

LA TACTICA NAVAL EN EL SIGLO XVI

Ricardo CEREZO MARTINEZ
Capitán de navío

Introducción.

Un buque de guerra es, desde siempre, una posición móvil que puede orientarse en la dirección más conveniente para que sus armas produzcan al enemigo los mayores efectos destructivos, una posición que lleva consigo la capacidad inmediata de reponer sus armas, de aprovisionarse y de reparar los daños; movilidad, *masa de fuego* y permanencia son, pues, las características bélicas de un buque de guerra. El grado de movilidad es el factor que lo diferencia de cualquier fuerza combatiente terrestre y, actualmente, el de permanencia lo distingue de cualquier unidad aérea.

Mientras las armas utilizadas que proporcionan mayor *masa de fuego*, es decir, mayor capacidad de destrucción del enemigo en el menor tiempo posible son las esgrimidas por la mano del hombre, la esencia de la táctica naval, extrapolada de la terrestre, reside en la lucha cuerpo a cuerpo, lo cual hace necesario el abordaje previo de las naves; esto no descarta el empleo de armas y objetos arrojados durante la fase previa al contacto, susceptibles de causar la muerte, daño, o dificultar la acción defensiva-ofensiva del enemigo. Estos elementos arrojados cumplen una función de desgaste anterior al choque decisivo de las armas manipuladas; aunque ese desgaste, circunstancialmente, pueda ser resolutivo. La similitud combativa en tierra y en la mar hace que sea norma corriente —aun en el siglo XVI— que los generales dirijan indistintamente la acción de los ejércitos y de las escuadras cuando se les asigna su mando.

Sin embargo, aunque para combatir en la mar se adopten armas y técnicas utilizadas en tierra, los progresos y mejoras que éstas experimentan en la *carrera* de armamentos de cada época, hacen que su adopción y adaptación adquiera facetas peculiares de empleo para conjugar sus efectos con las características del medio en que se utilizan; como sucede con el aprovechamiento de la energía cinética producida por la marcha y masa del buque propio para abordar de proa el costado de la nave adversaria, interponiendo entre ambos un elemento contundente que cause en aquélla el mayor daño posible sin sufrir averías la nave propia; este elemento, el espolón, es quizá la primera de las armas genuinamente navales utilizada por el hombre 700 años antes de Jesucristo (1).

(1) Bajorrelevé en el palacio de Sennacherib, en Nínive.

A veces la innovación en el ámbito naval de una táctica se debe a la originalidad de adaptar el combate en la mar a las condiciones en las que se desarrolla en tierra. Así, los romanos, pueblo de campesinos guerreros desconocedores de las cuestiones marítimas y navales, para enfrentarse con los cartagineses construyen una flota a partir del modelo de un buque púnico adquirido en un naufragio e ingenian un elemento que permita convertir el encuentro naval en un combate terrestre: proveen a sus buques de pasarelas —denominadas cuervos, de *corvus*— provistas de un gran gancho en su extremo de modo que queden fijas sobre las bordas de los buques enemigos y puedan ser asaltadas por los legionarios embarcados sin peligro de que se separen las naves combatientes.

En dos grandes ocasiones (677 y 718), las fuerzas navales bizantinas han salvado a Constantinopla de caer en poder de los califas; su superioridad sobre las sarracenas ha sido proporcionada por el *fuego griego*, un elemento de composición no conocida hoy con exactitud debido principalmente a la distinta denominación dada a las materias incendiarias utilizadas en diferentes épocas.

Los brulotes —naves viejas o averiadas en combate, cargadas de leña y ramas de pinos— lanzados ardiendo contra los buques enemigos, aprovechando el viento favorable, es otro ejemplo de arma naval capaz de causar la destrucción de los buques enemigos usada desde los tiempos más remotos (2). Asimismo, para impedir el desembarco de los atenienses en Sicilia, los siracusanos instalan campos de robustas vigas punzantes clavadas en los accesos más probables donde puede producirse la invasión; los atenienses, a su vez, utilizan nadadores expertos para destruir las defensas enemigas (3), anticipándose 2.360 años a las tácticas similares usadas en la segunda guerra mundial.

En los siglos X y XII, la táctica combativa del *dromón* es igual que la utilizada anteriormente por la *trirreme* y la *liburna*: ataque de proa para embestir con el espolón y llegar al abordaje con ventaja —si se hunde el buque enemigo con la embestida— y alcanzar una decisión favorable mediante la lucha con armas cortas. Durante la fase de aproximación se lanzan armas arrojadas y el fuego griego proyectado hacia el enemigo, tratando de crear una situación ventajosa antes del choque y subsiguiente combate cuerpo a cuerpo. En el castillo de proa se sitúan unos 40 hombres para saltar a la nave contraria, apoyados por los que permanecen en el corredor de crujía, preparados para afluir hacia proa cubriendo las bajas y lanzarse al abordaje detrás de los del castillo. La cofa, móvil, situada alrededor del palo, es un puesto defensivo y de apoyo a los combatientes que saltan al buque adversario. El castillo de popa cuenta con los hombres necesarios para la defensa del capitán y jefe de la escuadra.

Como puede verse, el sistema defensivo-ofensivo del buque se establece a base de sostener dos puestos fuertes protegidos —a proa y a popa—, que

(2) Tucídides, *Las guerras del Peloponeso*.

(3) *Ibídem*.

permiten el *encastillamiento* de hombres de guerra a la vez que facilitan la irrupción sobre la nave enemiga mediante el abordaje; los encastillamientos en las cofas fijas —gavias— y móviles proporcionan cobertura a los defensores, atacantes de la cubierta desde posiciones dominantes en altura.

Durante siglos la forma esencial de combatir en la mar no sufre grandes variaciones. El corto alcance de las armas obliga aún al acercamiento, al abordaje, a la lucha cuerpo a cuerpo, como acto resolutivo del combate naval; cualquier alejamiento hace que las armas sean inútiles. El uso de la artillería en los buques (iniciado al parecer por los españoles en La Rochela en 1372) dará origen a una evolución lenta en la táctica naval que comenzará a diferenciarse de la terrestre, pero aún ha de transcurrir mucho tiempo para que el cambio de táctica diferenciada se produzca y el combate en la mar adquiera singularidad propia. Entretanto, la artillería cumple la función de desgaste previo a la acción decisiva del combate, resuelto con armas de fuego portátiles, sustitutas de las viejas armas arrojadas. Pero no desaparece de inmediato el empleo del arco, la pica y las armas blancas, que siguen utilizándose en el momento del abordaje. Sin embargo, se depuran las técnicas de empleo de buques y armas, se establecen normas para el uso de ambos y se sistematizan las formaciones y las señales para la marcha y el combate.

La maniobra.

Las ventajas que comporta el apoyo mutuo de dos o más buques para ordenar su defensa, o disponerlos de modo que lancen mayor *masa de fuego* sobre el enemigo, en determinados sectores, de la que lanzaría uno solo, se conoce desde tiempo inmemorial. Lo mismo sucede con el empleo de diferentes clases y tipos de buques para realizar funciones diferenciadas. Igualmente, el uso de formaciones y dispositivos navales específicos es antiguo por cuanto antigua es la necesidad de obtener sectores de máxima ofensa de las armas. Para la marcha también se traslada a la mar la experiencia terrestre. En tierra, el orden de marcha de los ejércitos se hace con el frente que permite la anchura del camino, ordinariamente se dividen en: vanguardia, cuerpo de batalla y retaguardia; una detrás de otra, colocándose para el combate de izquierda a derecha, con la batalla en el centro. Los dispositivos de marcha se emplean para evitar la sorpresa y permitir el paso a la formación de combate lo antes posible.

Las evoluciones en presencia del enemigo han tenido lugar en muchas batallas navales de la antigüedad: los griegos ante los persas en Salamina aprovechan la geografía para paliar su desventaja numérica; los atenienses giran en torno a la flota corintia, como un carrusel, en Corinto, y los romanos presentan a los cartagineses un dispositivo triangular en Ecnomos, apoyado por una fuerza de reserva para penetrar en cuña en el dispositivo enemigo y desorganizarlo. Todos estos son ejemplos que corroboran la vieja existencia de una variedad de disposición de los buques para un mejor

empleo de la fuerza naval que la experiencia ha sancionado como buenos; pero en general la maniobra se limita a la ejecución de unos movimientos preliminares, preparatorios, con el fin de ocupar posiciones iniciales que faciliten una victoria de forma rápida y completa mediante el empleo de una fuerza que chocará frontalmente con el adversario.

En un tratado de Arte militar escrito en la época del Emperador Mauricio (582-602) se dice lo que sigue respecto a la táctica de combate de los drómones:

Si los drómones son numerosos es preciso dividir en tres cuerpos (escuadras) disponiendo cada uno de portador de órdenes y una corneta. Todos, o al menos la mayor parte de los drómones, deben estar armados de pequeñas balistas cubiertas por manteletes fabricados de un tejido de cuerdas o de crin; estas armas están destinadas a rechazar al enemigo que se aproxime a los drómones durante la navegación. Se les refuerza con castillos defendidos por un número conveniente de arqueros (...). Cuando se llega al lugar donde deben estacionarse, se hace una llamada general a todos los buques de la flota para ver si falta alguno; cuando se ponen en movimiento, los drómones bogan los primeros y los buques de carga detrás de ellos. Pero éstos son pesados y tienen la dificultad en seguirlos, es preciso dejar algunos drómones para escoltarlos. Los buques de carga, separados en divisiones, así como los transportes de tropas, seguirán el mismo orden de navegación. Su lugar de acampamento debe ser muy próximo al de los drómones, se tendrá cuidado de rodearlo de fosos para protegerlo de los intentos nocturnos del enemigo. Si aparece una flota enemiga y es preciso combatir, los drómones se dispondrán en línea, conservando entre ellos suficiente distancia para que, bogando holgadamente, los remos de uno no estorben a los del otro. Así se cubrirá, si pueden hacerlo sin riesgo, toda la anchura del río; si su número excede al necesario para una sola línea, se formará una segunda línea, a retaguardia, a la distancia de un tiro de flecha, y, si es necesario, una tercera (...).

En el siglo X aparecen tratados que apuntan métodos de ataque, defensa, distribución del personal y estratagemas tácticas, siquiera de forma esquemática. Así León VI de Bizancio —denominado el Filósofo— en su *Tratado de Táctica* —Instrucción XIX— señala la distinción entre el orden de marcha y el de combate. Respecto a este último dice: *Podéis ordenar vuestra flota en forma de «U», de manera que las galeras, colocadas una al lado de la otra, avancen como dos alas o dos manos. Cuidaréis de colocar las mejores y las más bien armadas preferentemente en las alas. La capitana estará en el fondo cóncavo, desde donde podréis verlo todo con facilidad y dar vuestras órdenes. Esta disposición semicircular es la más propia para envolver al enemigo, y tiene además muchas ventajas para la retirada (...). Podréis también ordenaros en línea recta (...). Según el número de barcos que se tengan se han de formar en dos o tres líneas. Cuando la primera de ellas está empeñada en el combate (...) las otras se deslizan a derecha e izquierda para arrojarse sobre los flancos o sobre las partes traseras, de suerte que los enemigos no puedan parar este nuevo ataque.*

Para proporcionar defensa a las armadas se usan dispositivos de exploración que comunican los movimientos del enemigo mediante señales de humo o espejos heliógrafos; en caso de emergencia utilizan escudos y espadas bruñidas. Los buques exploradores, ordinariamente en número de cuatro, van escalonados en profundidad de modo que los más alejados estén a una distancia equivalente a una hora de navegación, período de tiempo suficiente para alistar la fuerza para el combate.

El orden normal de combate es la falange recta, y las formaciones cóncava y convexa. La falange recta, utilizada generalmente cuando combaten naves redondas, sitúa los buques en tres o más filas ocupando la primera fila los buques de mayor porte y mejor armados. En la formación cóncava estos buques se reparten en las dos alas y en la convexa se colocan en el centro: estas dos formaciones circulares son, ordinariamente, las que utilizan las naves largas, propulsadas a remo, cuando se trata de penetrar en la formación enemiga o envolverla por flancos, respectivamente. La falange recta tiene aplicación en los casos en que predominando la masa propia de las naves redondas se prefiere el ataque frontal, aconsejado también por la escasa facultad de maniobra que durante el combate proporcionan los sistemas vélicos y de gobierno en esta época.

Los buques más débiles, los transportes y los avisos se colocan detrás de la línea de combate con objeto de que actúen de fuerza de socorro suministrando hombres y armas donde hagan falta.

A veces las naves redondas, fondeadas, se amarran unas a otras, utilizando palos y antenas para asegurar la firmeza del dispositivo, ofreciendo al enemigo una fuerza encastillada, defensiva, que sirve de apoyo a las embarcaciones atacantes propias que pasan entre dos buques para hostigar al enemigo y regresar a buscar abrigo dentro del recinto marítimo protegido cuando son perseguidas. También se utiliza la *sambuca* (4), consistente en el abarloamiento de dos buques *largos* de modo que los remos de las bandas exteriores se utilizan para impulsar al conjunto. Con ello se duplica la capacidad combativa en el ataque a la vez que se incrementa la fuerza viva de la embestida contra el costado de la nave enemiga.

En ocasiones se emplea la formación triangular como una variante de la convexa en la que se refuerza la retaguardia para trazarla en masa sobre los buques enemigos, por las alas y el centro una vez el vértice adelantado ha roto la formación adversaria.

En todo caso, el propósito de estas formaciones no es otro que lograr una superioridad en efectivos humanos sobre el enemigo para vencerle en una forma de combate en que la fuerza, la ira y la temeridad privan sobre cualquier consideración especulativa de tipo táctico-naval, lejano aún en el tiempo, pero los mandos navales de escuadras y buques tienen ideas empíricas sobre la posición, la defensa y el ataque del combate de nave contra nave y escuadra contra escuadra. No existe, depurado por el estudio, ese

(4) A. Jal, *Archeología Naval*.

conocimiento teórico de lo que se ha de hacer en cada situación para lograr el fin propuesto, pero se sabe que la destrucción del enemigo es necesaria para alcanzar la victoria. También se sabe sacar partido de la sorpresa, bien utilizando medios y armas desconocidos por el enemigo o atacándole donde y como no lo espera. Y se atacan fuerzas enemigas con decisión si se tiene superioridad sobre ellas, es decir cuando se pueden concentrar los esfuerzos propios para obtener la victoria.

Buques y armas; su empleo en combate.

A comienzos del siglo XVI no existe diferencia entre los buques de guerra y los dedicados al comercio; sin embargo, esta afirmación pierde generalidad cuando se refiere a la galera, buque esencialmente preparado para combatir más que para transportar carga destinada al tráfico mercantil. Concretamente en el Mediterráneo, la galera renace como arma de guerra reactualizada por los otomanos, después de haber quedado un tanto despreciada por las naves de propulsión vélica. Estas, por el contrario, son más susceptibles de empleo mixto y se precisará el transcurso del siglo para que su diseño y construcción se haga con vistas a uno u otro fin.

Este renacimiento de la galera, en un ámbito marítimo —como el Mediterráneo— donde la navegación es prácticamente costera y está sometida a un sistema irregular de vientos, alcanza a toda una *familia* de buques diversificados que conservan en común la propulsión básicamente rémica, la ligereza y la maniobrabilidad. Son las: *galeras* —sutiles y bastardas—, *galeotas*, *fustas*, *bergantines* y *fragatas*; diferenciadas en cada una de sus clases según características propias de las regiones mediterráneas en que se construyen, tanto en lo referente a la superestructura —más alterosas las del Mediterráneo occidental que las del oriental— cuanto al armamento.

Las galeras emplazan su artillería *principal* a proa para hacer fuego en caza, montadas las piezas sin más posibilidad de orientación que el rumbo de la nave en cada momento, y con puntería en elevación fija preparada —mediante cuñas— para hacer fuego a una determinada distancia. El número de piezas suele ser de 3, 4 ó 5, combinando las de tipo culebrina, de gran alcance —unos 2.000 metros máximo— con las de tipo cañón, de menor alcance —unos 1.500 metros máximo— y los del tipo pedrero, de menor precisión que las culebrinas y los cañones y también de menor alcance —unos 600 metros— pero de efectos más dispersos.

Esta variedad de armamento capacita a las dotaciones artilleras para hacer fuego a diferentes distancias con finalidades tácticas perfectamente diferenciadas y con arreglo a las distintas situaciones y fases del combate. Cabe advertir, sin embargo, que la lentitud con que se realiza la carga de las piezas y el peligro que han de soportar los artilleros para efectuarla, raramente permiten hacer fuego más de una vez durante la fase de aproximación.

En cuanto a la artillería *secundaria*, las galeras occidentales —denominadas ponentinas— montan esmeriles y falconetes en la popa, uno a cada banda y dos o más en cada costado (instalados muchas veces con carácter de eventualidad) para rechazar desde la popa y el través los intentos enemigos de abordaje; porque no hay que olvidar que el sector de mínima ofensa de la galera es el correspondiente a popa y que el ataque y abordaje por este sector es la forma más eficaz de lograr una ventaja táctica inicial. Con estas armas orientables a mano se trata de reforzar la defensa siquiera para hacer frente a la fase de abordaje y asalto en los sectores más vulnerables de la galera.

Entre esta artillería menuda que montan las galeras se incluyen también los mosquetes de posta. Su número es variable y oscila entre los diez y los cuarenta, ubicados en las bandas con el fin de ocasionar bajas en las dotaciones enemigas a partir del momento en que entran en su alcance efectivo (unos 200 metros).

Las armas de fuego *portátiles* son los arcabuces, cuya función de desgaste, similar a la de los mosquetes, hace que ambos tipos de armas formen parte, en las galeras, en proporciones variables a fin de equilibrar los efectos tácticos ante cada situación concreta. El arma *arcabuz* es tanto o más variada que el mosquete; sin embargo, puede decirse que el normal pesa unos 23 kilogramos y es capaz de lanzar una pelota de plomo de 28 gramos, como alcance máximo, a unos 600 metros de distancia. Su alcance eficaz es de poco más de 50 metros.

Las galeras otomanas emplazan un cañón a crujía, con proyectiles cuyo peso, según el tipo de pieza, oscila entre 23,8 y 27,6 kilogramos; cuatro piezas del tipo lombarda o pedrero flanqueando (dos a cada lado) el cañón de crujía, y doce esmeriles. Sin embargo, este artillado no puede generalizarse para todas las galeras otomanas, pues en orden a aligerarlas de peso, en beneficio de la velocidad, muchas de ellas solamente montan tres piezas principales: un cañón de crujía flanqueado por dos pedreros o lombardas. Respecto al armamento portátil cabe señalar que si en 1570 en las galeras ponentinas y venecianas se han desechado ya el arco y la ballesta y se han reemplazado por el arcabuz, en las otomanas aún se utilizan por considerar que el tiempo de carga de un arcabuz permite disparar varias veces una ballesta o un arco, proporcionando mayor *masa de fuego*. Pero lo cierto es que la evolución del arte de la guerra reclama ya un número creciente de armas de pólvora para incrementar la eficacia destructiva frente al enemigo.

Como las galeras inician el combate arrumbando hacia el enemigo a la mayor velocidad posible, durante la fase de aproximación tratan de producir el mayor número de daños y bajas al enemigo disparando en primer lugar las piezas de mayor alcance, las culebrinas, cuando el enemigo cae dentro de su radio de acción, y se prosigue haciendo fuego con las de alcance *medio*, los cañones, para finalizar la fase con los pedreros, mosquetes, arca-

buces (ballestas y arcos mientras están en uso). Pero esta táctica de tipo general es aplicada con distintas modalidades según el criterio del capitán general que manda cada armada.

Don García de Toledo, experto en la guerra naval de la época, aconseja en carta fechada el 13 de septiembre de 1571, a Don Juan de Austria *sobre si la artillería se ha disparar primero en nuestra armada o se ha de esperar que lo hagan los enemigos. Y así digo, Señor, que no pudiéndose tirar dos veces como realmente no se puede sin grandísima confusión, lo que convendría hacer a mi juicio es lo que dicen los herrueros, que han de tirar su arcabucejo tan cerca del enemigo, que salte la sangre encima, de manera que confirmando esta opinión digo que siempre he oído a capitanes que sabían lo que decían, quel ruido de romper los espolones y el trueno de la artillería había de ser todo uno o muy poco menos; y así sería yo de esta opinión y que no se debe solo cuando debe V.A. mandar el fuego. Y respondiendo a los que dijeren que el disparar primero causa confusión en los enemigos, digo que les causará ánimo si dejase de hacer efecto el disparar de nuestra parte primero (...). Tengo por muy provechosos ciertos esmeriles como falconetes puestos en crujía sobre caballetes, que se pueden girar a una parte y a otra, que pueden jugar por encima la pavesada, porque esta artillería menuda puede hacer muchos tiros, y la gruesa no por el peligro con que saldría a cargar el artillero.*

La fase decisiva se inicia con el abordaje de galera a galera para destruir la palamenta, quebrantar el casco y desorganizar la defensa del buque abordado, mediante el impulso que les proporciona la fuerza viva del choque concentrada en el espolón, que se prolonga unos seis metros por delante de la proa.

En las primeras décadas del siglo XVI se aceptan como principios de combate tres ideas básicas: constituir un grupo de naves de reserva para lanzarlas a la pelea en el momento crítico; atacar en masa contra el grueso enemigo sin distraer acciones en combates parciales; hacer fuego con la artillería a corta distancia instantes antes de iniciar el abordaje.

Después del abordaje, mientras se pelea cuerpo a cuerpo con picas y espadas, a tiros de arcabuz, mosquete y ballesta, se intentará también producir orificios en los cascos de los buques enemigos empleando nadadores y pequeñas embarcaciones, se lanzan estopas encendidas, jabón para hacer resbaladiza la cubierta y, en fin, se usa todo aquello que sirve para destruir al enemigo o dificultarle sus condiciones de combate.

La defensa pasiva reside en disponer de galeras con costados robustos y resistentes, y en el uso de las pavesaduras y tablas que protegen al personal contra la acción de las armas enemigas. Los grupos de hombres encargados de la defensa activa procuran impedir el uso de todas las armas disponibles, la penetración de los grupos asaltantes hacia popa aprovechando las ventajas de los *bastiones naturales* de la galera: arrumbada, fogón, esquife y carroza; que permiten hacerse fuertes y, en su caso, reaccionar rechazando al enemigo e introducir en su galera los grupos de asalto propios.

De mayor porte y potencial artillero que la galera es la *galeaza*. Pero conviene advertir que únicamente se hace referencia en este ensayo a la galeaza veneciana, distinta de la llamada galeaza de Don Alvaro de Bazán, que es un buque concebido para el Atlántico, en el que su propulsión es a vela, excepcionalmente a remo, y con mayor potencial artillero que la veneciana: *cien piezas de artillería de hierro y metal grandes y chicas*.

Las galeazas venecianas cuentan con casi treinta piezas, incluidas las de tipo culebrina, falcón, cañón y pedrero, además de gran número de mosquetes de posta (de menor alcance que los esmeriles y capaces de lanzar proyectiles de 6 a 8 onzas). Según Olesa, las galeazas de finales del siglo XVI disponen a proa: dos culebrinas de 40 (proyectil de 19 kilogramos), dos culebrinas de 20 (proyectil de 9,54 kilogramos), dos culebrinas de 14 (proyectil de 7,2 kilogramos) y dos pedreros de 12; en las bandas, dos cañones de 30 (proyectil de 14,3 kilogramos), seis cañones de 20 y dos pedreros de 12; y a popa, dos culebrinas de 14, dos falcones de 6 (proyectil de 2,9 kilogramos) y cuatro pedreros de 12. Todo esto, además de los correspondientes mosquetes dispuestos a lo largo de las bandas.

Los otomanos disponen de una galera de gran porte, la *mahuana* (mahóna), que se emplea como galera de fanal, e incluso como buque de apoyo artillero, igual que la galeaza, reforzando su artillería. Sus piezas se distribuyen: un cañón de crujía, capaz de disparar proyectiles de 23,85 kilogramos, seis piezas del tipo lombarda, con proyectiles de unas 10 ó 12 libras (4,6 a 5,5 kilogramos) y doce del tipo esmeril.

Se hace notar, sin embargo, que el artillado descrito para las galeazas no agota las combinaciones ni el número de piezas que monta este tipo de buque, pues a medida que transcurre el tiempo su potencial artillero se incrementa notablemente.

La *galeota* es una galera cuyo porte, dimensiones, artillado, dotación y aparejo se han reducido prácticamente a la mitad. Sin embargo, existen galeotas que difícilmente se pueden diferenciar de las galeras pequeñas. Carecen de corulla, con lo que su batería queda a descubierto, y para el combate no levantan pavesadura: *De ordinario montaban tres piezas, una, la mayor, en crujía, y otras dos, más pequeñas, destinadas a lanzar cadenas y metralla, a banda y banda de aquélla*. La galeota otomana estaba ordinariamente artillada con un cañón de crujía, dos lombardas y cuatro esmeriles.

Las funciones de la galeota, por ser un buque veloz, son la incursión y el ataque al tráfico o a galeras aisladas o navegando en número reducido. En el combate entre armadas las galeotas se suelen disponer en las alas, para tratar de envolver al enemigo, o en los lugares en que los bajos fondos no permiten la navegación y maniobra de las galeras.

La *fusta* es una embarcación abierta y sin carroza, más veloz y maniobrera que la galeota, en la que todos los hombres de la dotación participan en la boga y el combate para atacar a su presa o escapar de sus perseguidores. Monta una sola pieza artillera y a veces dos; la fusta otomana dispone de un cañón de crujía y cuatro esmeriles.

El papel de la fusta se aplica fundamentalmente a la actuación en corso y la incursión. En el combate entre armadas desempeñan una función similar a las galeotas, principalmente atacando a las galeras dañadas en la pelea y que ya no merecen los esfuerzos de otros buques mayores para destruirlas o apresarlas.

El *bergantín* es un buque abierto, como la fusta, pero es más pequeño que ésta y carece de crujía (pasarela situada a lo largo de las galeras, galeotas y fustas que permite a la dotación desplazarse de proa a popa sin estorbar la boga). Su artillería, que es de calibres pequeños, consiste en una o dos piezas del tipo esmeril, instaladas a proa.

El bergantín es más rápido y maniobrero que los buques anteriormente descritos, pero es poco seguro ante el mal tiempo. Su dotación está formada por hombres voluntarios, es decir, carece de forzados o esclavos y todos actúan en la boga y en combate.

Su función es eminentemente corsaria y pirática, mas actúa también como buque de vigilancia, reconocimiento y aviso, junto con los buques de mayor porte.

La *fragata* es aún más pequeña que el bergantín y también de banco corrido como éste, pero los remos son accionados por un solo hombre. Su construcción es robusta y sus formas diseñadas para lograr velocidades mayores que el bergantín e incluso disponer de más capacidad de maniobra. Se emplea para desempeñar múltiples funciones: transporte de mercancías y hombres, banquero de soldados durante el combate, acopiar información y transmitir avisos y noticias. Su dotación está compuesta por voluntarios.

Ni la fragata ni el bergantín que aquí se mencionan son los buques veleros que más tarde se harán de uso general en la guerra naval, sino buques mediterráneos propulsados esencialmente a remo y cuyo aparejo de navegación está constituido por vela latina.

La *nave* propulsada a vela exclusivamente, es un tipo de buque en cuya denominación se incluyen embarcaciones distintas: naos, carracas, galeones, galeoncetes, filibotes, urcas y, más tarde, fragatas. En general, se conocen estos buques con la calificación común de bajeles y se utilizan indistintamente para transporte o para participar en combates navales, lo cual no impide que se construyan naves cuyo fin exclusivo es hacer la guerra.

Como buques de guerra, su potencial militar reside en su gran capacidad artillera, lo cual no impide que durante el siglo XVI la fase decisiva del combate entre las naves se resuelva también mediante el abordaje y la consiguiente lucha cuerpo a cuerpo.

En los bajeles se sitúa la artillería, inicialmente, en los castillos de proa y popa, orientada en dirección transversal; las piezas se montan en baluartes para proteger el personal artillero. Hacia 1500 aparecen las portas en los costados de la nave para sacar las bocas de fuego, pero se siguen conservando los pequeños cañones en el castillo y toldilla para defenderse del asalto lanzado desde buques enemigos.

Por su movilidad estratégica, el bajel es un buque más propio del Atlántico que del Mediterráneo, ámbito el de este mar donde cumple en el combate, muchas veces, una función auxiliar de la galera; para evitar el envolvimiento por parte del enemigo, mediante escuadras de bajeles; situando estas escuadras en una formación frontal, delante de las escuadras de galeras, en un papel similar al de las galeazas; u operando en acción de desgaste contra los dispositivos enemigos. En todo caso, el viento es un factor determinante que limita en gran medida las posibilidades de empleo conjunto de naves y galeras.

La *carraca* es una gran nao, lenta y pesada de origen mediterráneo, diseñada para el transporte de grandes cargas. En la guerra se utiliza como buque artillero, soporte de formaciones de combate; también se emplea como transporte de hombres de guerra e impedimenta.

Poco antes de mediado el siglo, aparece en España el *galeón*, nave concebida a partir de la galera y que, por tanto, ofrece menos obra muerta y forma más alargada que lo hace más maniobrero y veloz. Su popa alterosa lo faculta para dominar la situación a su alrededor durante el combate, facilitando al mismo tiempo el acceso al abordaje del buque enemigo. Su artillería es potente y se distribuye en varias cubiertas, en la popa y, en algunos galeones, en la estructura popel orientadas sus piezas pequeñas hacia el alcázar propio para barrerlo en caso de ser abordado.

Más afinados y maniobreros que los galeones, provistos de artillería media de mayor alcance que la pesada, son los *filibotes* y los *galeoncetes*, éstos darán origen a las *fragatas atlánticas*, distintas a las de la familia de la galera. La *zabra* cantábrica y la *urca*, aunque no propiamente naves para la guerra, se utilizan para fines bélicos integrados en flotas y armadas.

Como naves auxiliares se utilizan los *pataches*, para misiones de aviso y vigilancia, las *tafurcas* para el transporte de caballos y las *barcas* o *chalupas* destinadas a efectuar operaciones de desembarco en costa hostil.

Formaciones y dispositivos.

Dado que la resolución de los combates en la mar depende del complejo buque-armas, los cambios experimentados por cualquiera de sus dos componentes influyen en la disposición de los buques para obtener mejores resultados en la defensa y en el ataque. En el siglo XVI el progresivo empleo de las armas de fuego, cada vez más diversificadas, condiciona las formaciones y dispositivos navales, pero los órdenes de batalla en la mar dependen más que nada de la imaginación de los generales y de su habilidad personal. Se considera como una ventaja situarse a barlovento del enemigo y combatir con el sol por la espalda, pero son pocos los que tienen un conocimiento táctico como fruto de un pensamiento doctrinal depurado.

Mediado el siglo, las ideas de rapidez y flexibilidad en la maniobra, introducidas por Don Gonzalo Fernández de Córdoba en sus campañas de Italia, aplicadas y ampliadas posteriormente por los generales españoles en

Flandes, se trasladan a los combates en la mar, y se inicia una evolución en la táctica naval que, con el aumento creciente del alcance de las armas, la diferenciará cada vez más de la terrestre. No significa esto que la evolución del pensamiento naval hacia una *técnica* distinta de la terrestre tenga como origen exclusivo la experiencia española. El profesor Olesa encuentra una *íntima relación* entre la caballería, núcleo de los ejércitos de la estepa, y las fuerzas navales. *Turcos y mongoles, procedentes de los grandes espacios de la estepa centroasiática, asientan básicamente su poder militar en una bien organizada caballería. Esta, con su velocidad estratégica, su capacidad de maniobra y su ímpetu resolutivo, constituye en terreno firme despejado, un magnífico instrumento de dominio, pero su capacidad de acción se anula ante las masas de aguas fluviales o marítimas. Corresponde a los turcos y mongoles el mérito de no haber retrocedido ante el obstáculo y haber adaptado su fuerza a las nuevas circunstancias, creando una marina.* En efecto, los turcos, con la aportación de su experiencia ancestral esteparia, han trasladado a la mar la vivencia de movilidad táctica, en contraste con el *estatismo terrestre* con que se producen los enfrentamientos navales, motivando una renovación de consideraciones operativas aplicadas en la mar, desconocidas hasta entonces.

El empleo de las armas de fuego influye, por supuesto, en la disposición de los buques para el combate. Los de propulsión rémica y los impulsados por medio de las velas ofrecen sectores ofensivos muy particulares que condicionan el emplazamiento en la artillería: en las galeras, es en la proa donde se instalan las piezas de mayor *calibre*, lo mismo que en las galeazas, aunque están también artilladas en sus costados con piezas de calibres menores; en las naves, galeones, y demás buques a vela, los sectores de máxima ofensa son los costados. Como resultado de ésto, las formaciones de combate de las galeras, galeazas y galeotas tendrán como base la línea de frente, de la que se derivarán casi todas las demás, y las de galeones y buques de vela la línea de fila con todas sus variantes. Se trata de cubrir los sectores muertos sobre los cuales pueda el enemigo concentrar su esfuerzo para lograr una decisión favorable.

Los sectores muertos de los buques afectan tanto a la disposición de éstos para el combate como a la dirección del movimiento de aproximación respecto al enemigo (u objetivo): en las galeras el máximo sector muerto es el correspondiente a popa, por cuya razón la entrada de caza en el combate es la más favorable para el atacante ya que la atacada sólo puede oponer, como máximo, un par de falconetes o esmeriles al sector de máxima ofensa de la galera perseguidora, que puede utilizar en la fase de aproximación, sucesivamente, las piezas tipo culebrina, y, al cerrar las distancias, las de tipo cañón.

En los buques propulsados a vela, los sectores muertos están a proa y popa por ser escaso el armamento artillero que se instala en ellos. A comienzos del siglo XVI la artillería se emplaza en el castillo y la toldilla —aunque orientada hacia las bandas—, pero más tarde se distribuye en las cubiertas:

la de mayor calibre en las bajas y en las altas la de menor. Con esta disposición artillera en las bandas, la maniobra para presentar el sector de máxima ofensa consiste en situarse a barlovento del enemigo para estar en condiciones de adoptar un rumbo que permita cortar la proa al buque o formación enemiga y atacar por su sector de mínima ofensa. Como norma general, la artillería situada en las cubiertas bajas dispara contra el casco para abrir vías de agua en él y provocar el hundimiento del buque enemigo; y la emplazada en la cubierta alta sobre los palos y aparejo para desmantelarlo dejándolo sin gobierno.

La defensa del bajel atacado se basa en maniobrar de modo que se haga perder barlovento al enemigo y presentar a éste una banda, sector de máxima ofensa. El abordaje se repele, como en las galeras, con fuego de arcabucería y mosquetería y, en última instancia, con las armas blancas.

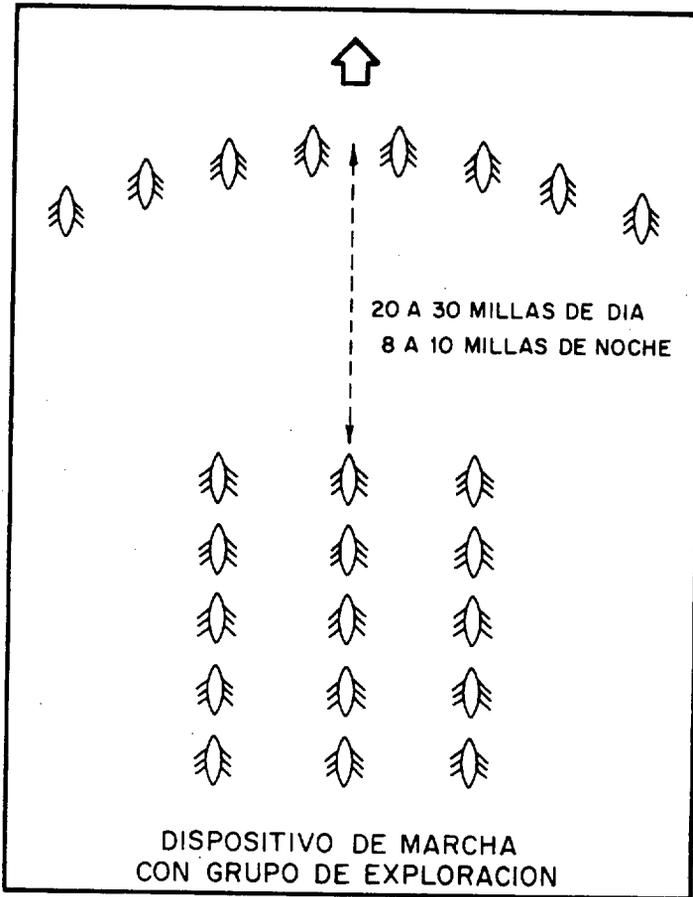
Alonso de Chaves, en su *Espejo de Navegantes* —1530—, explica, aplicados a los bajeles, *la guerra o batalla que se da en la mar, la forma de la batalla y manera de pelear, la batalla de una escuadra contra otra, etc.*, en todo similares a las galeras, es decir una acción de desgaste del enemigo mediante armas de fuego durante la aproximación, y una fase de combate, con las naves aferradas, en la que se emplean toda clase de armas, táctica ésta en la que los tercios españoles embarcados no tienen rival, y razón por la que sus enemigos se esforzarán en eludir el abordaje y tratarán de obtener una decisión favorable mediante la acción a distancia, o sea, con el empleo de la artillería.

Aunque las cualidades combativas de las galeras y las naves son básicamente distintas, existen agrupaciones de combate en que se conjugan las ventajas de ambos. Generalmente las galeras se ordenan en una o más líneas paralelas, navegando en línea de frente o marcación pero de forma que se concentre hacia una dirección proel el mayor volumen de fuego; las naves se suelen situar en los extremos de las alas (cuernos) para reforzarlos y evitar el envolvimiento por parte del enemigo mediante un eficaz uso de su artillería. Naturalmente, las condiciones de viento, profundidad y proximidad de la costa son factores que condicionan la inventiva y experiencia del capitán general de la armada para disponer sus buques para el combate.

La marcha de las galeras es usual hacerla en línea de fila, línea de marcación, en rombo, o en orden de *patulea* (formación libre en la cual navegan los buques sin alineación fijada pero condicionados a mantenerse detrás del que ostenta fanal y delante del que navega en retaguardia). Cuando el número de buques es grande, la marcha se realiza adoptando un dispositivo compuesto por varias líneas de fila paralelas (formación en columnas), o en línea de marcación por escuadras.

Adelantado respecto a la marcha se suele destacar un grupo de galeras en misión de descubierta para prevenir cualquier encuentro inesperado con el enemigo o explorar en una determinada dirección; este grupo ocupa

posiciones adelantadas entre 15 y 30 millas durante el día y de 8 a 10 en la noche o en períodos de poca visibilidad. Cerrando la marcha navega la retaguardia, una de cuyas misiones es prestar auxilio, remolcar a las galeras retrasadas, y señalar el fin de la formación.

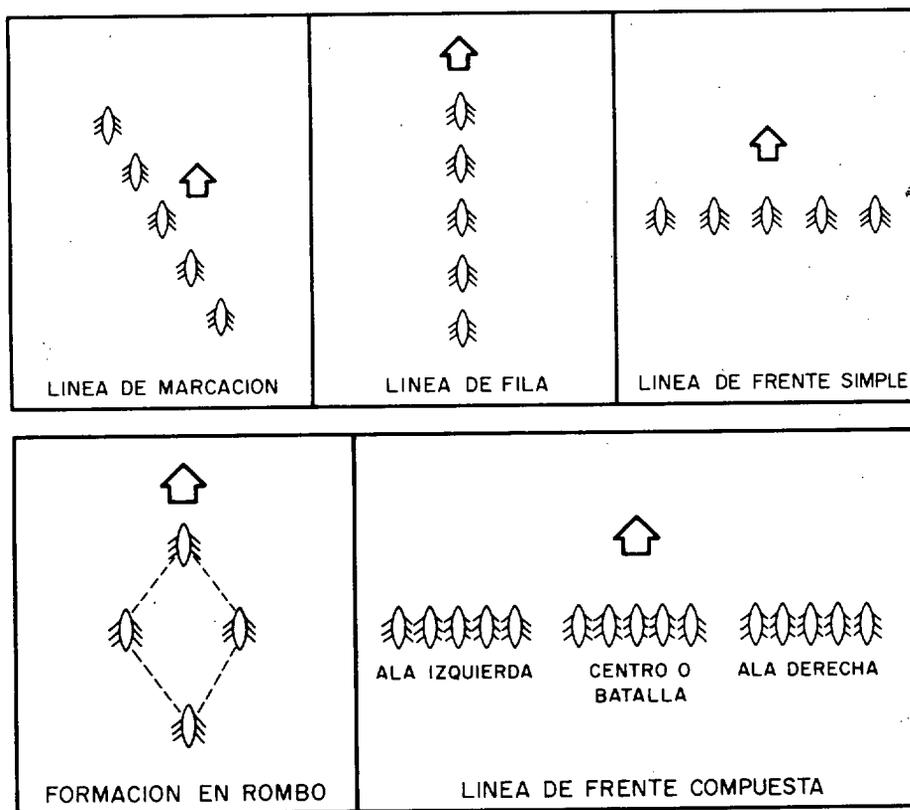


El orden de combate y el de marcha son, pues, distintos y existen señales preestablecidas en cada escuadra y armada para pasar de uno a otro y establecer el entendimiento entre buques y formaciones durante la navegación. En carta de 12 de agosto de 1571 dice Don García de Toledo a Don Juan de Austria: *es imposible sobre casos inciertos y que suceden de una hora y de un punto a otro, como V.A. sabe mejor, dar reglas ciertas a que estuviere ausente, mayormente en casos semejantes: y por eso hallándome yo tan lejos no sabría secutar ni poner por obra a mi satisfacción lo que se me manda en este particular. Si esto consiste en la navegación, aunque yo no lo escribiere, tiene V.A. personas pláticas cabe si que lo podrán acordar; pero si se desea que yo lo haga, todas las galeras de la armada tienen los cáptulos*

y *contrasendos con que yo navegaba* (Don García fue antaño Capitán General de la Mar) *para la inteligencia de los unos y los otros, y cosas que tocaban a la navegación; y cuando eso faltase, que es imposible, podríalo enviar que sería lo mismo que estar ahí.* Las señales se hacen a la voz mediante trompetas y tambores, luces y llamas, tiros de cañón y banderas, según sea de noche o de día.

La *línea de fila* para la navegación, y la de *frente* para el combate, en los buques a remo, parecen ser las formaciones navales más antiguas de la historia del arte de la guerra en el mar, que han servido de base para adoptar otras, como variantes, que la experiencia ha ido introduciendo a través de los tiempos para afrontar situaciones diversas.

De la línea de fila a la de *marcación*, que facilita el apoyo a cada buque con el armamento proel del que le sigue en la formación, solamente hay un paso cuya justificación táctica está previamente demostrada en las formaciones de los ejércitos de tierra. En la *edad de oro* de los buques de remo se dispone de varias formaciones de combate típicas que sirven de base para que los generales de mar dispongan de un mínimo de fórmulas para adoptar sus propios dispositivos.



En las agrupaciones de cuatro buques (mandadas por un cuatralbo) es frecuente adoptar la formación en *rombo* que permite facilitar apoyo a la galera que navega adelantada por parte de las dos que navegan por sus aletas, y todas lo reciben de la que marcha cerrando la formación. Con esta disposición en rombo se obtiene flexibilidad para hacer frente a los ataques procedentes de cualquier dirección, mediante una simple conversión que sitúe a los buques orientados hacia el lugar de donde viene la amenaza.

Si ante una situación es preciso adoptar dispositivos más complejos, se dispone el conjunto de formaciones o cuerpos de combate de modo que se puedan graduar esfuerzo y apoyo, aprovechando la movilidad que permite la maniobra. Así, de la línea de frente simple se deriva un dispositivo frontal compuesto de *tres cuerpos* (ala o cuerno izquierdo, centro o batalla, y ala o cuerno derecho) que aseguran la capacidad de choque con la posibilidad de envolvimiento por parte de las alas.

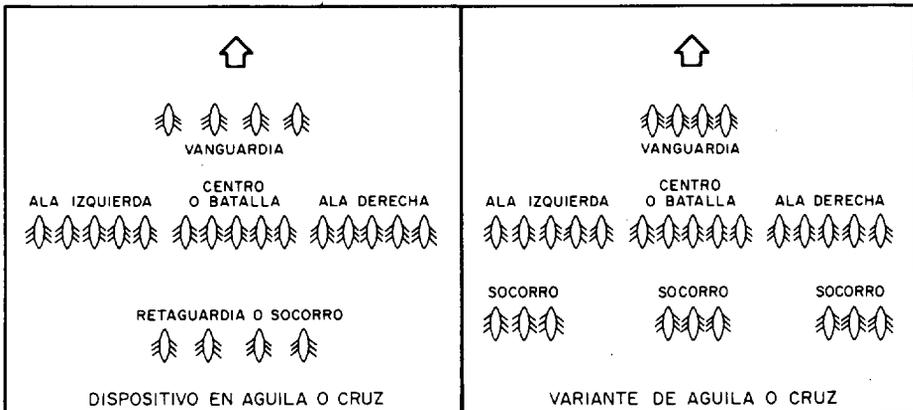
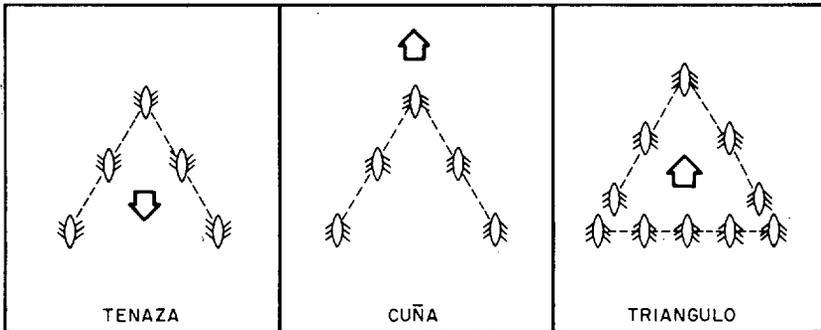
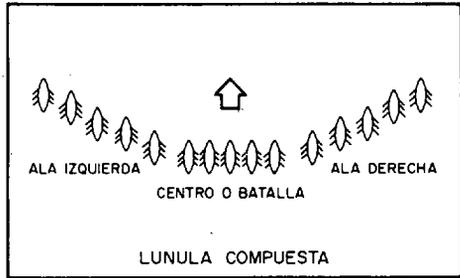
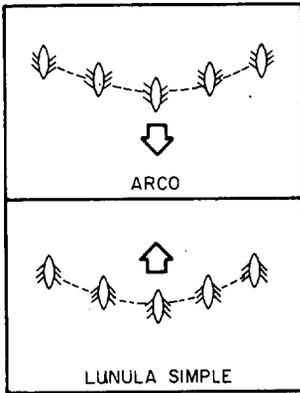
De la línea de frente se deriva la *lúnula*, dispositivo semicircular cuyas alas o cuernos avanzados facilitan la función envolvente contra los flancos del enemigo. En esta disposición se puede articular la fuerza de modo que los buques más maniobreros actúen en las alas y los más poderosos en el centro para aguantar al enemigo; aunque naturalmente, esta no es una norma rígida y existen ocasiones en que las alas se refuerzan con algunos de los más poderosos y en la batalla se sitúan también los más débiles.

Para oponerse a la lúnula surge el dispositivo semicircular inverso, el *arco*, con el centro avanzado hacia el enemigo, que permite orientar el máximo poder ofensivo proel en cada una de las direcciones en que atacan los distintos cuerpos de combate (ala izquierda, centro y ala derecha) del enemigo.

Una ampliación de la formación en lúnula simple es el dispositivo en *lúnula compuesta*, que no es más que una formación en línea de frente compuesta con las alas adelantadas. El desplazamiento de las alas, en adelante o en retraso, obedece a una adaptación táctica a las circunstancias de defensa o ataque que se presentan en cada situación concreta: con el avance de alas se trata de envolver al enemigo, con el retraso de ellas se pretende detener ese envolvimiento y proteger el centro del dispositivo evitando que el enemigo ataque a los buques que navegan en él.

Estos dispositivos frontales pueden reforzarse con buques dispuestos en dos o más líneas, en profundidad, para dar más consistencia a la línea simple. (Los griegos en Salamina adoptan un dispositivo en forma de lúnula formado por dos líneas, y los persas el inverso con tres. En Actium, Octavio dispone a sus buques también en lúnula, con dos alas y centro, reforzado con una segunda línea y Antonio le opone el inverso, también con tres cuerpos y dos líneas, apoyada por una tercera —con los buques de Cleopatra— en que los buques forman un solo cuerpo). La lúnula y su dispositivo inverso el arco admiten también la variante de dos cuerpos de batalla en vez de tres.

LA TACTICA NAVAL EN EL SIGLO XVI



Una modificación basada en el erizo consiste en avanzar los extremos interiores de las alas; es la *cuña*, que permite penetrar en profundidad en el dispositivo enemigo. Las dos alas de la *cuña* suelen apoyarse con una tercera formación, situada a popa en línea de frente, que asegura reponer el desgaste de las alas con hombres de guerra o mediante la acción misma de los buques acudiendo donde las pérdidas lo hagan aconsejable. Este dispositivo en *triángulo* es adoptado por los romanos frente a los cartagineses en Ecnomo.

Frente a la *cuña* o el *triángulo* surge el dispositivo en *tenaza* donde los buques avanzados ocupan los extremos de dos líneas de marcación que convergen en los buques popeles. Con este dispositivo, en que los sectores proeles de máxima ofensa quedan hacia su interior, se pretende abrazar los lados de la *cuña* o el *triángulo*.

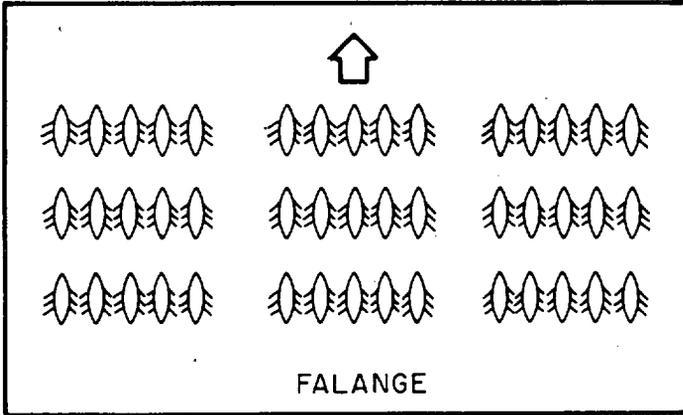
Otra variante de los dispositivos frontales es el de *cruz* o *águila*, compuesto por cinco cuerpos: vanguardia, batalla (formado por tres cuerpos, ala izquierda, centro y ala derecha) y retaguardia; de modo que la vanguardia, la batalla y la retaguardia, forman en realidad un dispositivo frontal en tres líneas paralelas, apoyado por dos alas que facilitan el envolvimiento por los flancos mientras aquellas *absorben* y desgastan la potencia desarrollada por el enemigo. Este dispositivo, que puede considerarse como una *ampliación* de la formación en rombo, ofrece una recíproca protección por parte de los cinco cuerpos que se aseguran la posición más conveniente para reaccionar frente al enemigo, mediante una conversión por escuadras, sea cual sea la dirección por donde viene la amenaza.

A los dispositivos en *águila* o *cruz*, con todas sus variantes, le son de aplicación lo dicho más arriba sobre el avance o retraso de las alas como medidas de ataque o defensa frente al enemigo. Las tantas veces aludidas formaciones en media luna no son otra cosa que adaptaciones del dispositivo en *cruz* a cada situación táctica. El dispositivo utilizado para la marcha de la Gran Armada hacia el canal de la Mancha en 1588 es una adaptación del de *águila*, con las alas retrasadas para prevenir los ataques de los bajeles ingleses contra la retaguardia española.

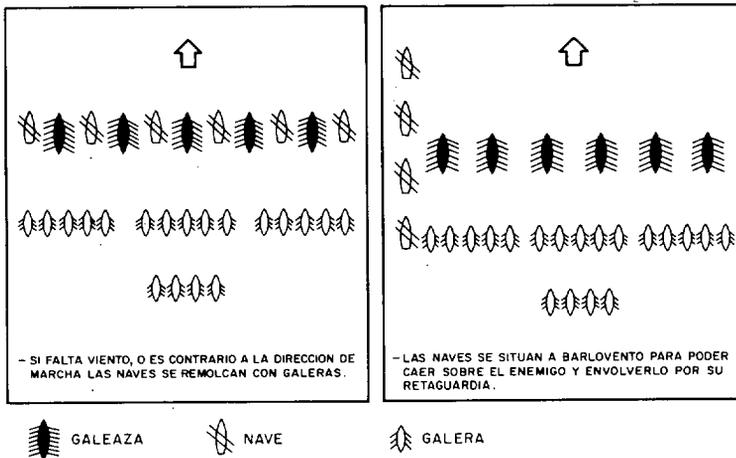
Menos corrientes, por ser más específicos, son los dispositivos circulares como la *muela* formada por buques, dispuestos según los radios de un círculo que se aproan hacia el centro de éste para concentrar sus armas contra un enemigo que se tiene cercado. El dispositivo que se opone a éste es el erizo, dispuestos los buques, también circularmente, con sus proas hacia el exterior de los radios. Sin embargo, este dispositivo en erizo es también antagónico de *carrusel*, como se ve en el combate del golfo de Corinto entre corintios y atenienses.

Existen otros dispositivos de combate, como la *falange*, donde las formaciones, y los buques dentro de éstas, se disponen de igual forma que su homónima terrestre, con algunas variantes que permiten adoptar la más adecuada en cada momento: falange recta, oblicua, transversa y trifalange.

Pero no es momento de prolongar una descripción innecesaria, ya que lo que se trata de demostrar es la existencia depurada de una técnica en las formaciones y dispositivos como conjunto de procedimientos experimentales puestos al alcance del arte de la guerra y aplicado a los buques propulsados a remo.



Habida cuenta que la fase decisiva del combate es el asalto, la gran cantidad de bajas obliga a sustituir casi continuamente a los combatientes muertos o heridos, razón por la cual es preciso que los dispositivos dispongan de grupos de *socorro* que les suministren hombres a medida que la situación lo requiera. Estos buques de socorro, situados por la popa de los que combaten, en cuanto que cumplen esta función operan de forma distinta que los componentes de la retaguardia. La función de *retaguardia* consiste en apoyar, mediante la acción armada de sus buques, la de los que combaten en línea más avanzada. Sin embargo, sucede con mucha frecuencia que los buques de la retaguardia cumplan también, mientras no sea necesaria su

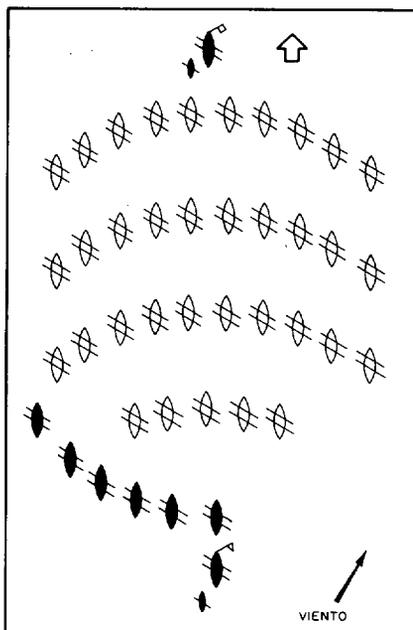
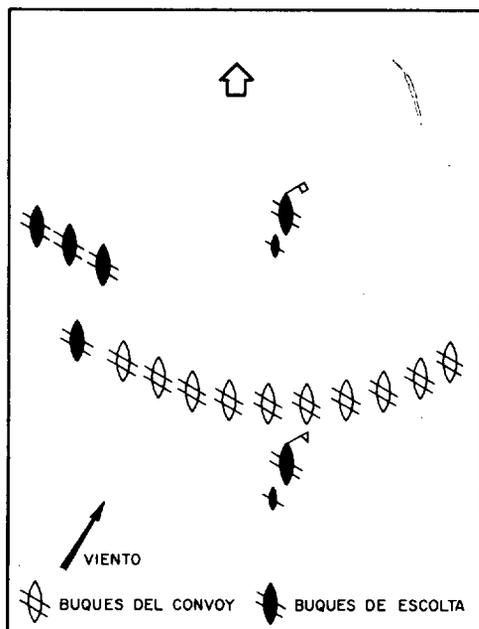


participación directa en el combate, la función suministradora del socorro de hombres. El transbordo se efectúa directamente o mediante embarcaciones ligeras a remo.

Estas formaciones y dispositivos son utilizados para buques de propulsión a remo y vélica, pero los hay también para conjugar las ventajas de unos y otros cuando lo aconsejen las circunstancias. A guisa de ejemplo se presentan dos: una variante del dispositivo en águila, ideada para la marcha cuando la amenaza proviene en dirección contraria, y otra para prevenir amenazas procedentes del lado izquierdo.

Es sabido que desde el primer cuarto del siglo XVI hasta bien avanzado el XVIII los españoles utilizaron el sistema de convoyes —o de flotas— paulatinamente perfeccionado en cuanto a su composición, defensa, derrotas y periodicidad, alcanzando unos resultados muy satisfactorios como lo demuestra el que sólo en una ocasión —1628, almirante holandés Piet Hein— se logró interceptar un convoy completo y apoderarse de los caudales transportados. Las presas utilizadas por piratas y corsarios fueron buques sueltos o rezagados de los convoyes.

Como el número de buques de una flota es muy variable, entre 10 y 94, los dispositivos de marcha, defensa y combate empleados son muy flexibles: armadas de guarda en las aguas de recalada en las fechas previstas para el paso de las flotas, naves fuertemente armadas, integradas en las flotas para una defensa próxima y armamento de las naves de transporte. He aquí algunas disposiciones típicas de convoyes españoles durante los siglos XVI y XVII en el Atlántico.



Nacimiento de la acción naval a distancia en la táctica naval.

La literatura naval, histórica y novelística, abunda en estudios y relatos sobre hechos posteriores a la segunda mitad del siglo XVII, pero no es tan pródiga para el siglo XVI y primera mitad del XVII pese a que es en esta época de la historia cuando nacen las tácticas navales de acción a distancia que prevalecerán en la marina vélica de los siglos XVIII y XIX. E, incluso, algunas tienen todavía vigencia hoy, en pleno auge del armamento nuclear. Y esto es así por dos razones muy generales, pero no por ello menos ciertas: la guerra naval deja de ser mediterránea, de ámbito restringido, para convertirse en oceánica; en consecuencia, el pensamiento de los políticos y estrategias enjuicia las situaciones a escala mundial para establecer los despliegues de armadas y escuadras que neutralicen las amenazas; y los criterios de empleo de las armas, influenciados como otras ramas del pensamiento por la evolución técnica, se adaptan a los medios que ésta proporciona. El desarrollo de la artillería va a permitir la resolución de las situaciones tácticas a distancia incitando con ello a valerse de la maniobra para combatir con las mayores ventajas posibles.

El siglo XVI es muy denso en acciones navales de toda especie: combaten galeras contra galeras, galeras contra naves veleras, naves veleras combaten contra otras de su misma especie, armadas mixtas pelean contra armadas de galeras; escuadras veleras y de galeras rinden al cañón fuertes emplazamientos artilleros terrestres; por primera vez en la historia se llevan a cabo desembarcos en costas hostiles, en pleno océano, teniendo que remolcar hasta el lugar de la acción —las islas Azores, 1583— embarcaciones especiales de desembarco. Y se establece un sistema de convoyes trasatlántico, permanente, que muestra su eficacia durante siglos de duras pruebas, protegiendo el tráfico contra escuadras de corsarios, muchas veces más numerosas que las de escolta, dirigidas por hombres que conocen bien su oficio; tanta fue esa eficacia que los convoyes de la primera y segunda guerra mundial no lo aventajan en cuanto a organización, determinación de derrotas en paz y guerra, y resultados globales: como lo confirma la pérdida de sólo un cinco por ciento de los buques entre 1500 y 1650, por hundimiento en combate, naufragios y temporales, en una época en que aún no existen cartas náuticas de las zonas navegadas ni predicción meteorológica con base científica.

Todo esto es historia anterior a 1660, año en que Alfred Thayer Mahan da comienzo a su *Historia Naval* sin tener en cuenta que mucho antes de ese año el Mediterráneo y el Atlántico —en el mundo occidental— han sido dos magníficas escuelas de estrategia y táctica, en cuyo conocimiento se basa la utilización del poder marítimo del que él, con todo merecimiento, es el primer filósofo. Lástima que haya pretendido soslayar con unos cuantos juicios sintéticos el largo período de historia al que me refiero, porque las síntesis en historia, si no son ciertas, desorientan tanto a quien las formula como a quien las toma como base de sus conocimientos. Afortunadamen-

te, autores como León VI el Filósofo, Cristóforo Canale, Pantero Pantera, Alonso de Chaves, Julián Corbett, Jurien de la Gravière, Larroncière, Cesáreo Fernández Duro, William Ledyard Rodgers, Francisco Felipe Olesa y Pierre Chaunu, por citar unos cuantos, nos ofrecen vías de conocimiento que cubren con creces las omisiones de Mahan.

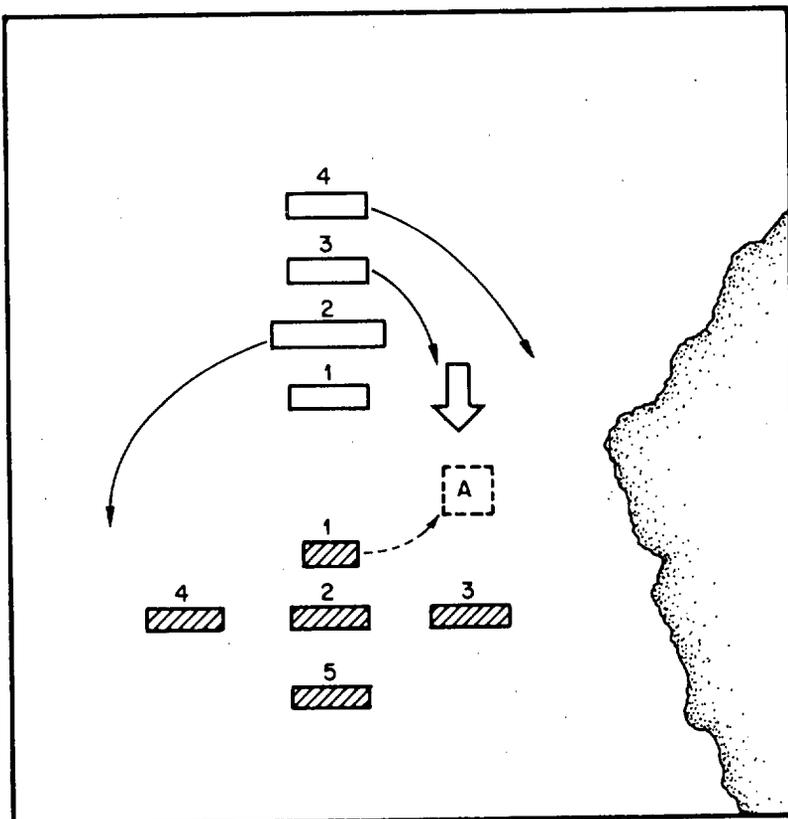
En el Mediterráneo los mejores ejemplos de táctica naval nos los dan las guerras entre el Imperio otomano y las coaliciones de estados cristianos que defienden a Europa.

Combate de Prevesa.

En el verano de 1532, después del desastre de Mohacs y del asedio de Viena en 1529, una poderosa armada al mando de Andrea Doria, almirante del Emperador Carlos V de Alemania, Carlos I Rey de España, al mando de 44 galeras y 50 navíos de vela, españoles, pontificios, sicilianos, napolitanos y malteses, con 12.000 soldados, rinden, previa preparación artillera, la plaza fuerte de Modón, después la de Patrás, ambas en el Peloponeso, para crear una amenaza de flanco a los otomanos y obligarles a retirar su ejército de 200.000 hombres de Europa central, como en efecto hicieron; es lo que los teóricos llaman diversión estratégica. Acción del mar sobre la costa.

En el mismo marco del enfrentamiento entre potencias marítimas cristianas del Mediterráneo y el Imperio otomano, tiene lugar un encuentro naval entre las armadas respectivas el 27 de septiembre de 1538. Una gran armada coaligada, al mando del mismo Andrea Doria —262 naves, 2.500 cañones y 60.000 hombres— acosa al enemigo frente al golfo de Patrás, en Prevesa, muy inferior en número —122 galeras, 336 cañones y 6.000 hombres, según fuentes otomanas— al mando de Barbarroja. Todo indica que la derrota de éste va a ser definitiva. El almirante cristiano adopta un dispositivo táctico excelente, conjuntando la acción artillera de sus bajeles con el empuje frontal y capacidad envolvente de sus galeras. Pero falta el entendimiento de las órdenes y los buques aliados entorpecen su propia acción. Sólo una docena de galeras y bajeles aliados pelean rodeados de enemigos por todas partes. Los mandos de armada subalternos a Doria no están a la altura doctrinal de su jefe y Barbarroja sabe sacar partido del fracaso del proceso táctico de sus adversarios.

Barbarroja ha adoptado el dispositivo en *águila* o *cruz* —vanguardia; batalla con tres cuerpos distintos, centro y alas; y socorro retaguardia— apto para atacar y defenderse en cualquier dirección moviendo los buques mediante una conversión. Al encontrarse con este dispositivo otomano, Andrea Doria evoluciona con las formaciones de su gran armada en busca de un dispositivo flexible, integrado por galeras y naves, que le permita utilizar todo su potencial contra el enemigo haciendo desfilas las naves sobre el centro y a la derecha de éste, batiendo a la vez el cañón las tres formaciones centrales, envolviéndolas seguidamente para destruirlas con



ARMADA OTOMANA 

- 1_ DRAGUT
- 2_ BARBARROJA
- 3_ SEYIT ALI
- 4_ SALIH
- 5_ RESERVA

 ARMADA CRISTIANA

- 1_ GALERAS DE MALTA
- 2_ GALERAS ESPAÑOLAS
- 3_ GALERAS PONTIFICIAS
- 4_ GALERAS VENECIANAS

→ IDEA DE LA MANIOBRA DE ANDREA DORIA

 LUGAR DE LA ESCARAMUZA ENTRE UNA CARRACA VENECIANA, QUE MANTUVO A RAYA A DOS GALERAS TURCAS.

ayuda de su cuerpo de batalla, constituido por las galeras españolas. Pero la confusión de unas galeras con otras le impide su propósito obligándole a la retirada cuando tiene a su favor la fuerza y el número. Al margen de las consideraciones políticas achacadas a Doria —algunos autores atribuyen su retirada frente a Barbarroja como un acto paralelo a los intentos de Carlos I por atraerlo a su servicio—, desde el punto de vista táctico, es evidente que el dispositivo otomano demuestra su eficacia. Si el conocimiento del empleo de las armas y medios de combate es un paso previo para determinar los dispositivos, evoluciones y maniobra, para que el enemigo no pueda gobernar y evolucionar del modo que pretende, para destruirlo, neutralizarlo, desorganizarlo, o hacerle creer al menos que se está en condiciones de lograrlo, Barbarroja consigue en Prevesa su propósito. Es, además, significativo que el resultado de Prevesa, que da la victoria táctica a los otomanos, se produzca entre dos *almirantes*, es decir, entre dos hombres de gran experiencia naval, y no entre dos generales terrestres que mandan armadas; de haber sido así es posible que las actitudes de ambos hubiesen sido distintas. Pero Doria, como experto marino, advierte de antemano que su maniobra no tiene éxito y se retira antes de encajar una derrota más severa.

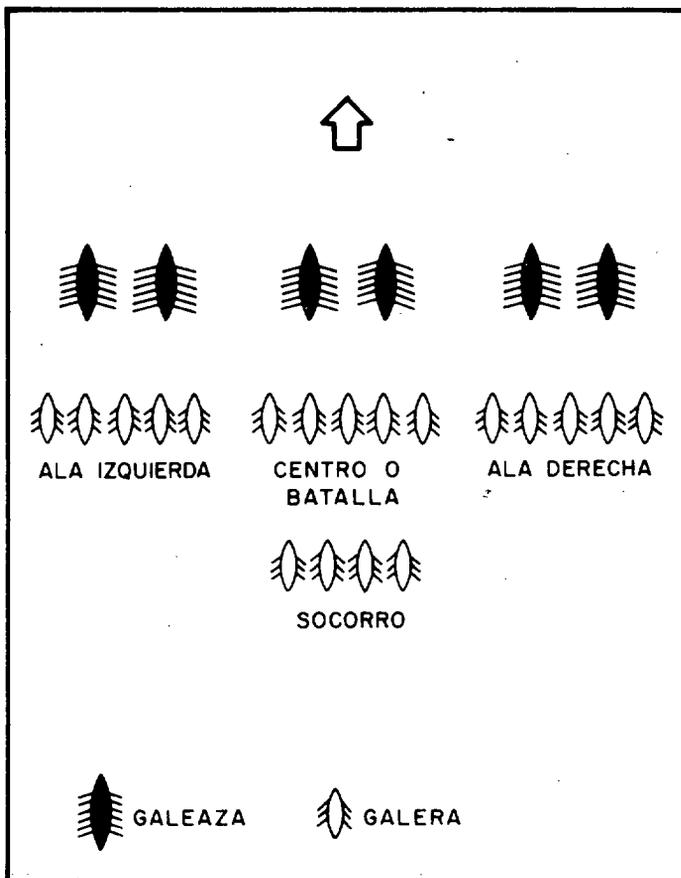
Lepanto.

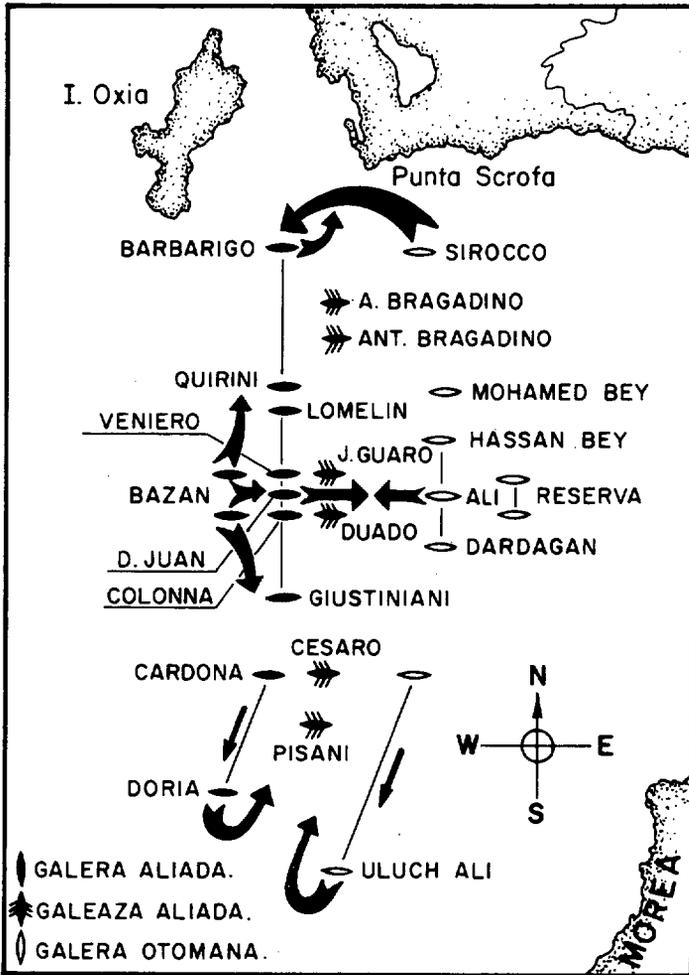
El reverso de Prevesa es Lepanto, el 7 de octubre de 1571. Aquí es digna de tenerse en cuenta la atención que los hombres de mar de la época como Don García de Toledo, Juan Andrea Doria (sobrino-nieto del anterior) y Veniero prestaron al *combate* de Prevesa ante el enfrentamiento que se prevé con la armada turca. El primero aconseja a Don Juan de Austria *no mandar poner toda su armada en un escuadrón, porque del número grande es cierto que nacerá confusión y embarazo de unas galeras con otras como se hizo en Prevesa. Débense poner tres escuadrones y otros tres en un ala, y que los dos de las puntas sean de galeras en quien V.A. tuviere más confianza, dando los cuernos de cada una a personas señaladas, y quede tanta mar en medio del uno y del otro cuanto bastare a poder escurrir y girar sin embargo de ninguna de los tres, y esta fue la orden que tuvo Barbarroja en la Prevesa, y habiéndonos parecido muy buena y muy provechosa yo la he tenido reservada siempre en la memoria para valerme della en caso de necesidad.*

En Lepanto se toman en consideración otras cuestiones que hoy merecen la atención de la táctica naval: la adquisición de información con tiempo suficiente para efectuar las modificaciones necesarias en los dispositivos previstos; la proximidad de las bases enemigas para disponer de un adecuado dispositivo de exploración en la dirección más peligrosa; la geografía que facilita o no el combate; el apoyo en la costa para eludir un envolvimiento; el papel que han de desempeñar los buques en el combate conforme a su tipo, capacidad de fuego y sectores de máxima ofensa; y la maniobra, como lo mostraron Barbarroja y el viejo Doria en Prevesa.

Basados en estos conocimientos, introducen los aliados en Lepanto un nuevo dispositivo de combate concebido (posiblemente por Juan Andrea Doria) a partir del *águila* o *cruz*. Las seis galeazas se colocan avanzadas, en situación de la vanguardia o pico, dispuestas en línea de frente, en secciones de dos buques por cada una de las dos alas y batalla, de modo que el apoyo artillero mutuo entre ambas unidades de cada sección es óptimo sin menoscabo de que cumplan la función que les corresponda respecto al conjunto de la fuerza. El recíproco apoyo que pueden prestarse las dos galeazas de una sección queda favorecido si se disponen en líneas de marcación debido a que la galera popel puede efectuar un fuego más eficaz, en beneficio de la proel, con su artillería ubicada en su castillo de proa; también porque mediante una sencilla conversión se sitúa y orienta hacia lugar de máxima necesidad ofensiva.

A la vista de cualquiera de los cuadros o grabados de la época que nos ofrecen un retrato de lo que fue el combate de Lepanto, parece que éste se produce en un caos de confusión entre las aguas revueltas y sanguinolentas



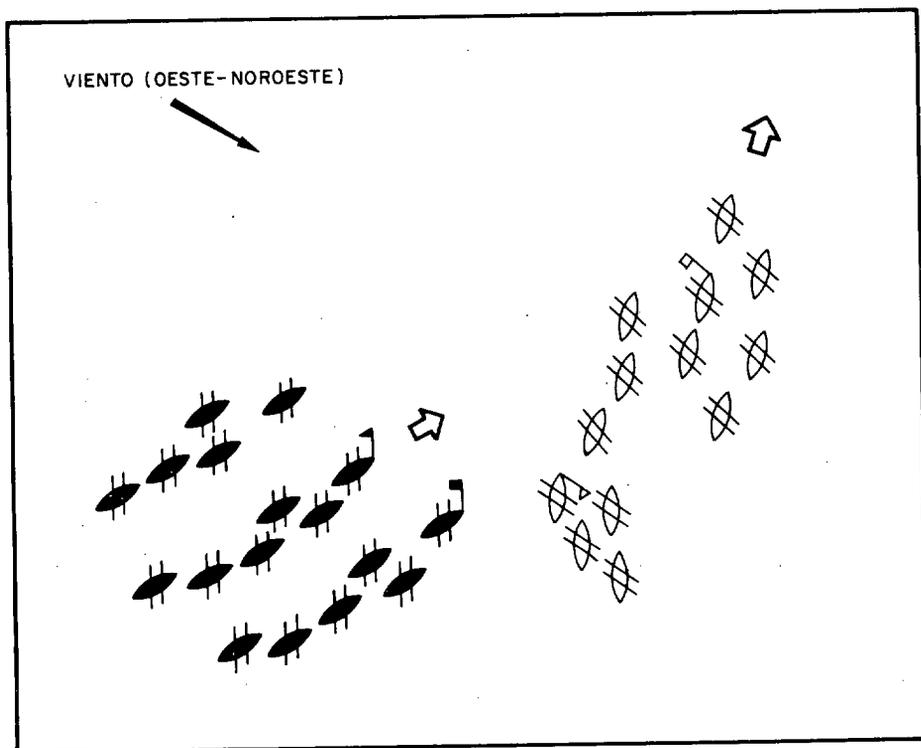


tas del golfo, las llamaradas de los cañones y arcabuces, y los chasquidos de las picas y espadas de los combatientes cuerpo a cuerpo, siendo poco menos que imposible apreciar la existencia de un orden en las maniobras de los buques o de las formaciones, cuando en realidad existe coordinación durante el encuentro. Sin embargo, no hay solamente un plan táctico de combate lógico y evidente, sino también otros de marcha, de exploración y de descubierta. Su fundamento es igual a los que se toman para establecer la relación de movimiento y fuego (maniobra) en los ejércitos de tierra. Pero en la mar se desarrolla ya una guerra terrestre trasladada a un medio en el que se pueden sumar con ventaja la masa de fuego y la movilidad, es decir se puede obtener, con las mismas armas que se usan en tierra, una más ágil capacidad de maniobra que facilita el envolvimiento del enemigo para actuar sobre sus flancos y retaguardia, y explotar el éxito.

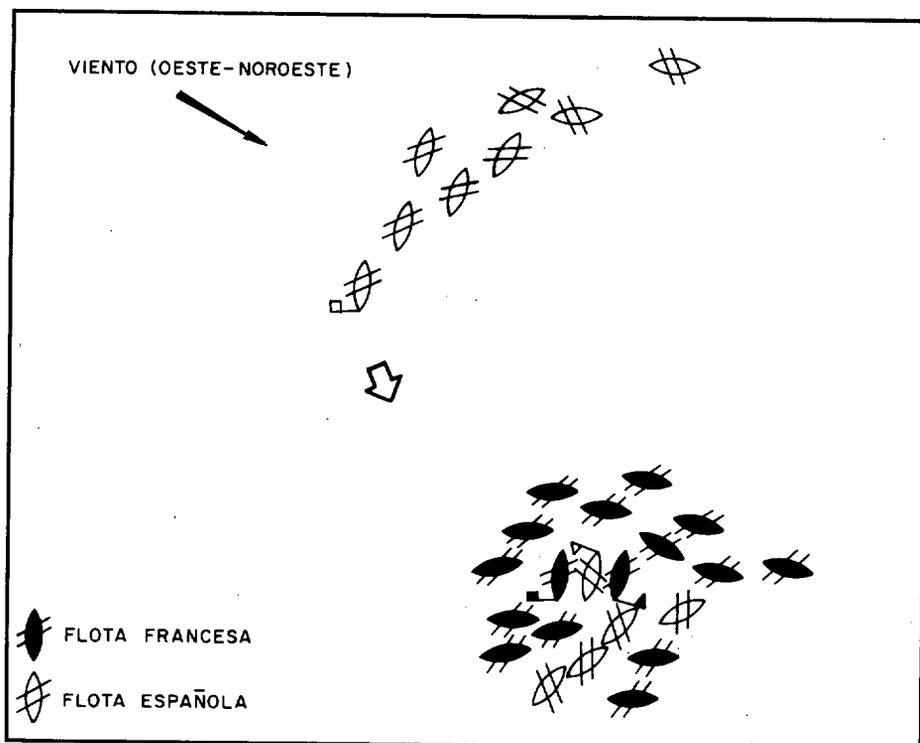
En efecto, analizando lo sucedido en Lepanto se deduce que: el fuego artillero de las galeazas de la vanguardia desordena la línea frontal otomana; el desplazamiento hacia el sur del ala derecha cristiana —que manda Juan Andrea Doria— para evitar el envolvimiento de la de Uluch Alí, separa del grueso otomano un núcleo importante de buques; la resistencia del cuerpo de batalla cristiano fija al cuerpo de batalla de Alí Pachá mientras Don Alvaro de Bazán acude con sus galeras a cubrir el hueco dejado por Doria apoyando a la sección de Cardona; y la presión del ala izquierda de Barbarroja y Quirini sobre el ala derecha otomana arrincona a éste sobre la costa y la destruye. Estas son, en síntesis, las maniobras que deciden el resultado del combate de Lepanto.

Combate naval de las islas Azores.

Los escritores tienen sus preferencias y, a veces, se dejan deslumbrar por hechos que enaltecen sobremanera, que quedan como hitos imperecederos de la historia, y pasan por alto o minimizan otros, de tanta o mayor trascendencia que los que ellos consideran como más descollantes. También sucede que hechos importantes para una de las partes en litigio puedan no serlo tanto para las otras, y entonces prevalecen los valores de quien mayormente los difunda y prolifere.



Yo me refiero ahora a un combate de cuyo resultado dependía la permanencia o liquidación de las posesiones españolas de América, ya que, de haber sido adverso para la armada de Felipe II, las islas Azores habrían caído bajo el control de Francia y los convoyes procedentes del Nuevo Mundo habrían carecido de una base imprescindible de aprovisionamiento y de apoyo de escuadras de defensa contra los corsarios y contra las escuadras enemigas que disputaban el dominio del mar.



En el combate de las islas Azores participan dos armadas: una española de 27 naves gruesas con 4.500 hombres de infantería armados, al mando de Don Alvaro de Bazán, y otra franco-inglesa con 60 naves y 7.000 hombres, a las órdenes de Philippe Strozzi. Pero en la española hay dos galeones —el *San Martín*, de 1.200 toneladas, y el *San Mateo*, de 600— que rebasan con mucho el porte medio de sus enemigos. Así el *San Mateo*, con sus 34 piezas de artillería y sus 133 arcabuceros podrá sostener una masa de fuego suficiente para contener el ataque de seis naves adversarias, socorridas de personal continuamente, durante más de dos horas, dando tiempo a que el grueso de la armada de Don Alvaro de Bazán gane barlovento, vire y envuelva a la escuadra enemiga y la destruya: 10 buques hundidos y apresados. ¿Dónde está aquí la táctica?: en la distribución a bordo de los arcabu-

ceros, situados en distintos puentes y cofas, en la precisión del tiro artillero, en la respuesta para rechazar los intentos de abordaje franceses y en el ataque de flanco realizado por Bazán, quien no sólo ha tenido visión de conjunto para maniobrar sin precipitaciones, sino que ha dosificado el ataque decisivo lanzando al combate las naves suficientes para provocar la resolución final. Concentración de fuego y economía de esfuerzos son los ingredientes de la fórmula empírica que da la victoria a Bazán, negándose a Strozzi.



Este combate oceánico no anuncia claramente lo que serán los enfrentamientos navales en líneas de fila para sacar el máximo partido de las andanadas, pero sí indica que la artillería es ya arma decisiva en la guerra naval, al menos en paridad con los hombres de guerra embarcados. Cuando seis años después se enfrentan las armadas española e inglesa en el canal de la Mancha, los marinos de Isabel Tudor tendrán un buen ejemplo para evitar la lucha a corta distancia y más aún el abordaje.

El intento de desembarco en Inglaterra.

Aun teniendo en cuenta que no existen grandes diferencias estructurales entre los bajeles de guerra y los destinados al transporte, toda vez que unos pueden transformarse en otros instalándoles piezas de artillería o quitándoselas, podemos considerar que la Armada española que en 1588 intentó forzar un desembarco en Inglaterra, en colaboración con los Tercios de Flandes, estaba compuesta por 37 buques propiamente dichos de guerra —29 galeones, 4 galeazas y 4 galeras— y 93 naves de transporte y aviso —urcas, zabras y pataches— armadas para concurrir en la empresa. Las cuatro galeras se retiraron del conjunto por no poder soportar los efectos de la marejada.

En este supuesto general podemos decir que la *Gran Armada* era un gran convoy constituido por 33 buques de guerra y 93 transportes y auxiliares. Sabemos que existen discrepancias entre diversos autores en cuanto a las cifras exactas, pero este detalle no altera en absoluto el hecho de que el dispositivo adoptado por el duque de Medinasidonia no es exactamente un dispositivo de marcha ni un dispositivo de combate: es, se insiste, un convoy organizado tomando como base el dispositivo de *águila* o *cruz*: una



vanguardia, un cuerpo de batalla y dos alas que dan protección a los cuerpos de buques de transporte. De ahí que muchos autores citen la formación en *media luna* sin entender que el aspecto semicircular que presenta —con los cuernos de la luna retrasados— se debe a propósitos de cubrir a las formaciones de los buques de transporte que a la vez cumplen misión de socorro.

La disciplina en el mantenimiento del dispositivo, que tanto impresionó a los ingleses, permitiéndoles atacar únicamente a las naves retrasadas, no era más que el fruto de una experiencia adquirida en la Carrera de Indias. Ante este inmovible orden de marcha, la táctica del Lord almirante Howard of Effingham y sus almirantes —Drake, Hawkins, Frobisher y Fenner—, al mando de las 197 naves que de una u otra forma participaron en la defensa de Inglaterra, no podía ser otra que la del hostigamiento contra las alas y retaguardia mediante el empleo a distancia de las armas de fuego: piezas de artillería de distintos tipos, arcabuces y mosquetes. Un ataque frontal, resuelto mediante el sistema del abordaje, habría sido suicida ya que los tercios de armada españoles embarcados eran cuantitativa y cualitativamente superiores a los soldados ingleses.

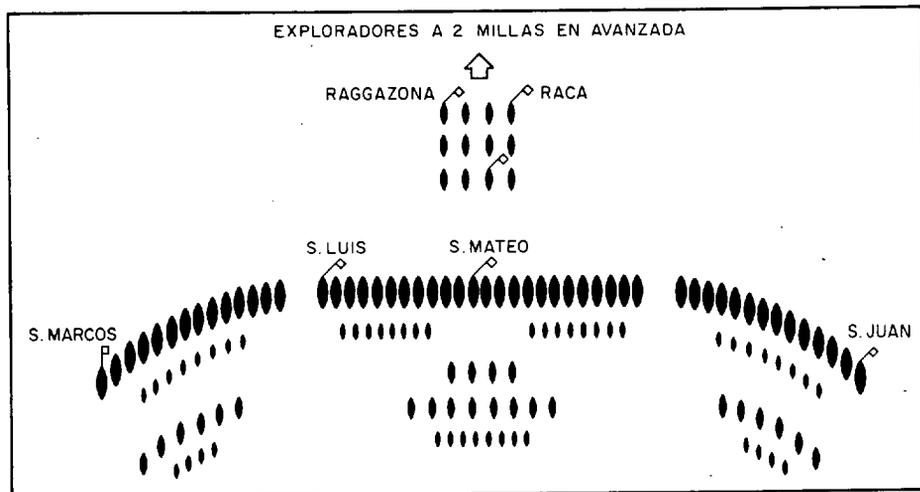
No adoptan los ingleses ningún tipo de formación de ataque. Los capitanes de las naves siguen a sus almirantes, los más osados se acercan más al enemigo y le atacan con sus cañones y los menos decididos se reservan para una mejor ocasión. La batalla se resuelve con un gran consumo de pólvora y proyectiles en pequeños combates en los que los ingleses disponen de la

iniciativa: sus buques son más maniobreros y los artilleros conocen su oficio... a fuerza de quemar pólvora; muchos de ellos —incluidos sus almirantes y capitanes— se han medido con los galeones españoles en la Carrera de Indias y ninguno se inmuta porque éstos los tilden de cobardes por no querer medirse con ellos en un abordaje. Dice William L. Rodgers —*Naval Warfare Under Oars*— que esta *cobardía inglesa* echó abajo la moral de los españoles, sumidos poco menos que en la impotencia.

Sobre esta batalla, que al final resolvió la meteorología, se ha dicho mucho y no pretendo resolver las controversias que ha suscitado, pero sí señalaré que la seguridad y sorpresa tácticas —en cuanto al efecto causado por el dispositivo adoptado por Medinasidonia— estaban de parte de éste y la facultad de concentrar las fuerzas dónde y cuándo lo creyera conveniente del lado inglés. ¿Y el objetivo?, ¿cuál debió ser el objetivo de Medinasidonia?, ¿el que asumió cumpliendo al pie de la letra las instrucciones de Felipe II?, ¿atacar a la fuerza naval enemiga?, ¿confiar en su seguridad hasta reunir sus fuerzas con las de Alejandro Farnesio?, ¿arriesgar en un solo envite la partida tan arduamente entablada? Dentro de nueve años se cumplirá el 400 aniversario de esta batalla. Los estudiosos investigan para hallar nuevas explicaciones del desenlace, pero en historia lo importante son los hechos y el análisis de los resultados, no las explicaciones de los historiadores.

Consideración final.

No será hasta el siglo siguiente —el combate entre las escuadras de Oquendo y Tromp en 1639 será una primicia— cuando almirantes y capitanes manejen sus escuadras y buques disciplinadamente para ordenar en simultaneidad sus andanadas artilleras y concentrar la masa de fuego navegando en formaciones precisas, pero se tiene ya conciencia en 1588 de que



la artillería ha dejado de ser un arma de desgaste para convertirse en arma decisiva en el combate. Los corsarios, en sus ataques a las flotas españolas de la Carrera de Indias, y los holandeses, que han aprendido a manejarse en sus canales y mares de bajos fondos contra los grandes buques españoles, saben que a éstos se les ha de mantener alejados y combatirles sin llegar al abordaje salvo cuando se tenga superioridad sobre ellos.

Pero no es éste un hallazgo que pueda atribuirse a tal o cual almirante o capitán, sino el fruto de una experiencia general, acumulativa, que toma cuerpo poco a poco. En Prevesa se vio a una carraca veneciana defenderse del acoso de las galeras otomanas con fuego de artillería quedando totalmente acribillada. Y existe un ejemplo de táctica naval, dado en una campaña no demasiado importante, que en su época dio mucho que hablar. Se trata del combate de cabo Celidonia —Chipre— entre cinco bajeles y un patache españoles, y 55 galeras otomanas sostenido en tres días consecutivos, logrando el almirante español, Don Francisco de Rivera, mantener alejadas las naves enemigas con el fuego de su artillería hasta que el desgaste por éstas sufrido —38 buques fueron hundidos o dañados seriamente— les obligó a retirarse.

Rivera unió tres de sus bajeles y el patache con cabos a proa y popa para mantenerlos en línea de fila y batir con su artillería a los atacantes cuando intentaban aproximarse. Los otros dos bajeles actuaron como buques de apoyo donde la situación se deterioraba para la *línea* organizada por Rivera: 191 piezas de artillería —95 por banda— de los bajeles de Rivera se han impuesto a las 224 de sus enemigos instaladas en las proas de sus galeras. La sorpresa táctica, manifiesta en este combate con la originalidad y audacia de Rivera, han mantenido desconcertado a un enemigo que no ha sabido encontrar aquí la forma de aprovechar su superior capacidad de fuego.

BIBLIOGRAFIA

Obras impresas.

- Canale, Cristóforo: *Della milizia marittima (1540)*, Libri quatro, di... trascritti e annotati da Mario Nani Mocenigo. Venezia, 1929.
- Cerezo Martínez, Ricardo: *Años cruciales en la historia del Mediterráneo (1570-1574)*, Madrid, 1971.
- Corbett, Julián S.: *Drake and the Tudor Navy with a history of the rise of England as a maritime power*. New York, 1899.
- Colección de documentos inéditos para la Historia de España. Publicada por Don Martín Fernández de Navarrete y otros. Madrid, 1842-1896.
- Fernández Duro, Cesáreo: *La Armada invencible...* Madrid, 1884-1885.
- *La conquista de las Azores en 1583*. Madrid, 1886.
- *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*. Madrid, 1895-1903.
- Jal, A.: *Archeologie navale*. París, 1840.
- León VI, el Filósofo, Emperador de Oriente: Tratado de Táctica. S.X. Publicado en francés bajo el título *Institutions militaires de l'Empereur Léon le Philosophe*. París, 1771.
- Mahan, A. T.: *Influencia del poder naval en la Historia*. El Ferrol, 1901.
- Olesa Muñido, Francisco F.: *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid, 1968.
- *La galera en la navegación y el combate*. Madrid, 1971.
- Pantera, Pantero: *La Armata navale del Capitán Pantero Pantera... con molto advertimenti...* Roma, 1614.
- Rodgers, William L.: *Naval Warfare Under Oars, 4th to 16th centuries*. U.S. Naval Institute, Annapolis, 1976.
- Tucídides: *Historia de la Guerra del Peloponeso*, traducida del griego por Diego Gracián. Madrid, 1889.

Manuscritos.

- Chaves, Alonso: *Quatri partitu en cosmographia pratica (o Espejo de Navegantes), ordenada y compuesta por Alonso de Chaves... 1520*. Real Academia de la Historia 9/2791.