de los dominios luso-hispánicos impedía eficazmente defender.

Por los puertos de Holanda y Zelandia salían los productos y materias primas procedentes de Europa Central y entraban en ella por los estuarios de los grandes ríos, las mercancías procedentes del sur y de ultramar. Por añadidura, los holandeses explotaban las ricas pesquerías de arenque del Mar del Norte, alimento importante en la dieta de los habitantes de los países ribereños.

Crearon, además, una floreciente industria de construcción naval. Los astilleros del Zuidersee llegaron a ser los de mayor rendimiento de la época. Contaban con la tecnología punta de entonces y con el suministro de las materias primas necesarias. Entre éstas, la imprescindible y apreciada madera, cuya demanda multiplicó su precio por once a lo largo del siglo XVI. Aparte de la madera, barata en astillero por ser muchas veces transportada por vía fluvial, disponían de cordajes, resinas, breas y lonas y de una desarrollada industria de fabricación de cañones de bronce (mediante la importación del cobre sueco), balas y pólvora capaz de armar, poderosamente, a sus navíos de guerra.

Estos estaban principalmente diseñados para operar en las aguas del canal y mar del Norte con sus temporales, corrientes y bancos de arena. En contraste con los pesados galeones, eran de menor manga y calado, más veleros y maniobreros.

En resumen, Holanda y Zelandia, que no llegaban a reunir el millón de habitantes, gracias al comercio marítimo, al expirar la tregua con España en 1621 se habían convertido en la primera potencia marítima mundial. Según el memorial de Francisco de Retama de 1623 las Provincias Unidas disponían de una flota que calculaba entre las 15 y las 16.000 embarcaciones mercantes, pesqueras y de guerra, de tonelaje diverso, y obtenían unos ingresos en concepto de fletes que sobrepasaban, reunidas, las rentas de Castilla e Indias.

## **Segundo período.**

En 1621 ante la tesitura de prolongar la tregua o denunciarla, Felipe IV se vio forzado a tomar la grave decisión de reanudar las hostilidades con un enemigo más potente y peligroso que aquel con el que, doce años antes, su padre se había visto obligado a negociar. La influencia del Conde Duque de Olivares —a quien se ha pretendido responsabilizar exclusivamente de todos los fracasos posteriores— no fue la única en el ánimo del Rey. Tanto el Consejo de Indias, como los de Portugal y Flandes abogaron, como Olivares, por la guerra.

La decisión obedecía a un proceso racional totalmente exento de móviles pasionales. La cuestión religiosa, como factor de decisión, tenía menos peso específico que el que tuvo cincuenta y cinco años antes.

En primer lugar Holanda no respetaba los términos de la Tregua: sus agresiones a las Indias, especialmente a las portuguesas, iban en aumento. Los holandeses procuraban, por todos los medios, obtener directamente sus mer-

cancías en las Indias, en vez de hacerlo a través de los intermediarios ibéricos que pretendían monopolizar el comercio con ellas.

Así en memoria elevada al Rey se decía: *Que tuviera por máxima asentada que si S. M. no hacía guerra en Flandes no tendría ni unas ni otras Indias*. En verdad no era consecuente prohibir el comercio ultramarino directo a los belgas leales del sur y tolerarlo a los rebeldes holandeses del norte que se habían sublevado contra la autoridad del Rey de España.

Por otra parte la diplomacia holandesa concitaba contra España potenciales enemigos, tanto en el septentrión como en el mediodía.

Más factible que impedir el contrabando y fortificar las islas y puntos estratégicos de las decenas de miles de millas de costa de los dominios luso-hispanos era, en opinión de los consejeros del Rey, atacar en el origen la amenaza, bases, puertos y astilleros de las Provincias Unidas.

La idea, desde el punto de vista estratégico, era irreprochable. Pero, ¿podía llevarse a cabo con los medios disponibles?

Conscientes de las posibilidades del enemigo, atrincherado, según hemos visto, en su fortificado reducto y de que tropas españolas estaban empeñadas en Alemania desde 1618, se llegó a la conclusión de que la guerra contra Holanda tenía que ser ofensiva por mar y defensiva por tierra. Como complemento de estas líneas de acción también se decidió establecer un bloqueo continental contra Holanda, promulgando un edicto de prohibición del comercio con los rebeldes.

El cambio de mentalidad en la conducción de la guerra era patente. La experiencia de la campaña anterior había hecho comprender la importancia del poder naval.

Pero la ambigua expresión *guerra ofensiva por mar* admite diversas interpretaciones. La más ambiciosa es la de arrebatarse el dominio del mar al oponente. Otra, más modesta, es la guerra de corso contra su tráfico marítimo.

Adquirir el dominio del mar en aguas del canal y Mar del Norte estaba por encima de las posibilidades de la Armada española en 1621. Tenía que proteger el tráfico con las Indias, fundamental para disponer de los recursos necesarios para financiar la guerra, salvaguardar las aguas metropolitanas peninsulares, vigilar el Estrecho de Gibraltar y dominar el Mediterráneo para contener a venecianos, turcos y piratas berberiscos. Con tal cúmulo de cometidos difícil era llevar a cabo una concentración naval en el norte, sin bases adecuadas para nuestros pesados galeones, que permitiera afrontar, con probabilidades de éxito, una batalla de aniquilamiento contra la poderosa Armada holandesa operando cerca de sus bases. España, en espera de obtener y reunir los medios necesarios, tuvo que recurrir a la guerra de corso. Es decir a lo que llamamos dominio negativo del mar. Exactamente igual hizo Alemania en las dos guerras mundiales de este siglo para asfixiar a Inglaterra y a punto estuvo de conseguirlo.

Con este fin se acondicionó el puerto de Dunkerque, se dragaron sus canales de acceso y se construyó su anexo de Mardick o Mardique, constituyendo el complejo la principal base naval española en el norte. En ella se apostaron

los corsarios privados al servicio del Rey de España y la Escuadra ligera hispano-flamenca de Dunkerque compuesta de barcos muy veleros y maniobrerros con dotaciones de alto nivel profesional. Estos barcos, burlando el cerrado bloqueo de la Armada holandesa en patrulla permanente —cuando el tiempo no lo impedía— frente a los bancos, fueron la pesadilla de la Marina mercante y pesquera de las Provincias Unidas durante veinte años. Los holandeses llegaron al extremo de tener que desviar su tráfico comercial por el norte de las islas Británicas.

Como los holandeses también atacaron el tráfico español en el Atlántico y en el Pacífico, resultó que una revuelta de fanáticos protestantes en unas insignificantes provincias belgas había dado origen a un conflicto inicialmente localizado en Flandes y más tarde a una guerra naval generalizada en todos los mares del globo y total en el sentido que hoy le damos como concentración de todos los recursos a los fines estratégicos.

Paradójicamente la escuadra de Dunkerque obtuvo mayores éxitos atacando el tráfico enemigo que éste al luso-español.

El conflicto hispano-holandés se complicó en 1625 con la intervención a favor de Holanda de Inglaterra y Francia que, gobernada por Richelieu, pretendió aprovechar las circunstancias invadiendo Génova.

La invasión francesa de Génova fracasó gracias al socorro prestado por la escuadra del Marqués de Santa Cruz; los holandeses que se habían establecido en Brasil fueron derrotados en Bahía y lo que fue mucho más importante, Inglaterra fracasó en su intento de apoderarse de Cádiz.

El desembarco inglés en Cádiz, apoyado por una potente Armada al mando de Lord Wimbledon, compuesta de 88 barcos ingleses y 24 holandeses, con una guarnición de 7.000 hombres y una fuerza de desembarco de 12.000 infantes, constituyó un fracaso parangonable con el de la Invencible en 1588, al que la historiografía española no ha dado el pábulo propagandístico que los ingleses dieron a su victoria. Las galeras y buques mancos españoles causaron estragos en los barcos enemigos. Menos de la mitad de ellos y de la fuerza expedicionaria regresó a Inglaterra. Ésta tardó varias décadas en reponer sus pérdidas y restañar sus heridas.

En 1626 se concertó la Paz de Monzón con Francia, favorable a España. Al fracaso inglés en Cádiz siguió el de la Rochela. Inglaterra vencida, también se vio abocada a iniciar negociaciones de paz con España. Sólo el cada vez más robustecido David holandés seguía haciéndonos frente en la mar. Su Armada continuaba dominando los mares del norte. El bloqueo continental y el ataque español a su tráfico no habían conseguido asfixiar a las Provincias Unidas. Únicamente una batalla naval decisiva hubiera podido doblegar a tan obstinado enemigo.

La actividad militar en Flandes y la de nuestros astilleros de construcción naval fluctuaba en función de la disponibilidad de recursos. La captura de una flota de Indias cerraba las líneas de crédito de la Corona, su feliz arribada las abría.

Por falta de continuidad en las construcciones navales españolas la carrera



de armamentos navales la estaban ganando los astilleros holandeses. Flotas de las Compañías de Indias holandesas, formadas por un centenar de mercantes, escoltados por treinta o cuarenta buques de guerra, surcaban el Atlántico y el Índico. La penetración holandesa en las Pequeñas Antillas, Guayanas y Brasil, aparte de la que habían llevado a cabo en las Indias Orientales portuguesas, se fue acentuando.

El deterioro de la situación en la mar fue acompañada en tierra por la intervención de Suecia en Alemania, en favor de los luteranos. En 1632 los Países Bajos leales fueron asediados por holandeses y suecos, pero éstos últimos no consiguieron su principal objetivo: apoderarse de nuestros puertos en Flandes defendidos por nuestro Ejército.

Como en tantas otras ocasiones España envió sus tercios desde Italia por las estrechas gargantas de la Valtelina, esta vez al mando del Cardenal Infante, hermano de Felipe IV. Este príncipe de la sangre, general nato, se abrió camino, inflingiendo una severa derrota a los suecos en Nordlingen. En 1634 España tuvo todavía la sensación de ser el árbitro de Europa. Fue entonces cuando Richelieu, pese a su condición de cardenal, decidió participar en la lucha a favor de los protestantes alemanes.

Los ejércitos franceses fueron vencidos en el Rosellón, el norte de Italia y Flandes. En 1636 los tercios de Flandes estaban, una vez más, a las puertas de París. Luis XIII y Richelieu huyeron vergonzosamente a uña de caballo. Fue necesario que se produjera un precedente del *milagro del Marne* para que los victoriosos, pero exhaustos tercios, no se apoderaran de la capital francesa. Pero Francia, en los años siguientes, una vez movilizadas sus reservas demográficas, consigue rehacerse y poner en grave aprieto al Cardenal Infante, Gobernador General en Flandes.

### La batalla naval de las Dunas.

En 1639 España, aliada del Emperador de Alemania, combatía contra Holanda, Francia y Suecia. En Flandes la situación militar era comprometida. El Cardenal Infante combatía en dos frentes: con los holandeses en el norte y contra los franceses en el sur. La ruta terrestre de los tercios estaba cortada por los ejércitos francés y sueco en la curva oriental del Rhin. Madrid, entonces, es cuando piensa enviar al norte una potente Armada en socorro de Flandes.

En la mar la Armada holandesa ejercía un bloqueo cerrado —de difícil mantenimiento dadas las condiciones meteorológicas e hidrográficas locales— frente a la costa belga de las provincias leales al Rey de España y había establecido una barrera de vigilancia en el canal de la Mancha en la línea cabo de la Hogue-Portland, cuyo objeto era impedir la llegada por vía marítima de refuerzos a Flandes, lo que no había conseguido evitar en años anteriores (ver Fig. 2).

La Armada francesa del arzobispo de Burdeos operaba en el golfo de Viz-

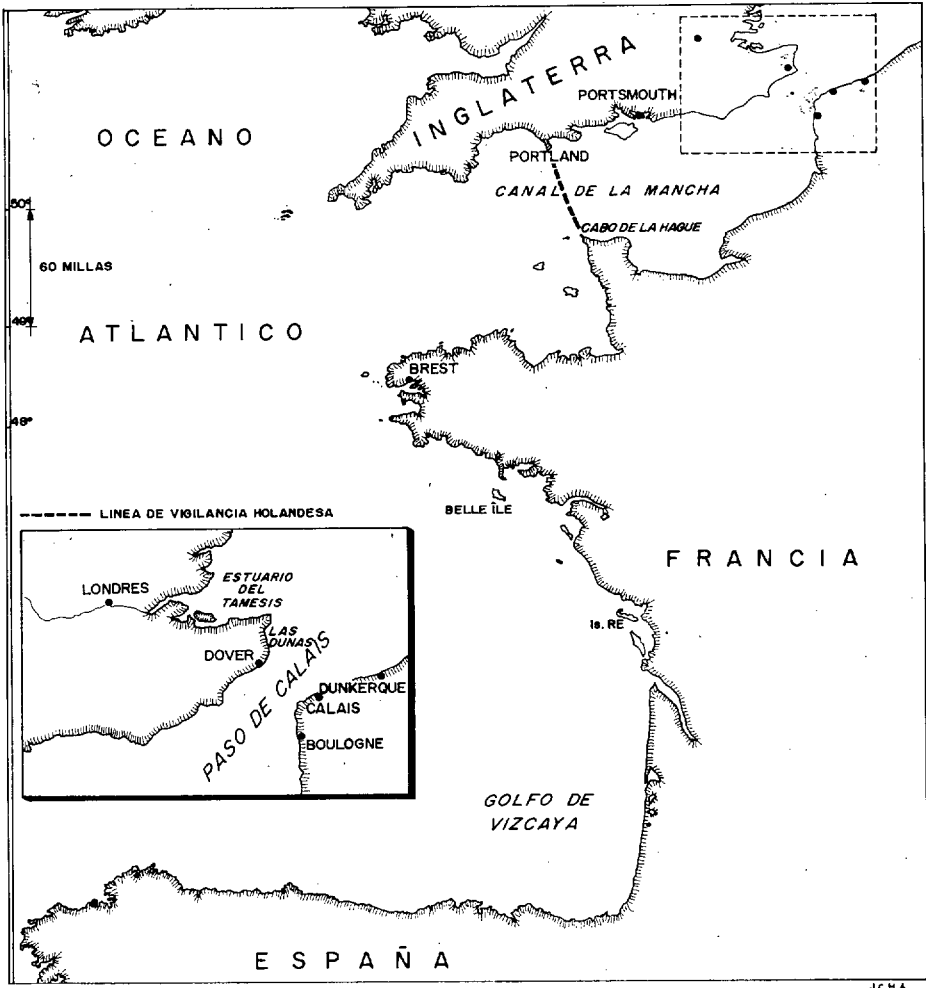


Figura 2.

caya desde sus bases de las islas de Re y Belle-Ile en posición de flanqueo respecto a la derrota directa norte de España-Flandes. Dicha Armada representaba una amenaza tanto para la mencionada línea de comunicación como para las costas cántabras españolas, donde había importantes puertos, astilleros y factorías.

Inglaterra había adoptado, tras la paz de 1630, una política de neutralidad favorable a España que, de esta forma, podía contar como puertos de escala y refugio con los ingleses de la costa sur de la Gran Bretaña, donde los barcos españoles podían refrescar víveres y adquirir bastimentos. La Armada británica disponía entonces de unos 50 navíos.

En este teatro de operaciones había escalonadamente desplegados o en sus bases listos para intervenir más de 100 barcos de guerra holandeses y unos 50 franceses, todos bien apoyados en dichas bases, donde podían limpiar fondos con frecuencia, municionar y recibir los pertrechos que necesitaran. El apoyo logístico lo tenían asegurado. El de la Armada española estaba limitado porque las bases hispano-flamencas no tenían calado suficiente para permitir la entrada de galeones superiores a las 500 toneladas.

Parece que este año de 1639 la Armada española alcanzó el máximo de su curva histórica de potencial. Al menos tal se dijo en la Proposición Real leída en las Cortes el 28 de junio del año anterior: *las armadas de navíos redondos y galeras que estos últimos años se han construido y mantenido para la empresa de las Islas (Holanda y Zelandia), defensa y conservación de las Indias y para la Mar Océano, esta Corona, nunca las ha tenido mayores.*

En tal situación se ordenó al almirante Lope de Hoces alistar en La Coruña una Armada para lo que pudiéramos llamar *Empresa Naval de Flandes*. A dicha Armada se había incorporado una escuadra hispano-flamenca al mando de Miguel de Horna. Mientras se concentraban en dicho puerto las tropas y buques destinados a Flandes, el despliegue del resto de la Fuerza Naval hispana da idea de los múltiples cometidos que simultáneamente tenía que llevar a cabo. Aparte de las operaciones rutinarias de protección al tráfico atlántico encomendadas a las armadas de la Carrera de Indias y de Guarda y de las de vigilancia en el estrecho y Mediterráneo, una Armada de 23 galeones, al mando de Oquendo, permanecía fondeada en la bahía de Cádiz lista para hacerse a la mar con objeto de asegurar la llegada de una importante flota de Indias que con ansiedad se esperaba, otra con un cuerpo expedicionario de 5.000 hombres, al mando de Fernando de Mascareñas, se dirigía al Brasil, y una tercera permanecía en Pasajes en misión de descubierta y vigilancia de la Armada francesa.

La feliz e imprescindible arribada a Cádiz de la Flota de Indias —parte de sus caudales se destinaban a Flandes— liberó a los galeones de Oquendo, a quien, con ellos, se le ordenó dirigirse a La Coruña y tomar el mando, como más antiguo de toda la fuerza allí concentrada.

En la Junta de Armadas, reunida el 7 de agosto de 1639, presidida por el Conde Duque, se fijaron los objetivos principales y secundarios de la expedición. ¿Se trataba tan sólo de enviar a Flandes un socorro en caudales e infantería o se pretendía algo más ambicioso? No parecía consecuente el alistamiento de una Armada de la entidad de la que se estaba aprestando para asegurar únicamente la feliz llegada a Flandes de un refuerzo de unos 9.000 hombres con el esfuerzo económico y logístico que estaba costando cuando, en ocasiones anteriores, los almirantes Rivera, Fuertes y Lope de Hoces con fuerzas muy inferiores y la cooperación de los barcos hispano-flamencos de Dunkerque habían cumplido brillantemente la misma misión.

En la junta citada se trató este importante asunto. Pero aunque en la mente de todos estaba provocar un encuentro que trajera como consecuencia la destrucción de la Armada holandesa, la orden dada a Oquendo contempla-

ba, a nuestro entender, esta posibilidad con prioridad secundaria a la de asegurar la llegada del socorro. Volveremos más tarde sobre esta trascendental cuestión.

El número de unidades de combate que componía la Armada de Oquendo debió ser —hay discrepancias sobre ello— de unas 80. A ellas hay que añadir una veintena de transportes armados, donde embarcó un socorro de infantería de unos 9.000 hombres. Tan grande Armada, con una potencia de fuego superior a la de la Invencible, estaba marinada por unos 6.000 hombres y guarnecida por 8.000 infantes de Marina.

Aunque la Fuerza Naval enemiga era superior a la propia se podía jugar con la posibilidad de que una fracción de la primera podía ser sorprendida y destruida por la española, lo que daría lugar a un equilibrio de fuerzas que proporcionara la victoria final de Oquendo.

Lista por fin para hacerse a la mar la Armada de Oquendo izó velas y salió de La Coruña el 5 de septiembre de 1639.

Como la Armada francesa, según información de nuestros avisos, se había refugiado en sus bases, Oquendo, desentendiéndose de ella, arrumbó al norte. El 10 de septiembre abocaba el canal de la Mancha. En la anochecida del 15 se avistaron por barlovento 18 velas holandesas que, al mando de Tromp, patrullaban a Levante de la línea de vigilancia antes indicada.

La situación buscada de superioridad local se había logrado, pero la dirección del viento colocaba a la Armada española a sotavento de la holandesa. Lo que como vamos a ver fue factor decisivo en el desarrollo de los acontecimientos posteriores.

Oquendo, con su impetuosidad característica; se lanzó al ataque. Los barcos holandeses más veleros y maniobreros que los españoles mantuvieron a éstos dentro de su alcance artillero pero sin permitir que los potentes galeones españoles llegaran al abordaje. El duelo artillero, con gran consumo de municiones por ambas partes, se prolongó ininterrumpidamente durante los días 16 y 17. Los holandeses, dando bordadas, se retiraron hacia el Este acosados por los españoles pero manteniéndolos a raya y ocasionando en los nuestros, que persistían en su empeño de aproximarse al enemigo, pérdidas en hombres y destrozos en cascos y arboladuras. La táctica de Tromp tuvo indudable éxito pero si su misión era impedir la llegada de refuerzos a Flandes, el hecho era que los transportes cada vez estaban más cerca de su destino: los bajeles de Oquendo les iban abriendo el camino hacia Dunkerque.

El día 18, como forzosamente tenía que ocurrir, una vez que Tromp, dos días antes destacara en toda probabilidad a una de sus fragatas o avisos comunicando la presencia de tan poderosa fuerza enemiga en el Canal, se incorporó a su escuadra la del almirante Kart compuesta de 17 buques. El viento reinante los dos días anteriores había facilitado tan oportuna y rápida incorporación.

Fuera porque amainó el viento o porque al virar no les diera para remontar la punta sudeste del paso de Calais; los barcos de Tromp y de Kart fondearon frente a la costa francesa de Boulogne. Contra ella Oquendo tenía acorra-

lados a los barcos holandeses. Era su gran oportunidad pero, en vez de aprovecharla, rompe el contacto y quizá, favorecido por la corriente, fondea en la ensenada de Las Dunas en la costa inglesa al norte de Dover donde intenta sacar provecho de la favorable neutralidad británica.

El historial de Oquendo con sus victorias frente a los holandeses en aguas de Cádiz y en la batalla de los Abrojos, su experiencia de muchos años de mando a flote y su valor personal obligan a buscar razones que justifiquen dicha decisión.

Compartimos la opinión de varios autores que entienden que tras tres días de incesante cañoneo sus barcos habían, prácticamente, agotado su cargo de pólvora y municiones. Se sabe, por ejemplo, que el galeón *Santa Teresa* había efectuado por una sola de sus bandas 1.520 disparos. Es de suponer que los barcos de Tromp habían hecho un consumo parecido pero no así los de Kárt, que habían participado muchas menos horas en el combate. Difícil es formar juicio cuando desconocemos la capacidad remanente de combate de los barcos de Oquendo después de tan prolongada lucha; que sus bajas y averías eran graves no cabe la menor duda.

Por otro lado, en su ánimo debió pesar la prioridad que debía dar a la llegada del socorro a Dunkerque ante el temor de la aparición en escena de otras escuadras holandesas, ya alertadas, procedentes de Zuidersee. Una vez que la sorpresa había fallado, indudablemente, salvar el socorro era imperativo.

También cabe pensar en el porqué de no destacar los transportes escoltados por los barcos dunkerqueses, prácticos en la navegación por aquellas aguas, a Dunkerque o Mardick. Las condiciones meteorológicas reinantes y las corrientes del paso de Calais debieron imponer o aconsejar la arribada de toda la Armada a la costa inglesa.

Al mismo tiempo, Tromp entró en el puerto de Calais donde reparó averías y fue aprovisionado por sus aliados franceses de todo lo necesario.

Una vez fondeados en Las Dunas los barcos de Oquendo empezaron las negociaciones y regateos con los aprovisionadores y autoridades inglesas presionadas por nuestro embajador en Londres para abastecer a Oquendo de víveres, pólvora, municiones y pertrechos.

Mientras en Las Dunas febrilmente se reparaban las averías, llegando incluso, por falta de repuestos, a la canalización de los barcos de alistamiento más problemático, pasaron de Las Dunas a Mardick y Dunkerque en barcos y embarcaciones menores, aprovechando las horas de oscuridad, aproximadamente el 80 por 100 de los refuerzos de infantería embarcados en los transportes. También los barcos de Horna en misiones de escolta o transporte llegaron a estos puertos burlando, como tantas otras veces, a la Armada holandesa.

Holanda mientras tanto había movilizado todos sus poderosos recursos navales apostando buques que, en muy poco tiempo, pasaron a engrosar la Armada que al mando de Tromp bloqueaba Las Dunas. El 20 de octubre, éste, que ya disponía de unos 120 barcos de guerra y una veintena de brulotes, estaba decidido a destruir la Armada de Oquendo en aguas inglesas, hun-

diendo incluso a la escuadra de esta nacionalidad allí fondeada con la misión de hacer respetar la neutralidad británica.

El 21 de octubre de 1639 Oquendo, que había cubierto parte de sus bajas de combate, incrementadas por las producidas por las enfermedades, con las dotaciones supervivientes de los barcos desguazados, ante la peligrosa proximidad al fondeadero de los barcos de guerra y brulotes de Tromp dio la orden de salida a la cuarentena de galeones que consiguió alistar. El lanzamiento de brulotes, el acoso del enemigo y la niebla reinante en la mañana de este aciago día hicieron que muchos embarrancaran en los bajos donde fueron rematados y nueve recuperados días más tarde. Solamente 21 galeones pudieron ponerse en franquicia, luchando gallardamente con los holandeses en la proporción de cinco contra uno. El buque insignia de Oquendo, el galeón de 1.200 toneladas *Nuestra Señora de la Concepción y Santiago*, tras desviar con sus lanchas a tres brulotes y combatir con el grueso de la Armada holandesa que intentó por todos los medios apresarlos, logró llegar a Mardick tras recibir 1.700 impactos. Aprovechando una marea excepcional consiguió franquear la barra de entrada al puerto. Tremolando al viento del mar del Norte, el estandarte real de Felipe IV continuaba izado en el penol del mayor de un galeón acribillado a cañonazos.

Como en Trafalgar, batalla que también tuvo lugar un 21 de octubre, el día siguiente del combate se desencadenó un furioso temporal que dispersó a la Armada holandesa e hizo que barcos españoles con graves averías zozobraran y permitió a otros —los menos— llegar a puerto.

Las pérdidas de esta decisiva batalla fueron mayores que en Trafalgar. El heroísmo de mandos y dotaciones, comparable. El comportamiento de un Lope de Hoces a bordo del *Santa Teresa*, tan digno de perdurable recuerdo como el de un Churruca al mando del *San Juan de Nepomuceno*. La escuadra hispano-flamenca de Dunkerque, que aportó 21 barcos, debió sufrir pocas pérdidas. De los demás barcos, a España no volvieron —discrepan los autores— más que 15, pero tan maltrechos que algunos tuvieron que ser dados de baja.

Aparte de estas pérdidas de material las de personal fueron, si cabe, más sensibles, ya que pereció lo más granado de nuestros mandos y marinería profesional. Bajas que no pudieron cubrirse con hombres de igual valía.

### Conclusiones.

Aunque con una perspectiva de tres siglos, conociendo los resultados es fácil enjuiciar las decisiones políticas o estratégicas de nuestros antecesores, nos atrevemos a aventurar estas conclusiones reconociendo que, enfrentados en aquel tiempo con tan complejas situaciones, nuestras apreciaciones hubieran coincidido, en muchos casos, con las suyas.

No compartimos la tesis de la absoluta necesidad de mantener nuestra presencia militar en Flandes si queríamos conservar las Indias por mor de los

suministros navales que, imprescindiblemente, teníamos que adquirir en los países del septentrión. Cuesta trabajo admitir que no hubiera sido posible importar, por vías comerciales, las materias primas y tecnología avanzada que precisaba nuestra industria naval, costeando con buena plata americana y los subsidios de todos los reinos peninsulares la obtención de la fuerza naval que la condición marítima del Imperio Hispánico requería. Sin olvidar, como se hizo, la potenciación de los astilleros de ultramar. De hecho, tras la pérdida definitiva de Flandes, España siguió recibiendo dichos suministros de los países del norte.

No cabe achacar al equipo dirigente de la corte de Felipe IV, compuesto principalmente por magnates castellanos, falta de mentalidad naval. La tuvieron en mayor medida que sus predecesores.

La concepción estratégica de la conducción de la guerra contra Holanda, a partir de 1621, cuando tras la tregua se reanudaron las hostilidades, fue correcta. La línea de acción que apuntaba a la destrucción por mar del origen de la amenaza era acertada, pero para ello era necesario disponer de medios navales capaces de eliminar el principal obstáculo: La Armada holandesa.

La obtención de dichos medios, como posteriormente se reveló, no fue practicable. La capacidad holandesa de construcción naval y obtención de tripulaciones adiestradas en el siglo XVII era ya superior a la española. Esta no pudo competir habiendo perdido, además, la primicia tecnológica de que gozara el siglo anterior.

En la empresa de Oquendo no se persistió en la consecución del *primer objetivo*. Principio estratégico, con frecuencia violado, que se refiere a la elección de uno netamente definido, adecuado para ganar la guerra y en la constancia en su mantenimiento para no desviar el esfuerzo principal. Si así se hubiera hecho no hubiera habido simultaneidad de la expedición de Mascareñas al Brasil (por grandes que fueran las presiones políticas de Portugal) con la de Oquendo al norte. Hubiera sido más acorde con el mantenimiento del primer objetivo tratar de aniquilar la flota de combate enemiga, concentrando todos los medios disponibles sin la servidumbre adicional de tener que proteger unos transportes. Tampoco era una idea de la maniobra original, existía un precedente: el de la escuadra de Fadrique de Toledo, que unos años antes llevó a cabo una operación de disputa del dominio del mar en el Canal de la Mancha con la exclusiva finalidad de provocar un encuentro y batir a la fuerza enemiga o, en caso contrario fijarla en el Mar del Norte.

En el terreno táctico, el magnífico almirante holandés Martin Hermert van Tromp fue un precursor. Hay quien atribuye a los ingleses la paternidad de la línea de fila, formación de combate en todas las Marinas durante tres siglos. Tromp ya la empleó en las decisivas acciones navales que precedieron a Las Dunas, en las que adoptó una línea de fila cerrada con el bauprés de un navío rozando el coronamiento de su matalote de proa.

La maniobra en formación, unida a la mayor capacidad artillera y mejores condiciones de vela y barlovento de los barcos holandeses, explican las dificultades que encontraron nuestros pesados galeones para llegar al abordaje

con viento en contra. Pese a la superior táctica holandesa, Oquendo pudo tener en sus manos, si la fortuna le hubiera deparado vientos favorables, la posibilidad de destruir la escuadra de Tromp, con las derivaciones que pudo traer consigo en la inclinación definitiva de la balanza.

La batalla naval de Las Dunas fue quizá la de mayor trascendencia de la Historia Marítima de España. La Armada española, aunque siguió luchando hasta el agotamiento y cosechó algunos importantes éxitos, tardó más de un siglo en recuperarse y nunca llegó a recobrar a escala mundial el rango alcanzado en 1639.

A diferencia de los discutibles intereses nacionales que defendimos en la, para España, innecesaria batalla de Trafalgar, en Las Dunas, por los que luchamos, eran intereses genuinamente nacionales: La preservación de las Indias de las ocupaciones y depredaciones holandesas. En Las Dunas se esfumó la última esperanza de victoria sobre Holanda. Como Waterloo, a largo plazo, fue consecuencia de Trafalgar, con mayor razón podría decirse que, a más corto plazo, Rocroy lo fue de Las Dunas.

España en esta primera guerra europea, conocida en la Historia por Guerra de los Treinta Años (1618 a 1648), luchó tenaz y heroicamente, junto con su vacilante aliado austríaco, contra todas las potencias europeas: Dinamarca, Suecia, Francia y Holanda y, entre 1625 y 1630, contra Inglaterra. Y a punto estuvo de vencer. No lo consiguió porque no supo o no pudo acrecentar y mantener su poder marítimo al nivel que imponía el reto que representaba el pujante poder holandés.

Las causas son muy complejas. Aparte de que en el Mediterráneo continuábamos manteniendo en servicio unas setenta galeras que no eran idóneas para operar en el Atlántico, la causa principal hay que buscarla en las dispares estructuras económicas de Holanda y España. Las de la primera sustentadas en el comercio marítimo, las de España excesivamente dependientes de las remesas de ultramar, que no siempre llegaban oportunamente y que en su mayor parte se invertían en enviar socorros a Flandes.

Los gobernantes españoles de aquella época se debatían en un círculo vicioso: los recursos de las Indias eran necesarios para obtener y sostener los barcos que precisábamos y sin éstos, era imposible asegurar la regular llegada de aquéllos. A nuestro parecer sólo cabía la solución que proponía el antes citado Procurador Francisco de Monzón. Botar, armar y sostener barcos en vez de empeñarse en poner picas en Flandes, donde al final no se pudo impedir que se pusiera el sol.

## BIBLIOGRAFÍA

- «España, Flandes y el mar del Norte», de José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano. Editorial Planeta. Barcelona.
- «La Armada española», de Cesáreo Fernández Duro. Museo Naval.
- «La Estrategia Naval del Imperio», de José Cervera Pery. Editorial San Martín.
- «Historia de España», del Marqués de Lozoya. Salvat Editores.
- «La Marina Militar Española», de Condemina Mascaró.
- «Imperial Spain», de J. H. Elliot. Pelikan Books.
- «Historia 16». Tomo 7, dirigido por Antonio Domínguez Ortiz.