

# EL PENSAMIENTO NAVAL Y LAS CAMPAÑAS MARÍTIMAS EN EL SIGLO XVII

F. Fernando de BORDEJÉ Y MORENCOS  
Contralmirante (R)

Cuando se anuncia el siglo XVII se produce un cierto espejismo, pues todo da a entender que las agitaciones y contiendas del XVI parecen haberse calmado. Pero si se ha puesto fin, de momento, a las luchas religiosas, si Felipe II, Isabel I y Enrique IV han desaparecido y las Provincias Unidas han firmado en 1609 una tregua con España por la que se les reconoce la independencia, ese idílico panorama será de corta duración al alumbrarse en el horizonte el comienzo de una de las guerras más larga y mortífera de la Historia.

Ese conflicto se abrió en 1618, cuando el emperador Fernando II trató de explotar las rivalidades religiosas en un intento de unificar bajo su autoridad ese conglomerado anárquico, de más de 300 Estados, que constituían Alemania. Aunque inicialmente esa guerra aparecía como religiosa y de carácter limitado, pronto se propagó hasta convertirse en una lucha por la hegemonía europea en la que intervendrá Felipe III y luego su sucesor en nombre de principios religiosos y vínculos familiares, apoyando a Fernando II contra Federico, elector palatino y jefe del partido protestante.

Fue una contienda en la que poco teníamos que ganar y en la que surgieron grandes capitanes de la táctica y estrategia como Tilly, Wallestein, Condé, Turena y, especialmente, el gran señor del arte de la guerra terrestre Gustavo Adolfo, conflicto de marcado signo continental pero del que se derivarán otros eminentemente marítimos en los que, asimismo, aparecerán grandes marinos, entre otros, Oquendo, Tromp, Ruyter, Blake, Monk y Tourville.

En el llamado período palatino (1619-1623), el español Spínola invadió el Palatinado y colaboró con Tilly en la toma de Praga, tras derrotar a los protestantes en una de la más espectaculares batallas del siglo, la de la Montaña Blanca. Una segunda fase, conocida como la danesa, se abrió en 1625 con victorias imperiales para cerrarse en 1629 con la paz de Lubeck, fase a la que siguió el período sueco, que se inició en 1630 y en el que el cardenal infante Don Fernando derrotó a los suecos en Nordlingen, dándose por finalizado en 1635 con la paz de Praga.

Esa larga guerra acabaría con un cuarto período, el franco-sueco, que comenzó en 1635 para terminar en 1648 con la paz de Westfalia, en el que los tercios españoles al mando del portugués Francisco de Melo fueron batidos por el joven Duque de Enghien, más tarde príncipe Condé, en la batalla de Rocroy, que señaló en el ámbito terrestre el principio de nuestra decadencia militar y de dolorosas pérdidas territoriales, puesto que la citada paz implicaba la firma del Tratado de Munster por el que reconocíamos la independencia de Holanda y su soberanía sobre sus conquistas en Asia.

No obstante España proseguiría la lucha contra Francia e Inglaterra hasta que derrotados en la batalla de las Dunas nos viésemos forzados a concluir en 1659 la paz de los Pirineos o de los Faisanes, en la que perderíamos el Rosellón, Cerdeña, Artois, etcétera, y que pondría definitivamente fin a nuestra presencia en Europa.

Pero lo que interesa destacar es que la guerra de los Treinta Años fue la primera contienda que puede considerarse como una verdadera lucha entre pueblos en la que, en general, los participantes se vieron unidos por lazos ideológicos, especialmente religiosos, y por motivaciones que podríamos llamar «patrióticas». Fue, además, un conflicto generalizado al abrazar a toda Europa, habiéndose perdido desde los tiempos de las grandes invasiones la noción de situaciones similares, porque si las cruzadas pusieron en movimiento a la mayor parte de Occidente, no fueron consideradas por la Cristiandad como guerra sino interpretadas como la expresión de sentimientos morales y espirituales, mientras que las campañas turcas, por su parte, se juzgaron como periféricas y sólo fueron calamitosas para quienes las sufrieron.

Por todo ello, desde una perspectiva de situación mundial surge Europa en la primera mitad del siglo XVII como el continente elegido para albergar, producir y conducir los futuros conflictos mundiales, incluso y como los hemos sufrido, hasta en nuestros propios días. Otra característica esencial de ese siglo fue que también por primera vez los flujos y reflujos de las luchas europeas alcanzaron los más remotos confines de la Tierra, en los que se asentaban intereses de las potencias continentales del Viejo Continente, ampliándose la esfera de intereses a defender y las zonas geoestratégicas de expansión. Como consecuencia, Europa en el XVII no sólo fue un continente en movimiento sino que por el repliegue turco a su área de influencia y por el inmovilismo y aislamiento de los imperios asiáticos, los Estados europeos monopolizaron el poder mundial y se convirtieron en el motor político, económico y tecnológico del desarrollo de la Humanidad.

Como ya indicamos, si esa larga guerra dominó la política y la estrategia de la primera mitad del siglo XVII, en la segunda mitad iban a originarse otros conflictos en búsqueda de la supremacía continental y marítima.

Con independencia de una nueva lucha de España contra Inglaterra entre 1601 y 1604, en la que Felipe III intentó ayudar a los católicos irlandeses sufriendo otro desastre naval que nos condujo a la firma de la paz con Jacobo I, hijo de María Estuardo, o el episodio italiano de la región de la Valentinia contra Francia, durante la mencionada guerra de los Treinta Años destaca la ruptura de una precaria paz en Flandes.

Provocó el conflicto el fallecimiento del archiduque Alberto en 1621, esposo de Isabel Clara Eugenia, y que pudo verse resuelto tras la rendición de Breda, en 1626, de haberse llevado una política realista y acertada, puesto que los errores españoles prolongarían inútilmente la lucha hasta 1648 en que se firmó el tratado de Munster, fecha a partir de la cual Holanda se convertiría en la primera potencia naval de la época y hasta podríamos decir que comercial.

Otro conflicto en la segunda mitad del siglo XVII fue el anglo-holandés,

desarrollado en tres fases muy diferenciadas, entre 1652 y 1673, guerra de eminente carácter marítimo que terminaría con la supremacía holandesa en la mar, pasando Inglaterra a ostentar el cetro de los mares, que sabría mantener hasta 1939.

Finalmente, el mencionado siglo se cerraría con la guerra de una Europa más o menos coaligada, según el momento, contra una Francia autoritaria bajo el poder personal de Luis XIV. Se iniciará en 1666 para finalizar en 1697, conflicto asimismo fragmentado en tres períodos, la guerra de la Devolución contra España, al reclamar Francia la soberanía de Flandes por estimar que correspondía a María Teresa, esposa del monarca francés e hija del primer matrimonio de Felipe IV, antes que a Carlos II y que concluirá en 1688 con la paz de Aquisgrán, como consecuencia de haberse formado la Triple Alianza entre Holanda, Suecia e Inglaterra contra Luis XIV, no recuperando España las plazas perdidas en Flandes.

El segundo período se extenderá de 1673 a 1678, al deshacerse dicha alianza, pero viéndose apoyada España por el Imperio, Holanda y Duque de Lorena, disputa que cerrará la paz de Nimega, perdiendo España el Franco Condado y más plazas en Flandes.

Por último, entre 1686 y 1697 la Liga de Augsburgo, constituida por España, Holanda, Suecia y Alemania, tratará de frenar las aspiraciones del monarca francés de convertirse en árbitro de la política europea, iniciándose otra guerra que acabará con la paz de Ryswick cuando Luis XIV, para atraerse y ganar la voluntad de Carlos II, que no dejaba descendencia, retiró sus tropas de Cataluña, en donde había conquistado Barcelona, y decidió renunciar a cuanto nos había quitado desde la paz de Nimega.

Pero la designación de Felipe de Anjou, nieto del soberano francés, para ocupar el trono de España encendería en 1701 otro largo conflicto conocido como la guerra de Sucesión española. Claro es que las paces de Westfalia, Pirineos, Aquisgrán, Nimega o Ryswick no tuvieron ningún significado con respecto a los sentimientos bélicos del siglo, en el que la guerra fue el factor básico de la evolución de Europa y a la que era difícil renunciar y, menos aún, mantenerla dentro de unos límites muy precisos.

## **El nacimiento de un incipiente pensamiento naval**

La lucha del mar contra la tierra no solamente es una constante de toda reflexión político-estratégica desde la mitad del siglo XVI sino, incluso, filosófico-estratégica desde muchas centurias anteriores, pues ya Platón nos habla de los problemas que se suscitaban entre la ciudad ideal, en términos actuales léase Estado, y la mar.

Siglos después, ya en la Edad Moderna, Francis Bacon, Felipe II, Richelieu y otros reformularon tímidamente la misma cuestión en espera de la llegada de Mahan y de los geoestrategas marítimos contemporáneos como Colomb, Colbert, Castex, Richmond, Fioravanzo o Giambernardino.

Tal como entendemos la estrategia, el primer pensador que escribe sobre problemas navales es un francés llamado Gilles de Roma, consejero de Felipe IV el Hermoso, quien a comienzos del siglo XIV en su obra *De regimine principium* ofrece ciertas recetas tácticas originales para el tiempo, aunque practicadas desde hacía siglos, como era la de enviar buceadores a perforar las obras vivas de las naves adversarias.

Un siglo después, en 1455 se publicó *Debat sur le héraut d'armes*, que respondía al *Lybelle of english polycie* de Moleynes, aparecido diez años antes. Trataba de rebatir la pretensión inglesa de ejercer la soberanía de los mares, concepto que con fortuna propagaría Grotius en 1609 con su tratado *Mare Liberum*, en el que trasladaba a la esfera jurídica el concepto expuesto décadas antes por su compatriota sir Walter Raleigh sobre el dominio de los mares.

Unos decenios más tarde, Philippe de Cleves en *Intructions sur le fais de la guerre* preconizaba ya que la cadencia rápida en el tiro naval iba a dominar a la táctica, y la velocidad en los desplazamientos y la autonomía a la estrategia.

En 1516, ya en pleno siglo XVI, Antoine de Conflans escribió *Les faits de la marine et de la navigaie* (sic), años antes de que apareciera el *Espejo de navegantes* del español Alonso de Chaves.

Eran, no obstante, trabajos muy pobres sobre táctica naval que pasaron totalmente desapercibidos en la literatura militar aparecida entre el siglo XIV y finales del XVI cuando, por el contrario, la táctica terrestre avanzaba soportada por una larga serie de innovaciones operativas y mejoras en el armamento, propagadas por multitud de obras de reconocidos capitanes y pensadores civiles como Maquiavelo.

A propósito de España, llama la atención la prácticamente nula existencia de tratados tácticos y, menos aún, de conceptos del ámbito político-estratégico, aunque algunos hayan intentado encontrarlos en las ideas de Gelmírez, expuestas en el siglo XIII, en ciertos capítulos de las *Partidas* de Alfonso X el Sabio en el siglo XIII, en los que, por ejemplo, se hacen algunas observaciones sobre lo que podríamos denominar «espíritu ofensivo» o, en el mismo siglo, en el capítulo «Ars navegandi» de la obra *Ars Magna*, atribuido al mallorquín Ramón Llull.

Posteriormente lo que en realidad ofrecería España sería una ingente bibliografía concerniente al arte de navegar y cosmografía, no igualada durante cerca de dos siglos pero en la que no se aporta nada a la esfera táctica o del manejo de las escuadras y, tampoco, a consideraciones político-estratégicas en el ámbito marítimo, que no fueran simples instrucciones.

Dicha obra es muy extensa y surge en su mayor parte coincidiendo con nuestro mayor esplendor y total dominio de la mar, esto es, en el siglo XVI, limitándonos a mencionar algunos autores: Martín Fernández de Enciso, autor de *Suma de Geografía*, publicada en 1519; Juan Bautista Gallo, redactor del *Arte de navegar*, dado a conocer en Lima en 1521; Francisco Falero, portugués educado en Sevilla, quien dio a luz en esa ciudad su libro *Tratado de la esfera y del arte de navegar* en 1535; Alonso de Chaves y su *Espejo de navegantes*, escrito hacia 1540; Pedro de Medina, quien publicó en Valladolid en 1545 su

trabajo *Arte de navegar*, seguido en 1551 por Martín Cortés con su estudio *Breve compendio de la esfera y del arte de navegar*. El mérito de estos últimos, como ellos mismos nos indican, fue el intentar evitar «la multitud de barcos que se pierden cada día en la mar porque los marinos no son bastante instruidos en su oficio y porque no existen libros que lo enseñen», vanagloriándose Cortés, en su dedicatoria al monarca, de ser el primero en haber anunciado los errores que se advertían en las cartas de marear utilizadas en su tiempo. El libro de Medina sería pronto traducido al italiano, francés y flamenco y se convertiría en guía de los navegantes ingleses, mientras que de la obra de Cortés se editarían cuatro ediciones en castellano y nueve en inglés, la última de ellas en 1630.

Otras obras en la esfera del conocimiento náutico serían las de Escalante de Mendoza, autor del *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, aparecido en 1575; el *Compendio del arte de navegar*, de Rodrigo Zamorano, editado en Sevilla en 1581; *Instrucción náutica* debida a Diego García de Palacio en 1587; *Espejo de navegantes*, escrito en 1592 por Baltasar Vellarino y que puede considerarse como un complemento de la obra de Escalante de Mendoza, etcétera.

Pero no seríamos justos de no mencionar algunas aportaciones portuguesas, asimismo referidas a la cosmografía y navegación, escritas en su mayor parte como súbditos españoles durante las largas décadas en las que el país hermano se integró en la monarquía hispánica.

Como en nuestro caso, nos reduciremos a citar a: Simo Fernánides con su libro *Regimiento de navegação*, editado en Lisboa en 1534; Bernardo Fernández, autor del *Libro de marinharia*, que vio la luz en 1548; Andrés Álvarez de Almeda con su trabajo *Arte náutico o de navegar*, aparecido en 1594; Joao Baptista que escribió *Regimiento náutico* a finales del XVI; Cristovo Brono con su *Arte de navegar*, de 1628; Antonio Nájera, quien publicó en Lisboa *Navegación especulativa*, obra que repite lo escrito por García de Céspedes y, finalmente, Luis Serrao Pimentel, a quien se le debe en 1681 el *Arte práctica de navegar*. A esas obras debemos añadir las decenas de *Roteiros de navegação*, consagrados a las derrotas y costas africanas y de las Indias Orientales, en los que figuran descripciones, datos e instrucciones para los navegantes.

Cuando se llega al siglo XVII, el pensamiento naval se ve inicialmente dominado por el libro *L'armata navale* del italiano Pantero Pantera, publicado en Venecia en 1614, seguido por un estudio del francés Grenier, que hizo pensar que pudiera servir de modelo a ulteriores desarrollos más profundos.

Pero sin duda el trabajo más importante se debió a Isaac de Razilly, por presentar nuevos conceptos doctrinales que inspirarán los proyectos de Richelieu en la esfera naval, esbozando la aplicación de ciertos principios de la guerra, como el de la «concentración», «maniobra» y «libertad de acción», aunque en sus referencias operativas preconice ciertas tácticas ya utilizadas durante el siglo XVI por la Marina española, como la ventaja de constituir convoyes escoltados por buques de guerra.

Otro doctrinario fue el padre George Fournier, a quien se le debe la publi-

cación en 1643 de la obra *Hidrographie contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, personaje que había asistido como capellán embarcado a numerosos combates navales. Si como refleja el título el libro contiene una serie de temas hidrográficos, no faltan aspectos operativos, de alta política y hasta logísticos, por lo que se le puede considerar, tal vez, como la primera enciclopedia marítima.

Con independencia de las referencias hidrográficas, presenta instrucciones para el combate dirigidas al general de la flota, a los jefes de escuadra y capitanes, así como mejoras y medios para la transmisión de señales de día y de noche, cañonazos, posición de las velas, izado y arriado de banderas, etcétera, al mismo tiempo que incide sobre dispositivos de marcha y batalla, recomendando mantener los navíos de una escuadra alejados los unos de los otros para cubrir una mayor superficie a vigilar, colocar buques exploradores en vanguardia y demostrando predilección por las formaciones en media luna, muy empleadas en el siglo anterior y en éste, quizá por haber estudiado algunos encuentros del pasado, como el de Lepanto, al que nombra.

Aunque ya se anuncian trabajos más profundos cuyo modelo en el campo táctico será la obra del jesuita francés Père Hoste, la exigua aportación que hasta bien entrados en la segunda mitad del siglo XVII se nos ofrece, se deberá en gran parte a que tanto en Francia como en España e Inglaterra la conjunción política era muy incierta para que la reflexión naval pudiera canalizarse en condiciones favorables.

En nuestra patria durante el citado siglo, el pensamiento naval, como sucede en Inglaterra, es prácticamente inexistente, como lo había sido en el XVI. Quizá pudo haber sido el almirante Diego Brochero quien podría haber abierto el camino de haberlo intentado, pero se limitó a redactar instrucciones y a concentrarse en señalar los males que aquejaban a la Marina y las formas para regenerarla, exponiendo el defectuoso armamento de los buques, la mala construcción de los navíos por corruptelas de armadores y proveedores, el atraso en las pagas o el mal trato a las dotaciones.

Pero en lugar de paliar el vacío existente, con Felipe III nos concentramos en estudiar aquellas denuncias y en publicar unas *Ordenanzas navales para la Armada del Mar Océano y flotas de Indias*, firmadas el 4 de noviembre de 1606 y ampliadas por Real Cédula del 22 de enero de 1607, en las que se incluían deberes, responsabilidades, prebendas, jurisdicciones, mejoras en la situación de pilotos y marinería, desarrollo de la industria naval, estímulo a los armadores, pagos, etcétera, pero nada en absoluto referente a las operaciones, maniobras en combate o aplicación de los principios de la guerra, aspectos que tampoco aparecerían en los numerosos «asientos» firmados en ese siglo.

Todo daba a entender, conforme transcurre el siglo, como si en la profesión marinera nadie fuera capaz de pensar en aquellos problemas, aunque sólo fuese esbozando ideas. Únicamente aparecerá a comienzos del siglo la obra de Tomé Cano *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante*, impresa en 1611, seguida por la de Juan de Veas, amigo de Brochero, publicada en 1613, trabajos eminentemente técnicos.

De esa profunda paralización del pensamiento naval español se saldrá esporádicamente en el siglo XVIII gracias a Patiño y, especialmente, al Marqués de la Ensenada, quien pondrá los cimientos a un renacer materializado en la Marina de Carlos III, para volver a sumergirnos en la oscuridad y no conocer otras ideas brillantes, aunque efímeras, salvo con Sánchez de Toca a comienzos del siglo XX o a finales de los años sesenta de este mismo siglo con la elaboración del Plan General de la Armada. En compensación gozamos de excelentes técnicos y sabios como Jorge Juan, Bustamante o González Hontoria y de brillantes investigadores históricos como Navarrete y Fernández Duro.

Claro es que como más tarde señalaremos, tampoco en el siglo XVII encontró Holanda o Inglaterra pensadores y, por ello, este último país, siendo ya dueño de los mares, marchó a remolque del pensamiento naval francés, aunque sabría asimilarlo, adaptarlo e inspirar posteriormente el suyo.

Fue con Richelieu cuando en Francia comenzó a elaborarse una política naval, aunque las ideas del cardenal no le eran originales, ni aun en la forma, puesto que respondían a lo expresado en el Libro III del *Traité d'économie politique* que llevaba por título «De la navigation», libro de Montchrestien publicado en 1615, así como en la *Reformation de la France*, memoria presentada por el almirante Montmorency al Consejo de Notables en 1617 y, también, en los tratados del mencionado sacerdote y consejero suyo Isaac de Razilly, si bien el mérito del cardenal fue el haber sabido integrar ideas y sugerencias en un proyecto político y actuar en condiciones difíciles partiendo de estructuras administrativas y hasta sociales desfavorables.

En ese proyecto político influyó decisivamente la comprobación de que la debilidad naval había favorecido la agitación hugonote que, impunemente, erigió en 1621 un almirantazgo rebelde en La Rochela apoyado por una flota mandaba por un experimentado marino de la familia Roham, quien fue capaz de cortar el tráfico con Burdeos —el de la sal—, instalarse en Re y saquear Medoe, capturar presas y desafiar a los escasos navíos reales, lo que había forzado a París a mendigar la ayuda naval de países protestantes, como Holanda e Inglaterra, vergüenza nacional que hizo escribir a Razilly «qué poder tiene el rey que todas sus fuerzas no han podido vencer a un súbdito sin acudir a la asistencia de Inglaterra, Holanda y Malta», debilidad en la mar de la que tomó buena nota Richelieu.

Los proyectos navales de éste iban a quedar reflejados en su Testamento Político en los apartados relativos a la «potencia del príncipe» y a la «potencia en la mar», que pueden considerarse, en cierto modo, de marcado signo estratégico.

Partiendo del principio de que el punto débil de su secular enemigo, España, radicaba en las comunicaciones marítimas que enlazaban la Península con Italia y los Países Bajos, el cardenal preconizaba la urgencia de disponer de una fuerte marina a la que concedía un alto valor disuasivo y una capacidad para la defensa del litoral, por lo que, en su opinión, esa defensa debía recaer en las fuerzas navales y no en las obras fortificadas.

Para dar forma a su idea, comenzó por concentrar en sus manos todos los

poderes y controles relacionados con la mar, al firmar el rey en 1626 el Edicto de Saint Germain por el que el cardenal se convertía en el «gran señor, jefe y superintendente general de la navegación y del comercio del reino», aprovechando la muerte del Condestable de Francia en 1627 para refundir en su persona los cargos de condestable y almirante, lo que justificaba al señalar que «el almirante compartía la autoridad del rey a tal punto que éste se ve despojado de ella sin ningún control sobre la gestión del almirante».

Años más tarde, en 1636, nacía la Secretaría de Estado para la Marina que no sólo iba a establecer las misiones de las fuerzas a flote: protección del tráfico comercial, defensa del litoral, corte de las comunicaciones españolas a partir de 1638 y, por último, convertirse en instrumento de la política real, sino a emitir una serie de directivas tendentes al rearme naval y fortalecimiento de la estructura marítima. Entre otras figuraron las relativas a la construcción naval, con el encargo de buques al extranjero y el contrato de técnicos especializados; al acondicionamiento de puertos donde se establecieron comisarios generales, antecedente de los actuales prefectos marítimos; a la creación de tres bases: en Tolón, en la que en 1641 nada se habría hecho; la de Brest, que entusiasmaba al cardenal por su situación geográfica, y la del Havre, en su opinión «el más cómodo, más seguro y más célebre puerto de Europa», que estaría operativo en 1639; a la creación de escuelas de Hidrografía, Artillería y Oficiales; a la modificación del sistema de reclutamiento de leva que, no obstante, mantendría; a la formación de un Cuerpo de oficiales profesionales, que ya tenía Inglaterra, sujetos a una jerarquía y escalafón, etc., sin olvidar que en 1634 se habían codificado los usos y costumbres tradicionales en la Marina y redactado un reglamento de disciplina, verdadero breviario del marino que se inspiraba en las reglas de la Orden de Malta y de las Marinas holandesa e inglesa.

Pero aún hizo algo más, porque siguiendo las recomendaciones de Raizilly, Richelieu trató asimismo de desarrollar la expansión comercial acudiendo a fomentar el tráfico marítimo, adoptando la fórmula que retomará Colbert a finales del siglo, la de establecer compañías similares a las que había instaurado Holanda. Pero tampoco se detuvo ahí pues, cuando en España se iba perdiendo la mentalidad marítima suplantada en la masa del pueblo por la continental, el cardenal, para sacar a los franceses de un cierto inmovilismo e indiferencia hacia los problemas de la mar, redactó el Código Michau en 1629, que servirá a los ingleses en 1651 para alumbrar su famosa «Acta de Navegación», pilar sobre el que se basaría la futura preponderancia británica en todos los océanos, decisiones que, dos siglos después, Mahan ensalzaría como elemento fundamental para quien quiera ser fuerte en la mar y que englobaría en su conocido principio naval, el de la acción política de un gobierno en la esfera marítima.

Sin duda, la obra más importante aparecida en siglo XVII fue la debida al jesuita Hoste, inicialmente protegido del Duque de Montemort, general de las galeras del rey y luego capellán del mariscal Jean d'Estrés, futuro almirante Tourville, editada en Lyon en 1697. Lleva por título *Traité des évolutions navales*, aunque su enunciado correcto y completo sea *Traité des évolutions qui*

*contient des regles utiles aux officiers généraux et particulières d'une armée navale, avec des exemples tires de ce que s'est passé de plus considerable sur la mer depuis cinquante ans*, basándose en el estudio de las grandes batallas del pasado desde Lepanto a la de Hougue en 1692, pasando por el episodio de la Gran Armada en 1588 y los encuentros de Portland en 1653 y Texel en 1673.

Aunque Hoste intentó tratar ciertos temas relacionados con la estrategia naval, no pasó de ser su obra eminentemente táctica, es más, de una cierta táctica más cinematográfica que militar, sin duda porque, por su formación matemática, aplicó esta ciencia a problemas operativos presentando el trabajo, en sus 424 páginas y 382 dibujos de evoluciones en la mar, una serie de descripciones geométricas de difícil comprensión.

Por ello, ciertos autores posteriores se mostrarían muy duros con él, como el conocido Caxtex en 1937, en sus difundidas *Teorías estratégicas*, o el italiano Giovanni Sechi, al pretender oscurecer las ideas de aquél sobre el combate y orden de batalla, marcha o navegación, sobre la retirada y cambios de dispositivos o sobre formaciones en el paso por aguas restringidas, olvidándose que su trabajo provenía del siglo XVI y que podía considerarse como el primer tratado en describir evoluciones en un contexto naval.

Asimismo se le criticó su entusiasmo por la formación adoptada por Don Juan de Austria en Lepanto, que Hoste presenta como singular, lo mismo que la maniobra, al argumentarse que en 1690-1700 aquellas formaciones de galeas habían sido superadas y no podían ser adoptadas por los navíos. En nuestro sentir, hubo mala fe en sus críticos pues, por el contrario, parecieron ignorar que el espíritu ofensivo no está ausente en su obra y que presenta atrevidas maniobras, como la ruptura de una línea de batalla, que en el siglo XX alabaría el gran estratega e historiador británico sir Julian Corbett, problemas de ruptura que sólo abordaría el inglés Clerk of Eldin, a finales del siglo XVIII, en su libro *An essay on naval tactics* publicado en 1762. También se ignora que la importancia de Hoste quedaría reconocida en 1762, casi un siglo después, al ser traducido su tratado al inglés, presentándose en el prólogo a Hoste como el hombre más capaz e idóneo para estudiar problemas navales.

Con todas las lagunas y errores que se puedan encontrar en dicho trabajo, de lo que no hay duda es de la facilidad que existe para censurar a quien descuella, siendo culpables muchos de los críticos de la esclerosis o paralización que en ciertas épocas de la historia sufrieron las concepciones tácticas y hasta estratégicas, porque en lugar de incidir en lo positivo y aclarar y mejorar lo expuesto, solamente se acostumbra a atacar al ingenio.

Lo que puede asegurarse es que será bien avanzado el siglo XIX cuando se abra un verdadero debate estratégico sobre las operaciones navales, sus posibilidades y el porvenir de la Marina y, muchas décadas después, en pleno siglo XX, sobre el enfrentamiento del Poder Naval contra la Tierra y sus repercusiones políticas.

Pero para ser veraces y objetivos, recordaremos que la obra de Hoste respondió a los temas operativos con escasísimas referencias tanto a la conducción de la guerra, tal como él mismo pretendía, como a la importancia que ya se intuía

de la destrucción de la fuerza organizada del adversario, y que sus consejos sobre el movimiento y ofensiva no tienen ningún carácter estratégico.

También señalaremos que muchos analistas de su obra ven en ella una gran influencia del gran táctico francés Tourville, hasta el punto de que algunos han dejado traslucir que escribió lo que el citado almirante le dictaba o inspiraba, basándose esas afirmaciones, jamás probadas, en que su tratado fue escrito cuando Francia luchaba contra la Liga de Augsburgo, conflicto en el que las flotas galas fueron dirigidas por Tourville, asistiendo a la contienda Père Hoste embarcado en el navío del almirante.

Ciertos lectores estimarán que era lógico que el pensamiento naval se hubiera manifestado igualmente en Holanda e Inglaterra, grandes potencias navales en el siglo XVII.

En cuanto a Holanda, su dominio del mar sólo pudo ejercerlo durante escasas décadas, viéndose sometida su Marina a combates constantes, lo que imposibilitó toda reflexión estratégica, e incluso táctica, para terminar abatida en la mar por los ingleses sin posibilidad alguna de una posterior recuperación.

En lo que concierne a Inglaterra, parece olvidarse que durante el siglo XVII no surgió ningún pensador naval de la misma categoría y renombre que en Francia y las alusiones que formularon los tratadistas británicos en el siglo posterior, como el citado Clerk of Eldin, sobre la superioridad intelectual francesa en ésa y otras vertientes es capital, al demostrar el prestigio que gozaba la que podríamos denominar escuela francesa.

Realmente, puede afirmarse que cuando se llega a 1780 no existía todavía en Inglaterra un tratado de táctica naval comparable a los franceses, lo que se ha achacado a que los almirantes ingleses prefirieron durante largas décadas redactar instrucciones concretas y detalladas para hacer frente a una determinada campaña marítima o combate, en las que figuraban desde las formaciones que se debían adoptar y señales, a cambios de dispositivo y orden de batalla, dejando una gran iniciativa a los comandantes.

Por ello, no puede extrañar que a finales del XVII y, especialmente, durante el XVIII, se ofrezca una profunda diferencia entre las concepciones sobre la guerra en la mar en ambas naciones. Los británicos basaban sus operaciones en reglamentos y directivas emitidas por el Almirantazgo de las que se derivaban las Instrucciones para el combate, cuando los franceses, por no disponer de un órgano similar ni de un Estado Mayor capaz de crear y difundir una doctrina así como tampoco claras y detalladas directivas para afrontar una batalla, se verían empujados a fundamentar su acción naval en los trabajos de teóricos esclarecidos, siendo el británico Clerk el primero que romperá con aquella concepción inglesa en 1790, al desarrollar una tesis que se ha considerado como el antecedente de la futura teoría del «Sea Power» que materializará en sus obras Mahan.

Centrándonos en el siglo XVII, podemos determinar que del análisis de esa centuria es fácil adivinar el preeminente que ocupaba el ataque y defensa de las comunicaciones marítimas, pasando la Marina española de ejercer un papel

preponderante a difuminar su protagonismo y perder el dominio del mar. Por otro lado, esas misiones se vieron estrechamente ligadas a la lucha entre fuerzas organizadas, que comenzaban a tomar cuerpo bajo la forma de marinas nacionales de carácter permanente en las naciones europeas.

Esa ligazón puede comprobarse, como posteriormente veremos, estudiando las guerras anglo-holandesas, las desencadenadas contra Francia y en nuestra misma lucha en Flandes, puesto que para Holanda era esencial asegurar la entrada y salida de su tráfico al Atlántico, de tal forma que la lucha contra el comercio y los encuentros entre escuadras se fundieron y si la guerra de corso pareció eclipsar a finales del siglo esa constante, ello se debió a las oscilaciones que sufrió la doctrina de guerra debido a penurias económicas y por estimarse, erróneamente, que el corso podría alcanzar los objetivos y hasta poner fin a una contienda sin exigir gastos considerables, doctrina que alcanzaría su apogeo en la lucha contra la Liga de Augsburgo y, más aún, en la de la Sucesión española a comienzos del siglo XVIII.

El ataque y defensa del litoral fue otro factor que se tuvo muy en cuenta en el XVII, haciéndose cada vez más difícil llevar a cabo con éxito el desembarco y apoyo a una fuerza en tierra ante la intervención de la fuerza organizada del adversario, si ésta ejercía el control del mar, como pudo comprobarse en el fracaso de nuestra campaña en Irlanda, en la batalla naval de las Dunas o en el asalto a la costa inglesa en 1692, que se saldó con la derrota naval francesa de la Hougue.

Por consiguiente, las fuerzas navales se convirtieron en ese siglo en la pieza básica para la defensa del territorio y del tráfico, principio que continúa vigente y que haría escribir a Mahan, «la destrucción de la fuerza del enemigo debe convertirse en la misión principal de una flota si se desea preservar las vías de comunicación que son las que condicionan el esfuerzo bélico y conducen a la victoria».

Asimismo, en ningún conflicto anterior se había visto a los beligerantes animados de un sentimiento ofensivo tan fuerte que terminó con las florituras de los encuentros de otros siglos, siendo una novedad el advertir que la guerra naval no se reducía ya a celebrar un encuentro entre flotas del que salía un vencedor y, generalmente, el ganador de una contienda o la anulación de una amenaza, como fueron las batallas de Salamina, Actium, Cuerno de Oro o Lepanto, puesto que como se demostró en las guerras anglo-holandesas, el contacto entre las fuerzas enemigas fue constante a lo largo de todas las contiendas con momentos de máxima intensidad, que fueron las llamadas batallas

Por último recordaremos que la guerra en la mar continuó subordinada a las operaciones terrestres, en las que continuó descansando la decisión política y estratégica, y por tanto la victoria, con la única excepción de las guerras que enfrentaron a dos potencias marítimas sin fronteras.

### **El componente naval en las guerras del siglo XVII**

Con independencia de la guerra de los Treinta Años, en la que los aspectos navales fueron secundarios, se desarrollaron tres contiendas con un gran prota-

gonismo marítimo: la guerra en Flandes, las anglo-holandesas y las mantenidas con Francia.

### *La guerra con Holanda*

Ignorando la tregua de 1609, las Provincias Unidas no había dejado de mostrarse hostiles a España, dando apoyo a Manuel de Portugal, hijo del Prior de Crato y cuñado de Mauricio de Nassau, en sus reclamaciones a la corona de Portugal, penetrando en la Guayana, apresando mercantes flamencos, etcétera, presintiéndose con la desaparición del archiduque Alberto el final de la paz.

La tregua se rompió cuando una flota holandesa bloqueó Ostende y Dunkerke, estimando Madrid que para doblegar a Holanda se debía disponer de una total libertad de acción, lo que podría conseguirse si se mantenía dividida a Alemania –pero en tranquilidad–, si se fomentaban las discordias internas en Francia y se aseguraba la neutralidad inglesa favoreciendo su rivalidad comercial con los neerlandeses.

Por otro lado también pretendía España debilitar la flota mercante holandesa y la de la pesca del arenque, lo que implicaba fortalecer nuestra flota de Dunkerke y atacar el tráfico de nuestro virtual enemigo en el Atlántico, si bien no debíamos olvidar que nuestras derrotas con América, Italia y Flandes representaban, a su vez, nuestro «talón de Aquiles» y se encontraban igualmente expuestas al ataque de cualquier adversario. Por ello, la gran baza holandesa descansaba en hostigarnos en la mar, forzándonos a incrementar la escolta a los convoyes que transportaban tropas y dinero a Flandes en detrimento de una mayor libertad de acción de la flota de Dunkerque, cuya amenaza potencial había incidido en la decisión neerlandesa de crear una potencia marina militar.

Ante la situación que heredaba, Felipe IV decidió aumentar la protección del litoral de la monarquía, de las flotas de Indias y mantener el dominio del mar en el canal de la Mancha y mar del Norte, pareciendo ignorar nuestra debilidad naval ante el aumento del bloqueo holandés, que se hizo efectivo a partir de 1625, la excesiva edad media de la flota de Flandes, que en 1633 se situaría en doce años, así como la escasez de buques de guerra que impulsaría en 1635 a armar mercantes y recurrir la corona a la permanente firma de «asientos». Asimismo se debía tener presente la falta de dotaciones y créditos para mantener operativas las fuerzas navales, puesto que desde 1630 el promedio operativo de los galeones de Dunkerque se situaba en sesenta días de mar por cuatrocientos de permanencia en puerto, lo que incidía negativamente en el material, adiestramiento y en la moral.

Sería ese panorama el que nos impulsaría a partir de 1631 a practicar la guerra de corso, que se mantuvo con un gran rendimiento con la captura entre 1635 y 1638 de unos dos mil buques desplazando alrededor de 200.000 toneladas, cuatro veces lo que representaba el tráfico anual indiano. Fue también en

aquel año cuando se inició una gran actividad en aguas brasileñas y del Caribe, lo que nos forzaba a distraer fuerzas de otros teatros, precisamente lo que buscaban los neerlandeses para disminuir la presión sobre la llegada de sus convoyes sin que, por otra parte, se alcanzase ninguna decisión favorable en la lucha en tierras de Flandes.

Aunque en 1634 Fuentes arribó a los Países Bajos con 38 navíos, 4.000 soldados y millón y medio de ducados de plata, con el fin de relevar a Ribera al frente de las fuerzas navales de Flandes, y en 1637 la escuadra de Dunkerque todavía aseguraba las comunicaciones con la Península, el poder naval holandés se incrementaba paulatinamente, mientras Francia desviaba su ofensiva del Rin a los Pirineos orientales.

Tampoco lograría Hoces, relevo de Fuentes, mantener el control total sobre el canal de la Mancha, pues aunque llegó de España con 38 buques, 12.000 soldados y un millón ochocientos mil ducados, se trataba de una flota de escaso valor militar puesto que, de aquéllos, solamente doce eran galeones, pese a lo cual regresaría al Cantábrico con 38 presas.

Mientras desde Flandes se solicitaban más hombres y dinero, Hoces era deshecho en Guetaria en 1638 por brulotes franceses, entrándose en 1639 con las fuerzas francesas y sucas instaladas en el Rin y con ello perdiéndose momentáneamente el enlace con el Milanesado, retaguardia logística y en refuerzos humanos de los Países Bajos. Por otro lado, se enfriaron las relaciones con Alemania por no haber recibido ningún tipo de apoyo militar en Flandes en más de veinte años, tierra convertida en verdadera fortaleza asediada que disponía como único enlace logístico la mar. Ese negro panorama impulsó al Consejo de Estado y Guerra a decidir el envío de nuevos refuerzos para salvar Borgoña y atacar a Francia por el norte, pues si se aplastaba a este país, Holanda se encontraría sola y aislada, viéndose obligada a pedir la paz o una nueva tregua que se impondría sin condiciones.

Para llevar a cabo aquella decisión, la Armada española debía afrontar tres misiones: combatir o rehuir a la flota francesa, esquivar a la holandesa en franca progresión y que alcanzasen sin pérdidas Dunkerque los convoyes que debía escoltar, misiones tanto más difíciles de cumplir cuanto nuestros puertos del Cantábrico sufrían impunes ataques de la flota francesa. Por otro lado, la ayuda a Flandes podía lograrse por dos derrotas, la excesivamente larga que contorneaba la costa atlántica de Irlanda y Escocia o navegando directamente al Canal, derrota ésta que fue la elegida por Madrid.

En julio de 1639 se constituyó una escuadra en Cádiz que a mediados de agosto alcanzó Lisboa y La Coruña, puertos en los que se vería reforzada por las escuadras de Portugal, Galicia, Nápoles y La Coruña y las tomadas en arriendo de San José y Massibradi y, ya en el Canal, por la de Dunkerque, conjunto de más de cien buques al mando de Antonio de Oquendo en el que embarcaban 8.000 hombres de mar y guerra de las dotaciones, y 6.000 soldados para reforzar los tercios de Flandes, así como tres millones de ducados, solicitando el almirante, además de entusiasmo y fe en la victoria, no alterar el dispositivo y de no poder entrar algún buque en Dunkerque que regresase a Santander.

Si atendemos a la descripción que nos ha dejado uno de los participantes, el almirante Feijó, esa fuerza contaba con insuficientes artilleros; le faltaban pólvora, cañones y pertrechos; disponía de escasos pilotos que conociesen el Canal; la marinería había sido reclutada a la fuerza sin haber embarcado jamás la mayoría; la infantería, si se exceptuaba a los veteranos de los tercios de Carbajal, habían subido a bordo sin uniformes ni adiestramiento; gran número de buques eran viejos, de mala factura y hasta con remiendos en su obra viva, etcétera.

En los primeros días de septiembre, Oquendo puso proa al canal de la Mancha donde le aguardaba el holandés Tromp, dispuesto a evitar que arribase a Dunkerque, por lo que entró en contacto con objeto de obligar al español a dirigirse al puerto inglés de las Dunas, contacto en el que se perdió la ocasión de haber deshecho a los holandeses y evitar la entrada de Tromp en Boulogne, si cuando Mateo Ulajani intentó abordar a la nao almiranta holandesa se hubiese visto acompañado por otros buques.

Esa situación no la aprovechó Oquendo para entrar en Dunkerque, desconociéndose las razones de tan errónea decisión, fondeando en el puerto inglés tal como deseaba su adversario, y viéndose obligado a saludar el pabellón británico a requerimiento del almirante Pennington, allí fondeado al frente de una agrupación inglesa. No obstante, aprovechando la niebla, Oquendo pudo enviar al puerto flamenco de Mardick un cierto número de soldados embarcados en 56 pesqueros, mientras Tromp bloqueaba la salida del fondeadero con el beneplácito de Pennington.

En reunión con sus capitanes, Oquendo, a la vista de la precaria situación en la que se encontraba, falto de víveres, pólvora y con numerosos enfermos, lo que hizo exclamar al citado Feijó, «en los más de los navíos sólo había las espadas de los oficiales», decidió hacerse a la mar desoyendo al derrotista Andrés de Castro, almirante de la escuadra de Galicia, confiando en romper el bloqueo y alcanzar algún puerto flamenco, salida con mucha niebla que provocó una gran confusión y la varada de 33 buques, entre ellos el de Castro, quien cayó prisionero, estimando Oquendo que se trataba de una defección, arrasando a varios capitanes, salvándose de la infamia Hoces, Medrano Carbajal, Feijó, Massibradi y unos pocos más.

De nuevo levó anclas Oquendo el 21 de octubre, sufriendo los galeones el ataque de los brulotes holandeses, permaneciendo dentro del fondeadero, por impericia o cobardía, otros 23 buques. De los que alcanzaron alta mar, el buque de Hoces sufrió un fuerte ataque muriendo éste, mientras la nao de Feijó quedaba aislada y diezmada, terminando por rendirse, arrastrando con su decisión a otros capitanes que se apresuraron a izar bandera blanca, pudiendo dedicarse Tromp a acorralar a navíos dispersos, entre ellos el de Oquendo, quien después de nueve horas de combate y en mal estado su galeón, pudo ser remolcado por buques de Dunkerque al puerto flamenco de Mardick.

El balance final de la llamada batalla de las Dunas arrojó el saldo de nueve galeones rendidos, de los que tres se hundirían. En cuanto a las naves embarrancadas en las Dunas, Calais o Boulogne, nueve entrarían en Dunkerque y el

resto regresaría a España, pudiendo achacarse el desastre a la poca combatividad de nuestros mandos; a la defección de Castro y otros capitanes; al empleo de brulotes por parte holandesa; a una total falta de información sobre el enemigo; a haberse enviado unas flotas sin mantenimiento, faltas de apoyo logístico incluso en sus propios pañoles, sin moral y sin adiestramiento previo y, finalmente, a una mala concepción de la maniobra.

Así terminó prácticamente nuestra hegemonía naval en el canal de la Mancha y mar del Norte, pasando a Holanda el dominio de sus aguas cuatro años antes de la derrota de Rocroy, en la que sucumbieron nuestros hasta allí invictos tercios, y aunque la guerra continuaría hasta firmarse la paz de Munster en 1648, las operaciones en tierra y en la mar disminuirían en intensidad y efectividad hasta ser totalmente neutralizadas.

Por su parte los holandeses se vieron favorecidos por la proximidad del teatro de operaciones a su retaguardia logística, por su espíritu patriótico y combativo, por la mentalidad marítima que animaba a todo el pueblo, por la pujanza de su industria naval y por la calidad de las dotaciones, habiéndose hecho totalmente con la iniciativa y maniobra.

#### *Las guerras anglo-holandesas*

Fueron las guerras con Holanda en el siglo XVII las que condujeron a Inglaterra al dominio incontestable de la mar, que sabría mantener durante dos siglos.

Si se exceptúa el ataque a Cádiz en 1596, hasta mediados del siglo XVII Inglaterra no había obtenido ningún triunfo naval resonante, sin duda debido a las luchas intestinas que siguieron a la muerte de Isabel I, lo que aprovechó Holanda para convertirse en gran potencia naval, hacerse con el comercio del levante mediterráneo y disputar a españoles y portugueses las derrotas con América y el Extremo Oriente, auge que reflejaba el comercio exterior al alcanzar una cifra que solamente superaría Inglaterra a partir de 1750.

Pero un cambio drástico iba a producirse cuando, tras ejecutar a Carlos I, Oliver Cromwell proclamó la república inglesa, pues adivinó el valor de la Marina en un país insular, doblando el número de buques entre 1648 y 1651, aunque sintiese la falta de mandos por haber permanecido la mayoría fieles al monarca ejecutado. De ahí que colocase al frente de la flota al coronel de milicias Blake, quien a sus cincuenta años jamás había pisado una cubierta pero que, asombrosamente, alcanzaría un puesto destacado entre los grandes almirantes británicos.

Después de eliminar en Scilly y Jersey las aspiraciones realistas, su valía la demostraría ante el holandés Tromp, un gran marino de la época.

La primera guerra anglo-holandesa respondió a las exigencias formuladas por Cromwell en su conocida «Acta de Navegación» de 1651, que no sólo prescribía que únicamente los buques ingleses transportarían mercancías ultramarinas a la metrópoli, lo que suponía un golpe mortal al comercio holandés, sino que obligaba a todos los buques extranjeros que navegasen por el canal de la

Mancha a saludar a los navíos británicos que encontrasen y a pagar un impuesto por la pesca del arenque dentro de las 30 millas de sus costas.

En aquellos momentos sobre Holanda incidían varios factores negativos: un Gobierno muy débil para anular las rivalidades políticas existentes entre las siete provincias federadas; una posición geográfica muy vulnerable por lo que su tráfico sólo podía acceder al Atlántico a través de la Mancha o por la derrota del norte, bordeando la costa escocesa, en ambos casos expuestas a la amenaza inglesa; unas aguas interiores repletas de canales que les forzaban a construir buques de poco calado y, por ello, poco adaptados a la alta mar; escasa autosuficiencia en alimentos y recursos, etcétera.

Por el contrario Inglaterra contaba con un Gobierno sin fisuras dirigido por el inflexible Cromwell; una inmejorable situación geográfica; ser autosuficiente en recursos; disponer de barcos más robustos y mejor armados que los holandeses, etcétera.

El chispazo se produjo el 19 de mayo de 1652 al encontrar Blake a Tromp cuando éste escoltaba un convoy cerca de Dover. Al exigir aquél el preceptivo saludo, el holandés respondió con una andanada, iniciándose un combate de cinco horas en el que sólo la ineficacia artillera evitó daños a ambos contendientes, retirándose Tromp con los mercantes a la costa francesa. Aunque el almirante neerlandés regresó al Canal al frente de 100 barcos, no pudo evitar que su adversario diezmasse la flota del arenque, perdiendo por ello el mando y siendo sustituido por With, jefe de escasa talla para rivalizar con Blake.

Ello se demostró el 8 de septiembre al colocar los ingleses a With entre dos fuegos, salvando a los holandeses la oscuridad de la noche. Esa acción ofreció a Inglaterra una sensación de superioridad y seguridad que le impulsó a bajar la guardia, sin advertir que Tromp iba a reaparecer dos meses más tarde, venciendo a Blake en la batalla de Dungeness, que entregó a los holandeses el control del Canal, propagándose a partir de allí la leyenda de que Tromp navegaba ante la costa británica enarbolando a tope una escoba, leyenda que otros atribuyen a un almirante español.

El 18 de febrero de 1653 Blake se hizo a la mar llevando como segundo a Monk, asimismo coronel de milicias, avistando a su enemigo cerca de Portland cuando Tromp esperaba la llegada de un convoy ultramarino, dando comienzo la batalla llamada de «los tres días».

Aunque el británico escalonó sus 80 buques a lo ancho de La Mancha, Tromp surgió en la bruma sorprendiendo a los barcos ingleses demasiado dispersos, concentrando su ataque sobre la nao de Blake, a quien se le ofrecían dos opciones, retirarse hasta encontrar a Monk que acudía con reservas o iniciar el encuentro, opción que eligió de acuerdo con su talante agresivo, cesando el combate al caer la tarde pero manteniéndose ambas flotas en contacto visual. Para proteger el convoy Tromp adoptó una formación de media luna con los mercantes a barlovento, cayendo inopinadamente el almirante inglés sobre éstos con objeto de cortarles toda posibilidad de arrumbar hacia Holanda pero sin poder evitar que, amparado en la oscuridad, Tromp fondease en Calais e hiciese llegar el convoy a un puerto neerlandés, con la pérdida de 50 mercantes y diez

navíos, mientras que los ingleses sufrían también graves pérdidas y Blake estaba seriamente herido.

El resultado de ese encuentro condujo a los británicos a tomar la iniciativa e iniciar una acción ofensiva sobre las costas holandesas, conscientes de la mejor factura de sus barcos y de su superioridad artillera.

En mayo de 1653 Tromp avistó a Monk ante Dover, dado que Blake se restablecía de sus heridas, sin verse esta vez hipotecado por ningún convoy, entablándose el 1 de junio el combate de Gabart que iba a ser condicionado por unos constantes cambios de dirección del viento, decidiendo el resultado el propio Blake, al acudir desde el hospital en ayuda de su subordinado, viéndose obligado Tromp a buscar refugio en la costa flamenca.

Extenuados los Países Bajos por el esfuerzo bélico solicitaron la paz, que no podrían aceptar ante las exigencias de Cronwell, puesto que ello hubiera supuesto la pérdida de su independencia, en unos momentos en que fallecía Blake y Monk bloqueaba la costa holandesa, iniciándose el 3 de julio de aquel mismo año el último episodio, el enfrentamiento de Scheveninge, en el que moriría Tromp arrastrando a su flota al repliegue a sus aguas interiores, batalla que señaló el límite del esfuerzo holandés, concediendo esta vez Cronwell la paz sin cláusulas leoninas.

El interés de este conflicto no residió en las batallas o en los audaces almirantes que las protagonizaron, sino en que por primera vez en la historia naval se había desarrollado una contienda caracterizada por campañas navales continuas, cerrándose la era en la que la decisión y hasta la victoria se obtenían en una única batalla o en una expedición afortunada.

Por otro lado, debe destacarse que en los seis encuentros más importantes se enfrentaron de 70 a 100 unidades por cada bando, cuando en Trafalgar combatirían 27 navíos ingleses contra 33 franco-españoles. Otra peculiaridad fue que los buques ingleses se iban ya a diferenciar muy poco de los que un siglo y medio más tarde mandaría Nelson, pues si los navíos disponían de dos puentes y eran de menor desplazamiento que los tres puentes de Abukir, San Vicente o Trafalgar, el mismo año en que moría Blake se lanzaba al agua en Londres el primer navío de tres puentes. Finalmente recordaremos que se siguió empleando la misma arma que Howard utilizó contra la Gran Armada en 1588, los brulotes.

Con independencia de los resultados, Tromp demostró ser tácticamente superior a sus rivales, combatiéndose sin romper las formaciones y sin acudir a los choques individuales, cuyo último antecedente fue el de las Dunas. Asimismo, se advirtió en ambos contendientes un buen control de sus unidades, una excelente sincronización en los cambios de rumbo y respuesta rápida en las señales, operando las flotas subdivididas en escuadras como unidades tácticas. Una diferencia a señalar fue que, aunque bajo el control directo del almirante, los ingleses otorgaron una gran iniciativa a sus capitanes, exactamente igual a como actuaría Nelson en Trafalgar cuando agrupó a sus fuerzas en dos divisiones y dejó a su segundo plena libertad para ejecutar la tarea que le había asignado.

En resumen, esa primera guerra anglo-holandesa se condujo con maestría, lo que contrasta con la parálisis que sufriría la táctica naval en ese mismo siglo y durante la mayor parte del XVIII, en que se iba a sacrificar la eficacia al mantenimiento de una rígida línea de fila, en la que el más mínimo movimiento sería ordenado y controlado por el almirante jefe.

Añádase a todo ello que tanto Blake como Monk gozaron de una mejor visión estratégica que Tromp y Ruyter, si bien Inglaterra lograría hacerse al final con el dominio de la mar y pocos almirantes británicos pueden presentar tantos éxitos como los obtenidos por Blake, debidos tanto a su habilidad como a su intrepidez y audacia.

Entre la primera y segunda guerra con los Países Bajos, Cromwell se enfrentó a España, conflicto en el que cabe destacar su fracaso ante Santo Domingo, la pérdida de Jamaica, el bloqueo de Cádiz y el ataque en abril de 1657 a Santa Cruz de Tenerife.

Con el restablecimiento por Monk de la monarquía en la persona de Carlos II, finalizó el caos que había seguido a la muerte del «Protector». Sería aquél un monarca nefasto para la Marina al destruir la eficacia de la flota con respecto a la época anterior, debido a la corrupción que alentó en todos los estamentos del Estado.

No obstante, a los cinco años de su coronación se originó un nuevo conflicto con Holanda, debido al interés de la Compañía inglesa de Guinea de desembarazarse de sus competidores neerlandeses, que persistían en vender esclavos en América a precios más bajos. En 1665 se abrieron las hostilidades con un ataque inglés a los establecimientos holandeses en África occidental y con la conquista de Nueva Amsterdam, a la que dieron el actual nombre de Nueva York, ofreciendo ambos bandos idéntica relación de fuerzas que en el conflicto anterior.

El primer encuentro naval fue el de Lowestoff, entre fuerzas bajo el mando del Duque de York, futuro Jacobo II, y el holandés Ruyter. La novedad radicó en que los dispositivos ingleses respondían ahora a una directiva del duque que durante más de un siglo gobernaría la táctica de todas las marinas del mundo, la de colocar los buques en una línea de fila que aproando hacia la línea adversaria y una vez alcanzada la distancia de alcance artillero, cambiaba de rumbo para navegar ambos contendientes en líneas paralelas intercambiándose cañonazos, táctica que se reducía a un duelo artillero en el que si se luchaba con fuerzas equivalentes no existía la mayoría de las veces vencedor ni vencido.

Iniciado el combate, ciertos buques ingleses del centro de su línea viraron hacia los de Ruyter logrando abrir una brecha en la mitad de la formación holandesa, por la que desfilaron el resto de los navíos británicos martilleando el centro neerlandés, viéndose forzado Ruyter a retirarse, habiendo colaborado a esa derrota la cobarde conducta de ciertos capitanes holandeses, por lo que cuatro serían fusilados y seis expulsados de la Marina. Debe recordarse que si el encuentro comenzó sujeto a las reglas formales de la línea de fila, posteriormente se caracterizó por la ruptura de la línea enemiga respondiendo a la vieja maniobra de Blake y a ello se debió la victoria.

El 1 de junio de 1666 se enfrentaron de nuevo Ruyter y Monk en la conocida

batalla de «los cuatro días», que Mahan considera bajo ciertos aspectos la más notable de cuantas se libraron en los océanos. Los sucesivos choques fueron favorables a los holandeses, obligando a Monk a batirse el día 3 en retirada ante la superioridad numérica de su adversario, siendo destrozadas sus fuerzas el día 4 y forzado a refugiarse en el Támesis, volviendo el dominio de las aguas del Canal y del mar del Norte a manos holandesas, con la posibilidad de bloquear el estuario del mencionado río.

El 22 de junio se produjo un nuevo enfrentamiento denominado de San Jacobo o de Gun Fleet, en el que Monk se limitó a aplicar las «Instrucciones de combate» del Duque de York, alcanzando una pobre victoria que pudo ser decisiva de haber maniobrado como él mismo acostumbraba en tiempos de Blake.

Incapacitado Ruyter para poder controlar las aguas de la Mancha, su rival tomó la iniciativa arrasando el litoral de los Países Bajos, lo que provocó una nueva euforia en Carlos II, quien decidió reducir drásticamente los recursos otorgados a la flota, cayendo el mantenimiento y el adiestramiento a niveles muy bajos. Esa situación la iba a aprovechar Ruyter para infligir a Inglaterra la mayor de las humillaciones, al remontar el Támesis sin oposición alguna, atacar Londres y sus arsenales y, más tarde, bloquear durante seis semanas el estuario del río y la costa oriental y meridional de Gran Bretaña, ocasionando a ésta graves perjuicios económicos, lo que movió al monarca inglés a firmar la paz de Breda, que Holanda no sabría aprovechar para imponer duras condiciones a su adversario.

Cinco años después Carlos II encendió una tercera contienda, al estimar que Luis XIV pensaba atacar a su antigua protegida, abriéndose el conflicto con un ataque de los corsarios ingleses contra un convoy holandés.

Atacados por Francia por tierra y por Inglaterra en la mar, los Países Bajos no tenían otra alternativa que abrir sus diques para detener el ataque terrestre y reforzar su flota, conflicto en el que acaecieron cuatro acciones navales de importancia: la de Solebay en mayo de 1672, las dos de Schooneveldt en mayo y junio de 1673 y la de Texel en agosto del mismo año, en las que si el honor quedó del lado holandés, éstos fueron incapaces de detener la creciente pujanza naval británica, guerra en la que Ruyter daría muestras de su habilidad táctica y de su visión estratégica al basar sus operaciones en su complicado litoral y canales de escaso fondo, dado que era consciente de la aplastante superioridad de su adversario.

Estableció una maniobra defensivo-ofensiva en la que cuando el viento favorecía a los aliados sus buques se refugiaban entre sus islas y canales, en cuyas aguas sus enemigos no intentaban penetrar dado el gran calado de sus unidades, y cuando aquél cambiaba de sentido se hacía a la mar para asestar sus golpes, aunque no lo suficientemente decisivos como para decidir la victoria.

En lugar de jugar con su flota al efecto disuasivo de una «fleet in being», Ruyter aproaba a alta mar para sorprender a sus enemigos si éstos habían dividido sus fuerzas o si advertía un flanco o agrupación debilitada, logrando alcanzar su objetivo principal, imposibilitar un desembarco en las costas de su país y haber roto cualquier intento de bloqueo.

La impopularidad de esa guerra en el pueblo inglés y el desgaste que sufría

Holanda, sumergida en una grave bancarrota que no le permitía resistir los enormes gastos que implicaba la lucha contra dos grandes potencias como Francia e Inglaterra, son las causas que condujeron a la paz en 1674. Por un azar del destino, quince años después un príncipe holandés se convertiría en rey de Inglaterra con el nombre de Guillermo III, y si Holanda conseguiría afianzar su independencia, también pasaría a ocupar entre las naciones europeas un puesto de segunda potencia que nunca remontaría.

Por su lado Inglaterra, aprovechándose del desgaste que en hombres y dinero consumían las empresas de Luis XIV, se lanzaría a la aventura colonial apoyada en un fuerte y eficiente poder naval, pasando el comercio ultramarino de las manos españolas y holandesas a las suyas. Asimismo sabría mantener a su Marina como una institución basada en una estructura y organización bien definidas y poseyendo un órgano de mando que aún subsiste, colaborando a convertirla en la primera potencia naval de la época.

### *Las guerras con Francia*

No se cerraría el siglo XVII sin surgir un nuevo conflicto de enormes repercusiones marítimas, muy escalonado en sus fases puesto que realmente se prolongaría durante 125 años, ya que finalizaría con la derrota de Napoleón en Waterloo, siendo su causa inicial la coronación de Guillermo de Orange como Rey de Inglaterra y la expulsión de Jacobo II, protegido de Luis XIV.

En su primera fase la lucha se extendería desde 1688 a 1697, en unos años en los que la flota francesa sobrepasaba numéricamente a la inglesa y holandesa reunidas y que se enorgullecía de verse mandada por Tourville, quien no podía evitar el desembarco de Guillermo en suelo británico y el de los ingleses en Irlanda, y si éstos mantuvieron las comunicaciones con su país se debió a las torpezas francesas, pues sus almirantes parecieron desconocer el significado del control del mar.

En el campo operativo se pudo comprobar el contraste que se daba entre la maniobra practicada por un Blake, Monk, Tromp o Ruyter y la de los nuevos almirantes de la época, tal como lo demuestran dos claros ejemplos. El primero se relaciona con el indeciso combate de Bantry Bay en mayo de 1689, que se redujo a un simple cañoneo sin pérdida alguna por ambos bandos, siendo paradójico que el almirante inglés Torrington fuese nombrado conde en «premio a su victoria». El segundo ejemplo nos lo ofrece el encuentro del citado almirante con Tourville en junio de 1690, en la costa sur de Inglaterra, en el que Torrington fue batido por no reaccionar con una energía de la que tampoco dio muestras Tourville, el vencedor, dado que pudo haber obtenido un éxito aplastante, advirtiéndose en ambas partes que la línea de fila en combate se había convertido para los mandos en un verdadero «fetiche».

El encuentro más celebrado en esa contienda fue el de Hougue, acaecido en mayo de 1692 y que Inglaterra celebró como una gran victoria, pues aunque ningún almirante perdió un solo barco en la acción, en los cuatro días de retirada francesa Tourville vio hundir a 15 de sus navíos

por efecto de la dispersión. Aunque supuso un golpe severo pero no decisivo para la Marina gala, ésta quedaría paralizada a partir de allí ante las exigencias de las operaciones en tierra, viéndose impulsados los franceses a entregar algunos navíos a corsarios de renombre, como Jean Bart y Dugay Trouin, para operar en un tipo de guerra naval que ya se consideraba secundaria, la del corso.

Ese conflicto de Luis XIV contra Europa entera agrupada en la Liga de Augsburgo terminaría por agotar al país vecino, viéndose impelido el citado monarca a firmar la paz en la que perdería cuanto había logrado conquistar a lo largo de su dilatado reinado. No obstante, la guerra volvería a resurgir con fuerza en 1702 con motivo de la entronización en España del nieto de Luis XIV, Felipe de Anjou, futuro Felipe V, que encendió la Guerra de la Sucesión española con la que se abriría el siglo XVIII.