

LA BATALLA NAVAL DE LAS DUNAS (1639)

Gonzalo LORÉN GARAY
IUGM de la UNED

Introducción

En este trabajo sobre la batalla naval de las Dunas, acaecida en 1639, se pondrán sobre la mesa algunos interrogantes y se intentará arrojar algo de luz sobre ellos. La principal fuente utilizada ha sido la magnífica obra de Cesáreo Fernández Duro, en cuyos apéndices se anexan otras fuentes primarias y secundarias. La base de este trabajo es el estudio y análisis comparativo entre los capítulos escritos por Fernández Duro y las fuentes aportadas por él mismo, aunque también se han consultado y contrastado las informaciones aportadas por otros autores más modernos.

Situación militar en el siglo XVII y resumen de la batalla

En el año de la batalla (1639), España era todavía una gran potencia. Los Países Bajos, reclamaban su independencia desde el siglo anterior, lo que dio lugar a la Guerra de los Ochenta Años. Ya en el siglo XVII la situación se complicó con el estallido de la Guerra de los Treinta Años. Aunque esta última se produjo teóricamente por motivos religiosos, Francia, católica, entró en el bando protestante en 1636 (1). La comunicación española con sus territorios en la actual Bélgica se materializaba por vía terrestre a través del conocido Camino Español. Francia consiguió interrumpir esta vía y por ello el envío de ayuda a Flandes tuvo que modificarse sustancialmente. En torno a 1622 sólo el 13 por 100 de los soldados con destino a Flandes eran trasladados por mar. En los ocho años anteriores a la batalla de las Dunas la proporción de los que viajaban a través del canal de la Mancha había ascendido al 57 por 100 (Alcalá Zamora, 1999, 228). El principal puerto español en Flandes era Dunkerque, donde tenía su base principal la escuadra homónima. Diez kilómetros al oeste se encontraba el puerto complementario de Mardique (2). La escuadra de Dunkerque, al mando del almirante Miguel de Horna,

(1) Aunque estaba ya en guerra con España desde el año anterior. SAN JUAN: p. 159.

(2) En la actualidad, Fort-Mardyck. Ambos están en Francia. Su situación relativa aparecía invertida en [http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_las_Dunas_\(1639\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_las_Dunas_(1639)). A día 23/04/2011 corregí dicha errata.

por sí misma, o junto con la escuadra de Lope de Hoces, «causó estragos en la costa de Francia; trajo y llevó soldados a Flandes» (Fernández Duro, b, 412).

Para uno de estos envíos de ayuda a Flandes se decidió formar una gran flota a fin de transportar a nueve tercios de soldados de infantería (Costa, 240) (3). Parte de esta flota se reunió en Cádiz entre julio y agosto. Luego se encontró con otras naves en La Coruña y partieron para Flandes a primeros de septiembre. La flota holandesa, avisada del transporte, trató de impedir que la ayuda llegara a su destino. Tras varias escaramuzas cerca del paso de Calais, a mediados de septiembre ambas flotas buscaron un puerto para abastecerse (especialmente de pólvora) y reparar los daños. Los holandeses lo tuvieron fácil en Calais. Pero los españoles terminaron en el fondeadero (4) de las Dunas, junto a Deal (condado de Kent), en Inglaterra. En realidad, la batalla debería haberse llamado «combate naval de South Foreland» o «batalla del fondeadero de los Downs», ya que *downs* no significa «dunas» (San Juan, 10). Los holandeses controlaron la entrada de la rada y los españoles estuvieron un mes esperando lo solicitado a la neutral Inglaterra. Mientras tanto, pudieron trasladar a Flandes, en pequeños pesqueros, a la mayoría de las tropas. Finalmente, ante un posible ataque holandés, prefirieron salir a combatir (5), pero muchos barcos españoles embarrancaron. La veintena que salieron fueron derrotados por los holandeses. Aun así, algunos consiguieron llegar finalmente a Mardique. Nueve años después finalizarían las guerras de los Ochenta y de los Treinta Años, con la conocida pérdida de hegemonía para España.

La batalla de las Dunas y sus dudas históricas

La primera pregunta que se plantea es: ¿quién estaba al mando de la flota española? En principio, es genéricamente aceptado que fue Antonio de Oquendo y Zandategui. Sin embargo, al leer «por ello, el mismo Consejo designó por almirante general de la armada a D. Andrés de Castro» (Costa, 240) aparecen las dudas. ¿Qué significa esto? ¿Puede ser una errata de Costa? ¿Puede ser un despiste en la traducción? En todo caso sorprende que Fernández Duro no haga ninguna mención de esta afirmación de su admirado Costa (6). Refiriéndose a Andrés de Castro y Gómez de Sandoval, también se dice «convertido entonces en el general supremo de toda la flota española»

(3) En todas las referencias de fuentes anexadas por Fernández Duro, el número de la página corresponde al de su obra y no a la del autor original.

(4) Las Dunas no era un puerto estrictamente hablando.

(5) Esto aconteció el 21 de octubre según el Calendario Juliano (*Old Style*). Si tenemos en cuenta el Calendario Gregoriano (*New Style*) equivaldría al 31 de octubre. Hay que tener cuidado de evitar confusión en las fechas, pues las fuentes holandesas suelen emplear este último.

(6) Puede comprobarse que considera a Costa un historiador fiable en la n. 3 de la p. 208.

(González, 70), aunque puede que González haya acarreado el error siguiendo a Fernández Duro. En cambio, hablando de la decisión final del mismo Consejo de Guerra, leemos «consiguiendo el mando Oquendo» (Gracia, 717), con lo que se apoya la teoría de que atribuir el mando a Andrés de Castro es un error. En realidad lo ocurrido fue que, al reunirse las dos flotas con sus dos jefes (Lope de Hoces y Oquendo), era conveniente la unificación del mando. El Consejo de Guerra primero ofreció el mando a Hoces, pero este rehusó y quiso sólo ser *a simple captain, without any flag-rank or command over a squadron* (Boxer, 15). Por tanto, el puesto de vicealmirante quedó también vacante y fue ofrecido a Andrés de Castro, pero a las órdenes de Oquendo como jefe de la flota completa. Lope de Hoces sólo gobernó su propio barco, según su deseo. Queda con esto aclarada la primera duda.

Otra cuestión a dilucidar sería el número de embarcaciones de la flota española, los hombres que la servían y los soldados que transportaba. Las cifras varían según se cuenten o no los barcos de transporte (7). Aun así, se hace necesario puntualizar algunos detalles. Según señala Fernández Duro, en el orden de batalla se listan 51 barcos de combate (aunque en realidad la lista que él mismo adjunta es de 50). Por otro lado, descompone la flota entre las escuadras que se reunieron en Cádiz y las de La Coruña. En Cádiz menciona cuatro escuadras, a saber: la de Oquendo, la de Martín Ladrón de Guevara, la de Vélez de Medrano y la de Jerónimo Masibradi. Según él, estas escuadras suman 22 barcos. Más adelante nos ofrece la lista detallada, a fecha 29 de julio, de esta flota de Cádiz, que sumaba 23 barcos (Fernández Duro, a, 206 y 225-227). El problema es que en esta lista no aparece ni un solo barco de Vélez de Medrano (la escuadra de Nápoles, de, como mínimo, cinco barcos de guerra). En cuanto a las escuadras de La Coruña, afirma que estaban formadas por la de Lope de Hoces, la de Galicia, la de Dunkerque y la de San José, y que sumaban 29 barcos. Sólo las dos últimas ya superaban esta cifra por lo que parece también una apreciación por lo bajo. El número de barcos de guerra españoles habría que situarlo en torno a 65 ya que, por ejemplo, se echa en falta al *San Salvador* (capitana de Dunkerque), al *San José* (capitana de Vizcaya), al *São Baltasar* o al *San Daniel*, que por algún motivo no debían de figurar en el orden de batalla mencionado (puede que por no estar presentes en el momento de confeccionar la lista). Otros autores realizan la subdivisión de la flota entre escuadras de Dunkerque, de la Corona y de «asiento». Con respecto al último tipo, «los dos principales asentistas de escuadras» eran el ragusero Jerónimo Masibradi y Martín Ladrón de Guevara. Por lo anterior, la flota de San José y la de Ladrón de Guevara aparecen unidas, ya que ambas eran contratadas por este último. No obstante, a efectos tácticos estaban divididas, y Francisco Sánchez Guadalupe mandaba la denominada de San José, dejando para Martín el resto de su asiento (Alcalá Zamora, 1975, 413).

Aparte de todo lo dicho, añadiríamos de diez a quince transportes alquilados, en su mayoría ingleses. Cualquiera que pretenda hacer un análisis detalla-

(7) Y en aquella época no era tan fácil diferenciarlos.

do de las embarcaciones deberá tener en cuenta que había barcos con el mismo nombre (por ejemplo, aparecen cuatro *Santiagos*) (8), lo que puede dar lugar a confusión. Para el estudio anterior, el listado de embarcaciones más depurado es el de Alcalá Zamora (1975, 431).

Por lo que respecta al número de tripulantes, los 23 barcos de Cádiz suman 1.517 hombres, lo que nos ofrece una media de 66 hombres por barco. Lo anterior arroja un número de tripulantes de 4.620 (si consideráramos 70 barcos). Fernández Duro da una cifra estimada de 8.000 tripulantes. En cuanto a los infantes embarcados, calcula unos 6.000. Seguramente serían el doble, más de acuerdo con otros autores (Estrades, 223). Costa Quintella (p. 240) indica que se transportaban nueve tercios de infantería. Quizá sea algo exagerada la cifra de 27.000 hombres totales que aportan algunas publicaciones holandesas, inglesas o francesas (Fernández Duro, a, 206) (9).

En cuanto a la calidad del personal, hay discrepancia de opiniones, aunque hay que tener en cuenta que las escuadras no eran homogéneas. Todos los autores señalan unánimemente a la escuadra de Dunkerque como la más preparada en todos los sentidos. De las otras tres escuadras que se reunieron en La Coruña se dice que los barcos de la escuadra de Lope de Hoces «dejaban mucho que desear, tanto por su armamento como por la preparación de sus dotaciones» (10). Con respecto a la escuadra de Andrés de Castro, al que se describe como «un canónigo metido a almirante (...) totalmente desconocedor de los temas marítimos» y su escuadra, en comparación con la de Hoces, «era aún peor». A dicha escuadra pertenecía Francisco Feijoo y Sotomayor, que muestra parecida opinión. Con respecto a la de San José, «formada, como las otras, por media docena larga de galeones (...) su calidad no mejoraba la de las otras dos» (San Juan, 2007, 166). En lo que respecta a las escuadras de Cádiz, parecen tener una calidad intermedia entre las de La Coruña y la de Dunkerque.

Otro punto a aclarar es la fecha de salida de La Coruña. Las instrucciones de Oquendo se dictaron el 31 de agosto (11), con lo que difícilmente pudieron salir el 27 de ese mes (Costa, 240 y Boxer, 17). «Fernández Duro da la fecha del primero de septiembre» (González, 64), pero esta citación no es exacta. Lo que dice exactamente Fernández Duro es que «la navegación empezó en los primeros días de septiembre» y en la nota a pie de página puntualiza: «El 5, según avisos de la corte» (Fernández Duro, a, 208) (12).

Parece claro que Oquendo tenía marcado el objetivo prioritario de llevar las tropas y el dinero a Flandes, intentando evitar combates. Está claro también que los holandeses poseían información precisa del transporte y que, en consecuencia, intentaron impedirlo o, por lo menos, dificultarlo.

(8) Otros autores encuentran hasta seis. BOXER, 18.

(9) Posiblemente hayan calculado a razón de 3.000 hombres por Tercio.

(10) Salvo el *Santa Teresa*.

(11) De todas formas, Sourdis da como fecha de las instrucciones el 31 de agosto de 1641, año en que Oquendo ya había muerto. Una datación errónea, por tanto. Quien se equivoca en el año también pudiera haberlo hecho en el día.

(12) González López debería haber tenido en cuenta que no es lo mismo el primero que los primeros.

Los transportes ingleses navegaban separados de la flota, «consentidos» (Fernández Duro, a, 208), y algunos fueron apresados (13). No parece posible que se organice una gran flota de escolta y luego se *consienta* al escoltado separarse de su cuidador. Otra cosa es que se separe contraviniendo órdenes voluntaria o accidentalmente. Efectivamente, en las *Instrucciones de Oquendo* (225) se ordenaba a todas las embarcaciones estar unidas.

Al anochecer del día 15 de septiembre se produjo el primer encuentro de las flotas enemigas. La escuadra holandesa estaba mandada por Maarten Harpertszoon Tromp, desde su buque *Aemilia*, y contaba en ese momento con menos de veinte embarcaciones.

La táctica holandesa era cañonear a distancia y retirarse, ya que los españoles llevaban a bordo mucha infantería y su fuego podía ser intenso, pero tenía menos alcance efectivo que los cañones. Los pequeños combates se fueron incrementando hasta que el día 18 Tromp recibe un refuerzo de «la escuadra del almirante Kart, compuesta por 17 naves» (Alcalá Zamora, 1975, 441). En este combate emplean los holandeses la formación en dos columnas (14). La flota de Tromp se vio finalmente arrinconada en la ensenada de Boulogne, y si Oquendo no hubiera interrumpido el ataque, lo habría puesto en un serio apuro. Puede que Oquendo, en esta batalla, gobernara bien su nave, pero no hizo lo propio con la flota (Costa, 242).

Con la pólvora consumida y necesidad de reparaciones, los holandeses se retiran a Calais, donde en menos de un día son repostados. En cambio, los españoles, en parecida situación, se enfrentan a la elección de seguir hacia Dunkerque o retroceder hasta Las Dunas. Esta última opción fue la elegida por Oquendo y su porqué representa una gran duda, pues encontramos varias contradicciones. En las veinte horas que Tromp consumió en Calais, Oquendo pudo «tomar los puertos de Mardique y de Dunquerque» (Fernández Duro, a, 210). En sus propias *Instrucciones*, Oquendo dice que «tan luego se aviste la escuadra enemiga, se ha de combatir abriendo camino hasta Dunquerque; y de no conseguirlo, volver á España» (Sourdis, 225). También leemos al respecto: «resolución perjudicialísima, siendo más acertado meterse en Gravelinas, en Mardique, Dunquerque y los otros puertos» (Novoa, 237). Por otra parte las Dunas estaba sólo a tres millas del lugar del último combate. También podría aducirse que el calado de sus galeones grandes era excesivo para el puerto de Mardique como «sin duda» le recomendaron los «los prácticos que á bordo llevaba» (Fernández Duro, a, 210). Esta teoría no parece muy probable ya que uno de esos prácticos que iba en el galeón de Oquendo con el fin principal de aconsejarle, era Miguel de Horna, almirante de la flota de Dunquerque (Fernández Duro, b, 413 y San Juan, 170). Hay que saber por anticipado que

(13) Entre tres y doce barcos y entre 1.000 y 4.000 hombres según las distintas fuentes de los apéndices.

(14) Una mandada por Witte de With y la otra por el propio Tromp. No he encontrado otro anterior en el que se use esta disposición táctica, así que puede que sea el primero documentado. Los españoles seguían con la tradicional media luna.

Conclusiones

Esta batalla tuvo dos fases bien diferenciadas: el encuentro del 18 de septiembre (incluyendo los dos días anteriores), en el que Tromp se distinguió por su pericia al obstaculizar con fuerzas inferiores a la flota española, y el desenlace del 21 de octubre, al que se llegó por el retraso inglés en el abastecimiento de la pólvora, acto que, por otro lado, violaría su declarada neutralidad.

El asunto más controvertido sería desentrañar el verdadero motivo de que la flota se encaminara a las Dunas, y si esta decisión fue enteramente atribuible a Oquendo.

Hay que estar prevenido ante algunas fuentes proclives a innecesarias alabanzas propias. Por ejemplo, en la actual *web* de la Armada española puede leerse: «Oquendo trató de abordar la capitana holandesa del almirante Tromp, muy superior en fuerzas» (26). Este episodio se refiere a la primera fase de la batalla (del 16 al 18 de septiembre), y en esos momentos los superiores en número eran los españoles. Lo anterior no es demasiado llamativo, pero ya advierte Fernández Duro de que lo que para él «se traduce por sensible desastre (...) se refirió como triunfo en la corte» (Fernández Duro, a, 218) y que ello generó diversos escritos transformando la derrota en una victoria española.

Para vengar esta derrota a manos de los holandeses habría que esperar a julio de 2010. La frase anterior es un guiño humorístico relativo a la final de la Copa del Mundo de Fútbol, pero, bromas aparte, no hubo que esperar tanto, ya que el marqués de Velada «se envanecía sin jactancia de haber tomado a los holandeses en poco tiempo 73 bajeles, a cuenta del daño que nos causaron en la batalla de las Dunas» (Fernández Duro, b, 413). Esta batalla, pues, no marcó el *fin* de la hegemonía de la Armada española, pero sí el *principio del fin*.

Referencias bibliográficas

- ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: (1975), *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639): la última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Planeta, Barcelona, 556 páginas.
- (1999), «Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II». *En Altos hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Real Academia de la Historia, Madrid.
- BOXER, Charles Ralph: (1930) *The Journal of Maarten Harpertszoon Tromp*. Cambridge University Press, 237 páginas.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: (1895-1901), *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, tomo IV (años 1621-1652). Madrid, Museo Naval, 1972.

(26) Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada española, DVD, Historia de la Armada española, p.106, consultado en internet el 5 de mayo de 2001.
http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_historia/01_HistoriaArmada--02_MarinaReyesCatolicos--05_Austrias_es#

Desglose de la obra anterior utilizada en este trabajo

- a) Capítulo XIV: «Batalla de las Dunas, 1639 y Apéndices». Consultados el 8 de abril de 2011: http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada/tomo4/tomo_04_14.pdf
Texto de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Pp. 205-223
Apéndices: Pp. 223-257, consistentes en:
Documentos de interés para el juicio de la batalla de las Dunas, extractados de la colección «Lettres, mémoires et négociations de M. le Comte de Estrades». Londres, 1743.
Instrucciones de don Antonio de Oquendo a la armada de su mando, según el extracto publicado en la «Correspondances de Henri D'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux». París, 1839, t. III, p. 54.
Relación de la gente de mar que se halló a bordo de los navíos de la armada en Cádiz el 29 de Julio de 1639. (Colección Vargas Ponce, leg. 15.)
Cartas del almirante D. Francisco Feijoo dando cuenta de la pérdida de los navíos de su armada.
Copia de carta de D. Miguel de Salamanca, secretario de S.A., escrita al almirante D. Francisco Feijoo, prisionero.
Copia de carta del Sr. D. Antonio de Oquendo al dicho D. Francisco Feijoo.
Narración de MATÍAS DE NOVOA en la *Historia de Felipe IV*, lib. VII, p. 110.
Narración de la batalla, escrita por el almirante COSTA QUINTELLA en sus *Annaes da marinha portuguesa*. Lisboa, 1839-40. Dos tomos, 4.º
Relación de la batalla de las Dunas, puesta por Mr. EUGENIO SUÉ, como nota, en la *Correspondance de M. de Sourdis*, t. II, p. 97.
Extracto de la narración de M. LE CLERC en la HISTOIRE DES PROVINCES-UNIES DES PAYS-BAS. Ámsterdam, 1723.
Relación de la batalla, hecha por el Dr. J. CAMBELL en la obra titulada *Lives of the British' Admirals*. Londres, 1781, t. I, p. 554.
Discurso pronunciado ante el rey de Inglaterra por don Antonio Sancho Dávila y Toledo, marqués de Velada, embajador extraordinario del de España.
- b) Capítulo XXI: «Escuadra de Dunquerque, 1625-1646», pp. 405-414. Consultado el 8 de abril de 2011: http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada/tomo4/tomo_04_21.pdf
- GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio: *El águila caída: Galicia en los reinados de Felipe IV y Carlos II*. Galaxia, Vigo, 1973, p. 563 .
GRACIA RIVAS, Manuel: «Los Oquendo: historia y mito de una familia de marinos vascos», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, 2009, pp. 699-724.
SAN JUAN SÁNCHEZ, Víctor: *La batalla naval de las Dunas: la Holanda comercial contra la España del Siglo de Oro*. Sílex, Madrid, 2007, p. 230.



Cortesía del autor, José R. Larburu Echániz.