

# LA TÁCTICA NAVAL EN LA ÉPOCA DE TRAFALGAR

Julio ALBERT FERRERO



PARA analizar el combate naval de Trafalgar, es preciso estudiar la táctica naval de la época, fruto de la evolución de las tácticas anteriores. La evolución de la táctica naval a lo largo del siglo XVIII fue lenta. Estaba condicionada por la evolución de los buques, de las armas y de las comunicaciones,

En la segunda mitad del siglo XVII, se produjo un hito en la estrategia y táctica naval, como consecuencia de las grandes batallas navales en las tres guerras anglo-holandesas, que a diferencia de la mayor parte de las batallas navales no perseguían un objetivo terrestre, ni trataban de apoyar a una fuerza desembarco, ni la protección del tráfico marítimo, sino que fueron batallas navales «puras» que buscaban el dominio del mar mediante la destrucción de la fuerza naval enemiga...

Para atacar en la fase de contacto existían dos escuelas de pensamiento, la escuela formalista y la escuela melenista.

La escuela formalista propugnaba por mantener la línea de fila durante todo el combate, por lo que la flota se mantenía unida bajo el mando de su comandante general, no dejando iniciativa alguna a los comandantes.

La escuela melenista, cuyo nombre procede del francés (*mêlée*, revuelta), por el contrario proponía romper la línea propia para atacar masivamente y con independencia confiando en la iniciativa y agresividad de los comandantes. Los melenistas fueron más agresivos y más temerarios. Se consideró que no era el barlovento el único factor a tener en cuenta, sino también el lograr la concentración de la escuadra para poder evolucionar y conseguir una situación táctica ventajosa. Así, el almirante holandés De Ruyter en el último combate, del que salió victorioso, sacrificó el barlovento para conseguir la unión de las dos partes de su escuadra. De Ruyter estableció un principio táctico: «contener la vanguardia enemiga con una fuerza inferior o en su caso prescindir de ella, para atacar con toda la fuerza sobre el centro y la retaguardia enemiga», principio que prevaleció hasta la batalla de Trafalgar en 1805.

Al finalizar las guerras se impuso la escuela formalista, si bien evolucionó en la doctrina inglesa que contemplaba la posibilidad de atravesar la línea enemiga.

La doctrina francesa mantenida a lo largo del siglo XVIII era la de formar la línea de combate a sotavento. Tenía la ventaja de presentar la fuerza debidamente ordenada, el verse libre de los humos durante el combate, humos que dificultaban la acción de los artilleros y además el aprovechamiento de la artillería de la cubierta baja, debido a la escora que con el combate, ciñendo al viento, se producía en los buques. Esta táctica era defensiva y conservadora, característica de la Marina francesa, que prefería el logro del objetivo estratégico a la destrucción de la fuerza enemiga y así conseguir la supervivencia de la fuerza propia. Permitía a su vez establecer el orden de retirada. Su táctica era defensiva, puesto que el buque o flota a sotavento no podía atacar.

La consecución del barlovento, por el contrario, llevaba consigo el poder aceptar o rehusar el combate, lo que suponía la elección de la manera de atacar. Presentaba la desventaja de los humos de los disparos, menor regularidad en las formaciones, el sacrificio de toda o parte de la artillería propia durante la maniobra ofensiva, a la vez que estaba sometido a un tiro de enfilada. La experiencia demostró que resultaba peligroso el movimiento de arribar simultáneamente toda la línea sobre el enemigo porque normalmente una de las divisiones entraba en el fuego antes que las otras y tenía que soportar solitariamente las andanadas del enemigo.

Cuando una fuerza se declaraba en retirada ante la superioridad del enemigo, éste ordenaba caza general, típica situación melenista, en la que los buques más rápidos forzaban las velas para alcanzar a los enemigos más lentos, con la única restricción de que no se perdiese el apoyo mutuo con el fin de evitar sorpresas.

Para la descubierta y para repetir la señales en las formaciones grandes, se constituían las escuadras ligeras con buques de menor porte, como fragatas, corbetas, etc., que formaban por mitades, también a sotafuego de la vanguardia y de la retaguardia y a menor distancia que la del cuerpo de reserva.

El almirante, comandante general de la escuadra, se solía situar en el centro de la línea y a bordo de los navíos más potentes de tres puentes, y así el buque insignia proporcionaba la mayor capacidad ofensiva y, gracias a la mayor fortaleza de su casco, presentaba una gran resistencia al fuego enemigo, y la gran altura de sus palos hacía más visibles las señales al resto de la fuerza. En ocasiones iba en los buques cabeza de las divisiones e incluso en las fragatas, caso de la Marina francesa, con el objeto de no verse envuelto por el humo de los disparos, así como para poder seguir las incidencias del combate y no estar envuelto en él, lo que le proporcionaba mayor serenidad para dirigirlo.

Durante las guerras de la Liga de Ausburgo (1686/1696) y de la Sucesión de España (1704/1713), los tácticos británicos revivieron la vieja controversia formalista-melenista. La nueva escuela melenista estaba interesada en cómo

situar los cañones propios frente a una cantidad menor de los del enemigo en un punto elegido de la línea de combate, es decir, cómo *concentrar* la fuerza o cómo atacar en ese punto masivamente. Esto requería disminuir el intervalo entre los buques que van a efectuar el ataque concentrado; dentro de esta táctica melenista estaba también *el doblaje* de la fuerza enemiga, cogiendo al enemigo entre dos fuegos y obligándole a emplear su artillería por las dos bandas. Otra tercera posibilidad podía consistir en la *rotura de la línea*. Estas posibilidades se contemplan en la figura 1.

Naturalmente toda maniobra producía o debía producir otra contramanioobra del enemigo que trataría de impedir llegar a estas situaciones previstas. Estas innovaciones no se vieron coronadas por el éxito

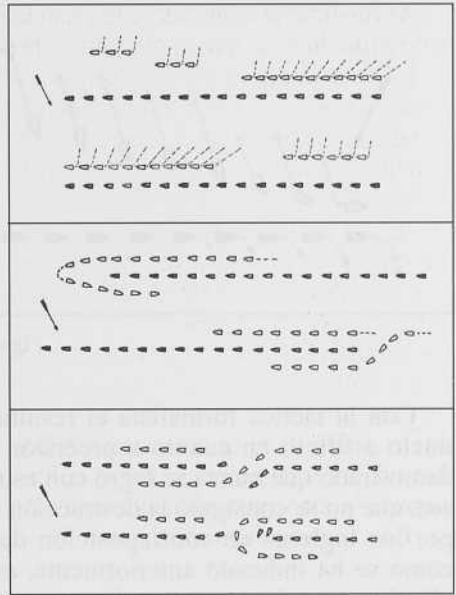


Figura 1.

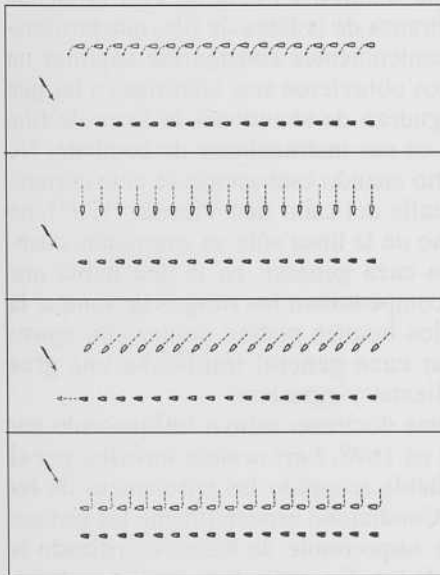


Figura 2.

en algunos de los combates en la Guerra de la Sucesión de Inglaterra. La escuela formalista llegó a ser el dogma de las marinas (figura 2).

Presentaba el inconveniente de que durante la aproximación de la línea para entrar en el fuego, en el que la fuerza propia arrumbada perpendicularmente a la línea enemiga, el adversario tiraba de enfilada, es decir que tácticamente le estaba cortando la T. Además, en esta fase la aproximación no se producía simultáneamente, sino que podía existir un retraso, con lo cual las divisiones y los buques entraban sucesivamente en el fuego sobre un enemigo que podía concentrar su artillería en condiciones de superioridad, como se observa en la figura 3.

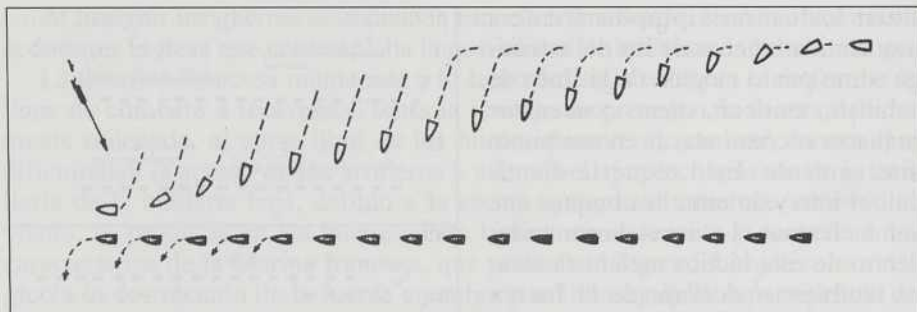


Figura 3.

Con la táctica formalista el resultado venía dado por la superioridad en duelo artillero en cuanto a precisión y ritmo de fuego. La experiencia ha demostrado que nunca se logró con esta táctica formalista una clara victoria, o sea, que no se consiguió la destrucción de la fuerza enemiga, situación deseada por los ingleses en contraposición de la doctrina estratégica francesa que, como se ha indicado anteriormente, establecía como prioritario el logro del objetivo estratégico en vez de conseguir la destrucción de la fuerza enemiga.

Entre el combate naval de Tolón (1744) durante la Guerra de Sucesión de Austria y la batalla naval de los Santos (1782), en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos, Gran Bretaña sostuvo 13 batallas con la táctica oficial formalista, de mantenimiento a ultranza de la línea de fila, que terminaron en tablas, sin que ninguno de los contendientes consiguiese capturar un buque. En el mismo periodo, los británicos obtuvieron seis victorias en las que sus almirantes tuvieron el coraje y la agudeza de abandonar la línea de fila, jugándose el consejo de guerra previsto en sus instrucciones de combate. No obstante, los ingleses, con su pragmatismo cuando esta acción se veía coronada por el éxito, como a Nelson en la batalla del cabo San Vicente (1797), no aplicaban el castigo previsto. El abandono de la línea sólo se autorizaba cuando el enemigo se retiraba. Se ordenaba caza general, en la que había que considerar si las posibilidades del éxito compensaban los riesgos de romper la línea de combate y si durante la caza los buques podían contar con apoyo mutuo. Por ello la decisión de ordenar caza general implicaba una gran responsabilidad, propia de almirantes valientes y agresivos.

El pensamiento naval reflejado en estas doctrinas estuvo influenciado por el primer tratado de táctica naval escrito en 1698, *L'art armées navales*, por el padre jesuita Francés Pere Hoste, que había recogido las enseñanzas de las guerras anglo-holandesas del siglo XVII. Condicionó especialmente las tácticas navales francesa y española. Se le hace responsable de haber sacrificado la búsqueda del combate a la monomanía de los dispositivos geométricos teóricos que reducían la táctica a una actividad cinemática, eliminando de esta

manera todo espíritu ofensivo, en contraposición con la Marina inglesa, que en el último cuarto del siglo demostró que sus instrucciones para el combate eran flexibles, sencillas y eminentemente ofensivas.

La primera parte de esta obra describía cinco formaciones u órdenes: de combate, de marcha, de retirada, de defensa de un paso y de paso de un estrecho.

El orden de combate era la línea de fila ciñendo.

Los órdenes de marcha también eran cinco:

- El primero tenía su aplicación cuando se conocía la banda del combate. Los buques formaban en línea de marcación, que coincide con la línea de bolina, o sea, la línea de ceñida respecto al viento.
- El segundo se aplicaba cuando no se conocía la banda del combate. Los buques se colocaban en línea de marcación orientada perpendicularmente a la dirección del viento.
- El tercero correspondía a la navegación con vientos largos o de popa. Consistía en una formación lineal formando un ángulo obtuso centrado sobre el eje del viento.
- El cuarto era una formación de columnas. Cada columna podía estar formada por una o más divisiones.
- El quinto era el formado por tres columnas, cuyas cabezas estaban orientadas en la línea de bolina.

La segunda parte del libro trataba de los cambios de órdenes de marcha al de combate.

La tercera parte trataba del restablecimiento cuando el viento se había calmado.

La cuarta parte describía el paso de un orden a otro.

La quinta parte correspondía a los movimientos de la fuerza sin cambiar los órdenes.

Todo ello acompañado de figuras en las que se indicaban geométricamente las posiciones iniciales y finales.

La última parte contenía la composición de una fuerza naval en la que se establecía que una escuadra se componía de tres divisiones, mandadas por un almirante que va en el centro, con la división de vanguardia bajo el mando subordinado de un vicealmirante y la división de retaguardia con un contralmirante como mando subalterno.

En esta parte se describía: la posición de los buques en el combate; el dispositivo en caso de tempestad, formado por tres columnas muy separadas; el proyecto de señales, en el que se descartaba como signo de reconocimiento el que cada escuadra o división izase un color; así por ejemplo, en el caso de tres escuadras, la primera izaría el blanco, la segunda blanco y azul y la tercera azul.

La táctica que propugnaba era posicional, y geométrica. El tratado era muy rígido y cartesiano, dejando poca iniciativa a los comandantes, es decir, que carecía de flexibilidad.

Esta obra inspiró a los tratadistas franceses que le siguieron, especialmente a los franceses de la primera mitad del siglo. En 1763 Bigot de Morogues publicó la obra *Traite des signaux o tactique navale*, que preconizaba el desbordamiento y la ruptura de la línea enemiga ante ciertas circunstancias que debían realizarse siempre que se tuviese la superioridad numérica, con el fin de destruir o apoderarse de buques aislados o expuestos, y que la ruptura debía hacerse cuando se produjese un vacío en la línea enemiga. Le siguieron varios tratadistas que analizaron y criticaron la obra de Hoste con fundamentos contradictorios; finalmente, el conde Grenier y Dámblimont fueron innovadores tácticos. Este último, en 1788, en su obra *Tactique Navale*, sugería mantener la ofensiva en la mar mediante una combinación de las fuerzas organizadas en divisiones escalonadas en profundidad proporcionándose apoyo mutuo.

En España, por el contrario, no existieron tratadistas navales propiamente dichos en este siglo, solamente se hicieron algunas traducciones que no llegaron a publicarse, tales como la del marqués de la Victoria en 1728, seguida por la de Blas Moreno en 1744, Juan Lombardero en 1770 y Pedro de Leyva en 1807.

El primer libro publicado en español fue el de José Mazarredo en 1776, con el título de *Rudimentos de táctica naval*, que era menos empírico y más especulativo que la obra de Hoste con un conjunto de formaciones geométricas y dispositivos de marcha preparados para el combate, que podía llevarse a cabo no sólo ciñendo, sino también de través. Establecía cinco órdenes de marcha, tres de ellos eran formaciones lineales con los buques en línea de fila o de marcación orientada en la demora de bolina. También admitía otro dispositivo de marcha navegando en línea de fila o línea de marcación, orientada perpendicularmente a la dirección del viento. Los otros dos dispositivos u órdenes de marcha eran formaciones superficiales de columnas con las cabezas orientadas en la demora de bolina. Tampoco esta obra dejaba iniciativa a los comandantes.

Las evoluciones consistían básicamente en el paso rápido de la formación de marcha a la de combate. Eran rígidas indicaban el momento en el que cada división tenía que fachear en espera de la incorporación de las otras dos, el momento de iniciar las viradas por delante o por redondo y la permutación de puestos. Todo ello con fórmulas trigonométricas en las que se indicaban los ángulos que tenían durante los cambios. El método era muy geométrico, excesivamente preciso y poco flexible, con gran semejanza al de Hoste, del que muy probablemente se inspiró. Eran evoluciones de salón más que evoluciones reales, ya que los buques tenían distintas curvas de evolución y su comportamiento era desigual en las viradas. Todo esto daba lugar a que duran-

te la formación de línea de combate se produjesen grandes claros y que algunos buques quedasen sotaventados y por tanto con posibilidad de convertirse en presas fáciles.

Señalaba la distancia entre buques: distancia normal durante la navegación dos cables (370 metros), distancia normal durante el combate 2/3 de cable (123 metros). Cada columna podía estar formada por una o más divisiones.

La escuadra de reserva se situaba a unos 500 metros por el través del centro y a sotafuego. Las fragatas iban algunas en la línea de combate y otras a sotafuego cerca de la línea de combate y su cometido era retransmitir las señales la fuerza. Los brulotes (buques incendiarios) se situaban entre la línea de combate y la escuadra de reserva.

El aspecto más interesante era el que indicaba el paso rápido de la formación de marcha a la de combate, en las tres situaciones de navegación en relación con la dirección del viento, ciñendo, de través o a un largo. El combate se desarrollaba ciñendo desde barlovento y en línea de fila.

En esta época la táctica del abordaje, como acción principal, había sido sustituida por el combate artillero. El espolón había desaparecido, así como el castillo de proa concebido para el asalto y se disminuyó la altura del alcázar a popa, proyectado para que desde allí los arcabuceros dominasen la cubierta enemiga y evitasen el abordaje. Se subió la cubierta principal para aumentar el número de cañones.

La fortaleza de una marina se medía por el número de buques de línea, cuyo cometido era el de conseguir el dominio del mar. Los navíos de línea se clasificaban por el número de cañones, que oscilaba entre 130, caso único el del español *Santísima Trinidad*, y 50. Su clasificación variaba según las marinas.

La potencia de cada cañón se medía por el peso de la munición en lugar de su calibre, debido a que el efecto destructor era por choque y no por explosión y por tanto era función de su energía cinética. Así pues, un cañón de 36 significaba que su proyectil pesaba 36 libras. La categoría de cada navío venía indicada por el número de cañones que montaba.

Al conjunto de cañones ubicados en cada cubierta se denominaba batería, que en la Armada española iba mandada por un teniente de navío; así pues, la artillería corría a lo largo de ambos costados. El máximo poder de una escuadra consistía en el empleo de toda su artillería, situación proporcionada por la línea de fila, línea que tenía que ser mantenida a toda costa durante el combate y que presentaba una formación compacta cuya distancia entre buques no superaba normalmente los 100 metros. La pérdida de un puesto en la línea suponía un consejo de guerra para el comandante.

Los cañones empleados en las distintas marinas europeas eran prácticamente iguales. No obstante, los navíos españoles tenían menos cañones, la mayoría de sus unidades de combate montaban 50 ó 60 cañones y con calibres

menores al de sus homólogos franceses e ingleses, debido en gran parte a que la Armada consideró como prioritaria la defensa de las comunicaciones marítimas en vez del ejercicio del dominio del mar, como ocurría en la Marina británica, lo que no requería grandes calibres.

Las fragatas, buques de menor porte, con tres palos cruzados, más rápidas que los navíos, eran los buques apropiados para la defensa del tráfico marítimo.

La importancia de una fuerza naval se medía por su capacidad artillera, es decir, por el número de bocas de fuego. La victoria se conseguía mediante una acertada elección de la distancia de combate, la puntería y el ritmo de fuego.

La artillería se empleaba de los tres modos siguientes:

- Tiro a desarbolar dirigido a las velas para fijar al enemigo y poder envolverle.
- Tiro de contrabatería para inferir el mayor daño posible a las sobrecargadas dotaciones de los cañones.
- Tiro para hundir al buque enemigo, conseguido principalmente con la batería baja y cuyos proyectiles producían orificios en el casco.

La secuencia normal en los combates se producía con el tiro a desarbolar a la máxima distancia de tiro, que era de unos 1.000 metros, seguido por el de contrabatería, a unos 500 metros y con munición apropiada, y tiro para hundir al enemigo. La falta de precisión en el tiro requería un acercamiento progresivo. La distancia disminuía llegando al contacto, llamado «acción a apagapenoles», en el que se llegaba a tocar las velas bajas. Antes de llegar a esta situación y al estar al alcance de la fusilería, los arcabuceros hacían fuego contra el enemigo (recordemos que Nelson murió por un disparo desde el navío francés *Bucentauro*).

El combate podía finalizar con el abordaje y asalto al llegar a abarloadse los buques.

Los buques carecían de direcciones de tiro, la puntería era a «ojo de buen cubero» del cabo de cañón, que era el jefe de pieza que hacía fuego con independencia en el momento del extremo del balance del buque o bien a su paso por la horizontal, elevando el cañón ligeramente sobre la línea de tiro. Prácticamente se despreciaba la acción de la gravedad sobre el proyectil, cuya trayectoria se consideraba rectilínea. En el tiro a desarbolar se apuntaba debajo de la verga mayor o la del trinquete, y en el tiro a hundir apuntaba a la línea de flotación. A últimos del siglo XVIII se recomendaba un ángulo de puntería del orden de 5º de elevación del cañón sobre la visual. Churruca un mes antes de la Batalla de Trafalgar, en sus recomendaciones a los oficiales para que fijasen, a los cabos de cañón, los puntos de mira correspondientes a los blancos a batir, les proporcionó unas tablas de tiro en las que se tabulaban los ángulos de tiro de acuerdo con las distancias, con los calibres y con las municiones. Churruca consideraba que en el tiro a desarbolar, a su juicio el más



importante, la prioridad a batir serían las encapilladuras de los palos, especialmente el trinquete desde que entrase en la distancia de tiro y al estar a distancias medias de 600 metros recomendaba batir el alcázar, el castillo y la rueda del timón. El fuego con metralla debería batir a las arraigadas de los palos y a las tablas de jarcia. La doctrina francesa era semejante; sin embargo, los ingleses dedicaban generalmente las baterías altas a desarbolar y las bajas directamente al casco. Montaban gran número de carronadas, cañones ligeros de gran calibre, que resultaban mortíferos cuando se estaba dentro del alcance de la fusilería.

Cuando el combate era de vuelta encontrada, el tiro era por salvas de la batería a la orden del jefe.

El ritmo de fuego era un factor esencial del combate, que exigía un alto grado de adiestramiento de la dotación de cada cañón, que llegaba a ser de 14 hombres. El cabo de cañón ordenaba la elevación y orientación de la pieza, y requería en cada disparo nueve voces de mando. Al dispararlo retrocedía el cañón y se frenaba por medio de una braga de cáñamo que envolvía la culata, se cargaba el cañón por la boca y se le hacía entrar en batería por medio de dos aparejos. Este ciclo, efectuado después de cada disparo y en esta maniobra complicada por los bandazos y cabezadas, requería unos sirvientes bien adiestrados. Un cañón de 36 pesaba unos 5.000 kilos y necesitaba para su manejo de 14 a 16 sirvientes. Todo ello influía evidentemente en el ritmo de fuego. Con dotaciones bien adiestradas se conseguía un disparo cada dos minutos. La Marina británica, con su gran adiestramiento, conseguía ritmos superiores. En la batalla naval de Aboukir lograron hacer tres disparos cada dos minutos. Las victorias alcanzadas se debieron en gran parte a la mejor destreza en el manejo de la artillería. Asimismo los buques británicos montaban gran cantidad de carronadas, se podía apuntar con mayor facilidad y permitía en cierta medida la puntería en orientación. Se manejaba con sólo cuatro hombres. Tenía menos alcance y menor precisión en el tiro, pero producían grandes destrozos, al estar al alcance de la fusilería.

Hasta finales del siglo XVIII el proyectil era macizo y de forma esférica, primero de piedra, cañones pedreros, y luego de hierro fundido. Para aumentar sus efectos destructores, en el tiro a hundir, los ingleses en Trafalgar emplearon las balas pesadas, que consistían en proyectiles esféricos huecos rellenos de plomo. Con el aumento de peso se conseguía mayor perforación.

En el tiro a desarbolar y para poder destrozarse la arboladura, se empleaban las balas encadenadas, que consistían en dos balas esféricas macizas unidas por una cadena y las balas de palanqueta formadas por dos balas macizas unidas por una barra de hierro.

Para producir incendios se utilizaban las llamadas balas rojas, proyectiles esféricos de fundición puestos al rojo en un hornillo.

A primeros del siglo XIX se utilizó la granada, en la que el proyectil deja de actuar únicamente por la energía del impacto para actuar por explosión por una espoleta de tiempos. La granada con el tiempo eliminó al proyectil macizo y fue la causa principal de la desaparición de los buques de madera.

El fuego se hacía hasta entonces por medio del denominado botafuego, mecha de azufre que se acercaba al llamado oído relleno de pólvora. Con el retardo de fuego producido y debido al balance del buque, el tiro resultaba impreciso. Este inconveniente se anuló con la adopción por ingleses y franceses de la llave de chispa, empleada con anterioridad en los fusiles. Las marinas francesa y española tiraban a desarbolar, mientras que la inglesa tiraba a hundir, dos concepciones distintas del combate naval.

### Las señales tácticas

En el siglo XVIII las comunicaciones navales habían progresado poco respecto a las épocas anteriores. Las comúnmente usadas eran:

- A la voz por medio de grandes bocinas, que llegaron a ser de dos metros y medio de longitud.
- Visuales, banderas de día y faroles de noche.
- Acústicas, cañonazos, campanas, descarga de fusiles e instrumentos musicales de percusión.

Las visuales se codificaban en los cuadernos de señales propios de cada escuadra en campaña, que se anexaban a las instrucciones tácticas en vigor. En combate el humo no permitía distinguirlas, por lo que se necesitaba contar con planes previos bien concebidos que restringiesen en lo posible la utilización de las señales.

A pesar de que las maniobras tácticas eran bastante simples, los códigos de la época eran engorrosos, se prestaban a falsas interpretaciones; así, por ejemplo, cada bandera significaba varias cosas según el lugar y la circunstancia de su colocación.

Para informar de los movimientos del enemigo a gran distancia y para retransmitir órdenes a los buques o divisiones lejos del buque insignia se utilizaban con profusión las fragatas y los bergantines. Los ingleses destacaban con gran eficacia buques ligeros a distancias regulares con el objeto de transmitir rápidamente informaciones a grandes distancias. Durante la noche o en niebla las señales se hacían con cañonazos o con faroles.

La Armada utilizaba las Instrucciones y Señales de Mazarredo, inspirado en el procedimiento originado por el marqués de la Victoria, que había simplificado el sistema de señales. En el caso de una flota combinada, se utilizaba el código de su almirante jefe. En Trafalgar la flota francoespañola adoptó el código francés. Los británicos empleaban códigos similares, hasta que a finales del siglo XVIII adoptaron un código que permitía reproducir con fidelidad el lenguaje hablado. A pesar de todo, Nelson necesitó izar 32 banderas

para comunicar su célebre mensaje antes de entrar en acción cuyo verdadero significado es «Nelson espera que cada uno cumpla con su deber». (esta señal le pareció obvia a Collingwood).

### **Evolución de la táctica naval a partir de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1779-1783)**

La estrategia naval británica en esta guerra fue defensiva, aun cuando en los combates navales su actuación fue ofensiva. El resultado general en lo que concierne a la guerra naval fue negativo para Inglaterra, positivo para Francia y en menor medida positivo para España, al contrario de lo que había sucedido en la Guerra de los Siete Años (1756/1763).

La Marina francesa, en aquella época, era la mejor del mundo; sin embargo su tradicional cautela impidió que sus victorias fueran decisivas. Francia cometió el error de no insistir en el desembarco en Inglaterra. La alianza con España le desvió de esta acción por atender a los objetivos periféricos españoles. La flota británica desplegada a lo largo de la costa americana cubriendo distintos puertos era extremadamente vulnerable. Inglaterra cometió el error de que sus fuerzas navales en Europa fueran inferiores a las de sus adversarios, que no supieron aprovecharse de esta ventaja y no disponía de fuerzas suficientes para bloquear los puertos franceses.

Francia aventajaba al Reino Unido en la teoría y práctica de la táctica naval. La *Tactique Navale* de Bigot de Morogues, publicada en 1763, no solamente exponía los distintos métodos de llevar a cabo la concentración sino que desarrolló un código táctico de señales tácticas. Tanto la teoría como las señales se incluyeron en *La evolución de los Escuadrones*, publicación en la que habían estudiado la mayor parte de los mandos de la Marina francesa. La evidente destreza francesa provocó una reconsideración de la doctrina naval inglesa. La Guerra de Independencia de los Estados Unidos supuso un adelanto táctico para la Marina británica.

En las batallas de Ushant y de Granada, los ingleses ordenaron caza general demasiado pronto y sufrieron daños considerables por ello. Era peligroso ordenar caza general ante un enemigo igual o superior, particularmente si tenía la línea formada o estaba apunto de tenerla. Vulneraron su doctrina, expuesta en las Instrucciones Permanentes de Combate, cambio aceptado por el cual el almirante podía dirigir el combate como juzgase oportuno y que ponía de manifiesto una tendencia a flexibilizar la rigidez propia de mantener la línea a toda costa.

El almirante británico Rodney apreciaba el valor de la concentración, que lograba mediante la reducción del intervalo entre buques. Idea que había sido tratada por el francés Morogues y utilizada por los melenistas británicos en el siglo anterior. En sus campañas navales experimentó la dificultad en el segui-

miento e interpretación de las señales tácticas. Dificultad que posteriormente la flota británica del Canal aminoró gracias al nuevo libro de táctica del almirante Kempelfent y de señales numerarias colocadas en un orden lógico, que proporcionaban flexibilidad táctica, demostrada en el combate de cabo Espartel mantenido con la Armada española, con resultado incierto.

La preparación para la expedición francoespañola a Jamaica llevó a una de las batallas navales de mayor dureza de la historia naval moderna, la de los Santos en abril de 1782, que marcó un hito en la táctica naval, realizado por ser la única victoria naval británica en esta guerra. Al iniciarse el combate, con ambas fuerzas navegando de vuelta encontrada con los franceses a barlovento, situación conseguida por el almirante De Grasse después de tres días de evoluciones, se produjo un cambio de la dirección del viento que ocasionó el entrar en facha, es decir, tomar por delante a los buques franceses, produciendo huecos en la vanguardia y en el centro de su línea, *huecos que aprovechó Rodney para atravesar la línea y conseguir esta victoria*, magnificada. Sin embargo, no mandó caza general y dejó escapar a los franceses, por lo que fue duramente criticado por su segundo en el mando, el almirante Hood.

En los combates, los ingleses contaban con la ventaja del cobreado de sus cascos, que les hacía más veloces, del mayor ritmo de fuego, de las mejoras de su artillería y la eficacia de las carronadas. Con esta batalla finalizó el teatro de guerra en el Caribe. Nelson en Trafalgar se inspiró en la maniobra de Rodney de cruce de la línea enemiga.

La flota francesa, destacada en la India bajo el mando del almirante Suffren, empleó con acierto la concentración y el doblaje de la línea por la retaguardia en los cinco combates navales de gran ferocidad, que fueron victorias estratégicas francesas, aun cuando no llegaron a ser batallas decisivas.

España recuperó Menorca tras una brillante operación en la que logró la sorpresa estratégica y táctica. En el golfo de México expulsó a los ingleses de la bahía de Honduras, recuperó Movile y Pensacola, conquistó la Florida con el eficaz apoyo de la escuadra del almirante Solano al general Gálvez. Sin embargo no pudo tomar Gibraltar, a pesar del gran bloqueo que mantuvo con las cañoneras del célebre almirante Barceló y que fue roto en tres ocasiones por la falta de acometividad de la fuerza de cobertura española.

La Marina francesa durante los primeros años de la Revolución Francesa había dejado de ser una marina potente, debido a la indisciplina, a los motines de las dotaciones, a la huida masiva de oficiales, en su mayoría de origen aristocrático. Posteriormente y con el ascenso de oficiales jóvenes simpatizantes de la Revolución, contó con buenos comandantes; no obstante quedó sin almirantes experimentados.

Durante la primera guerra de la Revolución, la que Francia mantuvo contra Inglaterra y España, en la batalla naval denominada por los ingleses la batalla del Glorioso Primero de Junio de 1794 por su gran victoria, tras cinco días de mal tiempo, de enfrentamientos y de maniobra para alcanzar posiciones tácti-

cas ventajosas, la flota británica necesitó dos días para conseguir el barlovento. Sin embargo, formadas ambas en líneas paralelas, el almirante Howe despreció el barlovento y ordenó cruzar la línea enemiga por giro simultáneo de sus buques, mediante la señal n.º 34 de su código de señales, que especificaba «que estando a barlovento el almirante ordenaba cruzar la línea enemiga para combatirle desde sotavento y viceversa, es decir, estando a sotavento el almirante ordenaba cruzar la línea también para combatirle desde barlovento y en cualquier caso si los comandantes no pudiesen llevar a cabo esta intención deberían actuar de acuerdo con las circunstancias».

Resulta altamente clarificadora la existencia de esta señal, puesto que indicaba la flexibilidad y la evolución de la doctrina inglesa, que se decantaba por atravesar la línea enemiga para atacarle desde la banda (que hasta entonces era la de sotafuego), incluso perdiendo barlovento. Evidentemente este cruce de línea tenía que provocar sorpresa y confusión, ofreciendo la ventaja de la sorpresa y confusión al tener el enemigo que cubrir la artillería en esta nueva banda. De sus 25 navíos en la línea, 10 consiguieron atravesarla y el combate a corta distancia se desarrolló con la ventaja británica que le propocionaba su superioridad artillera.

Los franceses perdieron siete buques y sus bajas humanas fueron cuatro veces mayores que las inglesas.

En la batalla naval de cabo San Vicente (1797), sostenida entre la flota inglesa mandada por el almirante Jervis y la española mandada por el almirante Córdoba (José), toda la fuerza inglesa, previa señal n.º 34, consiguió concentrarse sobre la retaguardia española, envolviéndola y destruyéndola en una maniobra ejecutada con independencia por sus divisiones de vanguardia, centro y retaguardia, sin que el resto de la fuerza española pudiera llegar a tiempo de apoyarla. Esta operación demostró que la Marina británica había recuperado la flexibilidad táctica de la escuela melenista, perdida desde las guerras anglo-holandesas del siglo anterior, introduciendo el principio de la guerra naval de «dividir una fuerza y dirigir cada división con la mayor facilidad posible hacia el punto que más se necesite». Principio que Nelson aplicó posteriormente en las batallas del Nilo y de Trafalgar.

Nelson en la batalla de cabo San Vicente era comandante del navío *Captain* y jefe de la división de retaguardia. Tuvo una brillante acción, tan audaz como antidoctrinal, al abandonar la línea sin orden expresa, dirigir personalmente el asalto y la rendición de dos navíos españoles. Actuación que de haberle salido mal hubiese arruinado su carrera en un consejo de guerra.

En ese mismo año, en la batalla de Camperdown, victoria inglesa frente a los holandeses, los británicos volvieron a cruzar la línea, mediante la célebre señal táctica n.º 34.

La batalla del Nilo (1998), aplastante victoria de Nelson sobre la flota francesa, fue un combate estático entre fuerzas fondeadas en líneas paralelas. Los buques franceses borneando y los ingleses fijos con sus costados paralelos a la

línea enemiga mediante el empleo de coderas fondeadas a popa y de tal forma que cada buque recibía el fuego enemigo de dos buques ingleses. Además, la división de vanguardia inglesa dobló a la francesa, que recibió el fuego por sus dos bandas, es decir, que consiguieron la concentración deseada.

Quizá el progreso mayor de la táctica naval en esta época es el de las operaciones anfibia, dada la gran cantidad de desembarcos que se dieron, y en las que las potencias marítimas, incluida España, tuvieron éxitos y fracasos debido a la dificultad que encierran. A título de ejemplo, el fracaso de Nelson en Tenerife, en un asalto anfibio tan audaz como mal concebido, y el de los ingleses en el alto de los Briones de Ferrol son muestras de la dificultad aludida. Sin embargo, la Marina británica consiguió una gran experiencia, y así en el desembarco de Aboukir (1801) desarrolló la doctrina anfibia, lográndose una eficaz colaboración entre la Marina y el Ejército. Utilizaron las fases que se contemplan en la doctrina actual como el ensayo y el movimiento buque/costa con la formación de olas de asalto en perfecta sincronía, creando un frente homogéneo, el apoyo de fuego, con un planeamiento detallado, en el que la mayor dificultad era el transporte de la caballería.

### **La táctica en el combate naval de Trafalgar**

En la batalla naval de Trafalgar, cuya descripción y análisis no son objeto de este artículo, la flota francoespañola bajo el mando del almirante francés Villeneuve, compuesta por 33 navíos, salió de Cádiz rumbo al estrecho de Gibraltar. La flota inglesa, bajo el mando del almirante Nelson, comandante en jefe de la Fuerza Naval británica del Mediterráneo, compuesta por 27 navíos, ejercía un bloqueo a distancia sobre las fuerzas aliadas surtas en Cádiz. Ambas se avistaron. Villeneuve se aperció de que no podría llegar a Gibraltar sin combatir y por tanto forzosamente tenía que aceptar el combate. Para evitar que Nelson le cortase su posible retirada a Cádiz, decidió invertir el rumbo formando la línea de combate en orden inverso. Esta evolución hecha por 33 navíos era extraordinariamente lenta y forzosamente dejaba sota-venteados algunos buques, y en el momento del contacto no estaba bien formada, presentando una ligera concavidad hacia la fuerza adversaria que desde barlovento se acercaba.

Nelson consideraba que una línea tan extendida no era manejable por su almirante y además retrasaba las comunicaciones que se transmitían sucesivamente barco a barco con extraordinaria lentitud. Una semana antes expuso a sus comandantes el célebre memorando, cuyas ideas había expuesto a sus amigos anteriormente en Londres; era un fiel espejo de su pensamiento táctico y de la confianza que le inspiraban sus subordinados. Reflejaba la formación y la maniobra del combate. Consistía en que:

- Para una fuerza de 40 buques, era casi imposible formar una línea de combate sin retraso, con mal tiempo, vientos variables u otras circunstancias que pueden ocurrir, que permitiera lograr una acción decisiva sobre el enemigo.
- La formación de marcha y la de combate fuera la misma.
- La formación fuese en dos columnas con las cabezas en línea de frente bajo el mando de Nelson y de Collingwood. La primera contendría a la vanguardia y cruzaría la línea enemiga por los dos últimos buques de la vanguardia, o sea, los dos últimos buques por la proa de su almirante, que supuestamente estaría en la cabeza del centro, combatiendo con el centro enemigo, y la segunda cruzaría por la cabeza de la retaguardia para destruirla. De esta forma la vanguardia enemiga no podía entrar en combate antes de que el resto fuese eliminado.
- Daba libertad absoluta a Collingwood para maniobrar su división para atacar y proseguir hasta capturar o destruir al enemigo y mantener la división en formación tan compacta como le fuera posible. En el caso de que los buques tuvieran dudas en la visión o en la interpretación de las señales, tendrían libertad para maniobrar con independencia, teniendo en cuenta que ningún comandante actuaría erróneamente si consiguiese poner su buque al costado de un buque enemigo.

Se deduce su agresividad y su confianza en la victoria. Nelson en esta batalla se decantó claramente por la doctrina de la escuela melenista, por su flexibilidad, por la autonomía que dio a los comandantes y por la carencia de rigidez de mantener la línea de fila, a toda costa, como formación de combate.

Villeneuve, por el contrario, en este combate siguió la doctrina de la escuela formalista, pues lo único que ordenó fue la formación de una línea de combate larga, rígida e inmanejable. Cometió dos errores: el primero, invertir el rumbo tardíamente, lo que ocasionó entrar en combate con la línea todavía sin ser compacta, y el segundo, no ordenar a su vanguardia virar en redondo para proteger al centro y a la retaguardia, cogiendo al adversario entre dos fuegos, tal y como le sugirió Churruca.

## Conclusiones

- Las guerras anglo-holandesa del siglo XVII marcaron un hito en la estrategia y táctica naval. A partir de ellas se impusieron las formaciones cerradas y las evoluciones para alcanzar una posición ventajosa para el combate.
- En el siglo XVIII se produjo un estancamiento en la táctica naval, estancamiento debido a la lenta evolución de la construcción de los buques y los escasos progresos en la artillería.

- La obra del padre Hoste de 1698, fundamentada en las enseñanzas de las guerras anglo-holandesas tuvo una gran influencia en la táctica naval adoptada por las principales marinas hasta bien entrado el siglo XIX.
- En España durante el siglo XVIII no surgieron tratadistas navales equiparables a los tratadistas extranjeros, debido en gran parte a nuestra subordinación a Francia en cuanto al material naval.
- A partir de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos se tiende a mayor flexibilidad en los dispositivos de combate y se experimentan tácticas de rotura de la línea de combate, iniciada en la batalla de los Santos por el almirante británico Rodney y que sirvió de idea fuerza para Nelson en Trafalgar.

### Conclusión final

A lo largo de esta época, la táctica en los combates navales osciló alrededor de las dos concepciones antagónicas melenistas y formalistas. La rigidez de los dispositivos geométricos y de las evoluciones, así como del mantenimiento a toda costa de la línea de combate, fueron desapareciendo lentamente. La escuela melenista se fue imponiendo lentamente hasta el Combate de Trafalgar.

