

LA MANIOBRA DE TRAFALGAR: LA COLUMNA Y LA LÍNEA

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ
Licenciado en Derecho
Madrid, España
Recibido: 29/07/2024 Aceptado: 14/10/2024

Resumen

Normalmente se viene considerando que la batalla de Trafalgar fue el resultado ineludible o esperado de una gran superioridad de la Royal Navy sobre una Armada española que ya iniciaba su decadencia y una Marina francesa todavía no recuperada de los traumas de la Revolución. A ello se añade la personalidad vacilante de Villeneuve y sus desacertadas decisiones frente al alabado genio de Nelson. En el presente artículo se expone la posibilidad de que todos esos factores no fueran tan decisivos. Con este objeto se examina la evolución de la táctica naval en el siglo anterior hasta llegar a 1805, y se analizan las decisiones tácticas de los comandantes en jefe de ambas escuadras; los medios, personales y materiales, de que disponían; se exponen las posibilidades que ofrecía la doctrina de los tratadistas y la experiencia de los combates navales anteriores, y se concluye que el resultado de la batalla podía –y quizá debía– haber sido diferente.

Palabras clave: Trafalgar, Royal Navy, Real Armada, Marina francesa, Villeneuve, Nelson, táctica naval.

Abstract

It is normally considered that the Battle of Trafalgar was the inevitable or expected result of a great superiority of the Royal Navy over a Spanish Navy that was already beginning its decline and a French Navy not yet recovered from the traumas of the Revolution. Added to this is Villeneuve's hesitant personality and his poor decisions in the face of Nelson's praised genius. This article exposes the possibility that all these factors were not so decisive. With this objective, the evolution of naval tactics in the previous century is examined until reaching 1805 and the tactical decisions of the Commanders in Chief of both Fleets, the means, personal and material, at their disposal are analyzed; The possibilities offered by the doctrine of the writers and the experience of previous naval combats are exposed, and it is concluded that the result of the battle could –and perhaps should– have been different.

Keywords: Trafalgar, Royal Navy, Spanish Navy, French Navy, Villeneuve, Nelson, Naval Tactics.

ES universalmente conocido que, en Trafalgar, la escuadra combinada hispanofrancesa fue derrotada por la escuadra británica, que la atacó en dos columnas que, atravesando la línea aliada, la envolvieron y fragmentaron. En este artículo estudiamos la evolución de la táctica naval y la aparición de esta maniobra de ataque, así como los potenciales medios de defensa contra ella.

La evolución de la táctica naval

La formación táctica de combate dominante a comienzos del siglo XVIII es la línea. Su origen se encuentra en las guerras navales anglo-holandesas del siglo anterior.

En la opinión común de los autores¹, la fecha clave es 1653. En efecto, a mediados de siglo existía una general insatisfacción en las tácticas navales existentes, reducidas a poco menos que desordenados combates de escuadrones de buques que operaban con gran independencia; sin embargo, hasta el momento no se había encontrado un sistema sustitutivo adecuado. En la batalla de Portland (18/2/1653), durante la primera guerra anglo-holandesa, cuatro escuadrones ingleses que se encontraban separados corrieron un grave riesgo de ser batidos en detalle y destruidos; como consecuencia de ello, en las *Fighting Instructions* de 29/3/1653 se dispuso, «upon severest punishment», que todo buque debía seguir la estela del anterior sin dejar espacio entre ellos, cerrando inmediatamente los huecos que pudieran dejar los que,

(1) Como exponente de todos, LAVERY: 1983, t. I, pp. 9 y 26.

por avería o incapacidad de mantener el fuego, tuvieran que abandonar la línea.

Esta formación de combate presentaba diversas ventajas, pero la fundamental era que permitía proteger las partes vulnerables de los buques, es decir, la proa y la popa, salvo la proa del primero y la popa del último de la fila. Toda la escuadra formaba así una línea continua, que de este modo dio a los buques que la integraban el nombre de «buques de línea».

Sin embargo, la formación en línea tenía también inconvenientes, el principal de los cuales era su escaso carácter resolutivo, dada la relativa ineficiencia de la artillería de la época; de ahí que espíritus emprendedores ensayaran diversas maniobras tendentes a compensar esta deficiencia. Una de estas maniobras era atravesar la línea enemiga, antecedente de la maniobra británica de Trafalgar, por lo que nos referiremos a ella con exclusividad, explicando su origen y las variantes experimentadas hasta llegar a 1805.

Al parecer, el primero en atravesar la línea contraria fue el almirante De Ruyter, quien realizó esta maniobra en la batalla contra los ingleses en 1666, con el resultado de capturar diecinueve buques enemigos y de perder solo cuatro de los propios. La maniobra volvió a repetirse varias veces por ambos contendientes en la batalla de Texel, en 1673.

Estas experiencias fueron recogidas por el jesuita francés Paul Hoste en su *Traité des évolutions navales*, de 1697, en el que esboza las bases de una doctrina de empleo. Para este autor, la de atravesar las líneas enemigas se trataba de una maniobra al mismo tiempo audaz y delicada, que exigía una consumada maestría para llevarla felizmente a la práctica, por lo que, a su parecer, no debía intentarse sino en alguno de estos casos:

- 1) a fin de evitar un mal mayor;
- 2) cuando la armada enemiga hubiese dejado un gran hueco en medio de sus escuadras;
- 3) cuando una parte de la armada enemiga hubiese quedado desamparada.

Por el contrario, frente a la dificultad de la maniobra, el resistirla no resultaba particularmente difícil para el contrario; según Hoste, no se debía experimentar demasiado temor ante ella, bastando para abortarla mantener sin fisuras la formación propia. El jesuita añade que, en el caso de ser atravesada la línea, la escuadra que lo sufre puede hacer virar su formación en el mismo sentido, atrapando entre dos fuegos al que había intentado la maniobra; posteriormente volveremos sobre este extremo.

La idea de atravesar la línea enemiga fue recogida por los autores franceses posteriores, como el vizconde de Morogues en su *Tactique navale*, de 1763 (p. 52), y por Bourdé de Villehuet en su obra *Le manoeuvrer*, de 1765 (pp. 343 y 344). Uno y otro describen la operación siguiendo a Paul Hoste sin introducir aportaciones significativas.

Conviene destacar que todos estos autores limitan su exposición a la idea de atravesar la línea contraria con el objeto de ganar el barlovento, sin otra

pretensión táctica salvo, accesoriamente, desorganizar la armada enemiga; operación de escaso efecto, dado que todos ellos consideran que la maniobra puede ser replicada por la armada oponente volviendo, por tanto, a la posición anterior. Así resulta del gráfico siguiente (fig. 1), que reproduce la maniobra según Morogues.

El primer autor que conozcamos que asigna a la maniobra una significación táctica decisiva es Mazarredo en sus *Rudimentos de táctica naval* (1776), donde describe la operación de cortar la línea enemiga como interponerse en ella «dejando separada parte o la mitad de esta para poner entre dos fuegos aquella por donde se corta y acabar de derrotarle más presto»; para ello sería necesario que el corte de la línea enemiga lo realizara «una parte importante de la Escuadra que lo intenta», y concluía que esta maniobra, siendo posible y oportuna, «rara vez dejará de ser decisiva en la destrucción del enemigo». Esta es la clave del pensamiento de Mazarredo y, a la vez, su originalidad.

Naturalmente, el español concuerda con los autores antes citados en que, para realizar la maniobra, es preciso que se produzca algún hueco en la línea enemiga, pero a diferencia de aquellos la contempla tanto partiendo de la situación de sotavento como desde la de barlovento, en la que lo conseguirá con mayor facilidad.

El modo de impedir ser cortado, dice Mazarredo, es no abrir un claro que lo facilite, manteniendo la línea siempre unida, con capacidad de continuar el combate hasta el fin. Particular cuidado ha de tenerse con los navíos que durante el combate queden desmantelados o desarbolados, que necesariamente han de desordenarse, provocando así huecos en la línea (MAZARREDO: 1776, § 279-282, pp. 193-196).

Como vemos, también en este punto Mazarredo comparte las ideas de sus predecesores en la forma de impedir que el enemigo rompa su formación lineal, aunque, a diferencia de ellos, admite que pudiera producirse algún claro en la línea; no obstante, lo considera un «caso extremo», para el cual preveía defender el claro «con los brulotes y buscar en la temeridad el remedio de tan mala situación», lo que ya revela lo aventurado de una defensa fundada en la «temeridad» y que, por otra parte, tampoco resolvía la situación, pues añade que, como el atacante también puede hacer uso de sus brulotes para ampliar la brecha, «será muy raro el poder impedirselo». Obviamente, la maniobra defensiva con los brulotes se vería además muy entorpecida si el enemigo atacara desde barlovento y los brulotes tuvieran que maniobrar contra el viento. En cualquier caso, el empleo de los brulotes parece en esta época un concepto ya anticuado y de muy problemático uso.

Como complemento de la línea de la escuadra o cuerpo de combate, preveía Mazarredo otra línea de fragatas repetidoras de órdenes, que habrían de formar en línea paralela a la escuadra y muy inmediata a ella, a la parte opuesta a la del enemigo. Los brulotes se situarían también en otra línea paralela a la de las fragatas, a trescientas brazas de estas.

Por último, prevé la posible existencia de un cuerpo de reserva «a quien no se quiera hacer formar en la línea principal de combate», que se situaría en otra

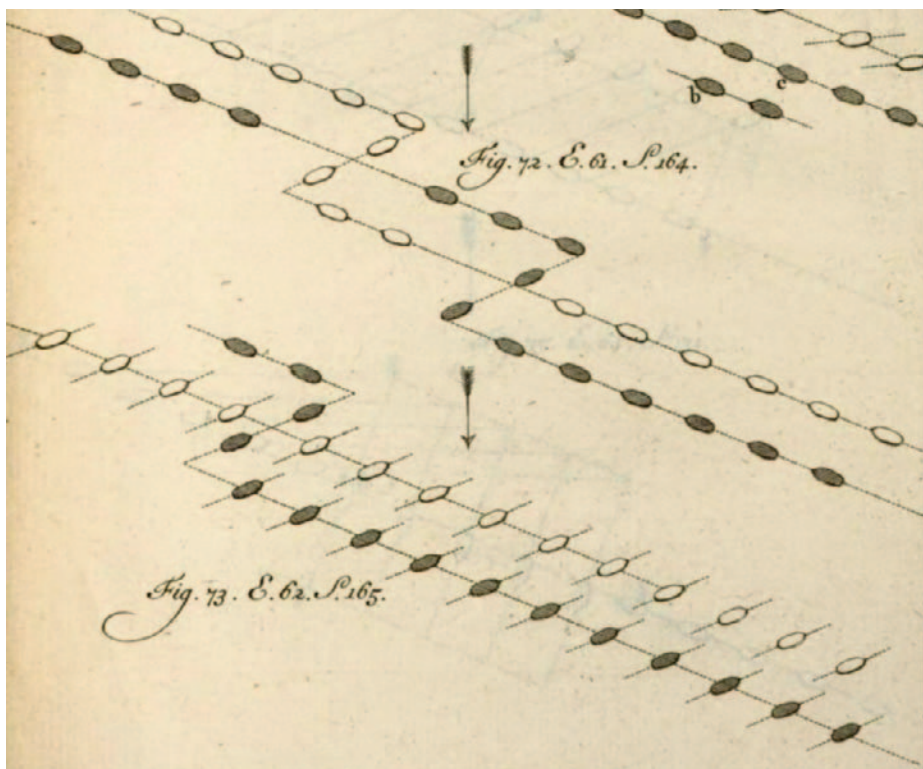


Fig. 1. Maniobras de atravesar la línea enemiga. Vizconde de Morogues, *Tactique navale* (1763)

línea paralela a la principal, a doscientas brazas de la línea de fragatas repetidoras (ib., § 111 y 115, pp. 46 y 47). Desde luego, la idea de una reserva no era nueva; ya había sido aplicada con eficacia decisiva en Lepanto, pero desde que se impuso rigurosamente la línea como formación de combate, la idea de un cuerpo separado quedó rigurosamente prohibida y se perdió. No aparece en los tratados doctrinales de la época; es Mazarredo el que resucita la idea.

En su momento veremos la importancia capital de esta previsión, pero ya desde ahora destacamos que, por su mayor proximidad a la línea de batalla, los navíos del cuerpo de reserva estarían mejor situados que los brulotes (cien brazas más próximos) para acudir a cerrar los huecos que se hubieran producido en la línea de batalla y, obviamente, sus posibilidades de éxito serían mucho mayores. Sin embargo, Mazarredo no hace ninguna observación explícita en este sentido, aunque es evidente que una reserva siempre se apresta para auxiliar el punto más vulnerable del combate; esta es, básicamente, su razón de ser.

Como vemos, Mazarredo anticipa los dos elementos clave de una nueva táctica: la posibilidad cierta de que se rompa la línea de batalla tradicional, y



Fig. 2. Batalla naval de Chesapeake, representación perfecta del combate en línea. Hampton Roads Naval Museum

el efecto decisivo de un ataque masivo sobre una parte de la escuadra enemiga. Este segundo elemento no había sido empleado en la práctica, pero del primero (el riesgo de claros en la línea) todos los marinos profesionales tenían abundante experiencia. Así, el vizconde de Grenier, jefe de división de la Marina francesa, al que luego nos referiremos, señala la multitud de causas por las que la línea de combate puede romperse: las diferentes velocidades de los buques que la componen, los defectos de construcción de alguno de ellos, que lo hagan derivar, o el simple cambio del viento; a ello deben agregarse las derivadas del combate, tales como el desarbolado de un buque, la avería del timón o los destrozos sufridos por el fuego enemigo, causas todas que impiden que el buque pueda mantenerse en la línea y lo obligan a abandonarla. El mismo efecto puede producir una mala transmisión o interpretación de las órdenes, por ejemplo, un cambio de rumbo, perfectamente posible dadas las grandes longitudes de la línea y el humo del combate.

Todas estas circunstancias eran perfectamente conocidas; así, un cambio de viento arruinó la línea francesa en la batalla de Los Santos y permitió a Rodney aprovechar el hueco y derrotar a De Grasso de manera decisiva. En Trafalgar, es conocido que la situación e intensidad del viento no era la misma en la cabeza de la escuadra combinada que en la retaguardia, lo que provocó disfunciones en la línea.

Concluimos la exposición de la doctrina de Mazarredo señalando que no hay noticia de que su maniobra de ruptura, como elemento decisivo, fuera

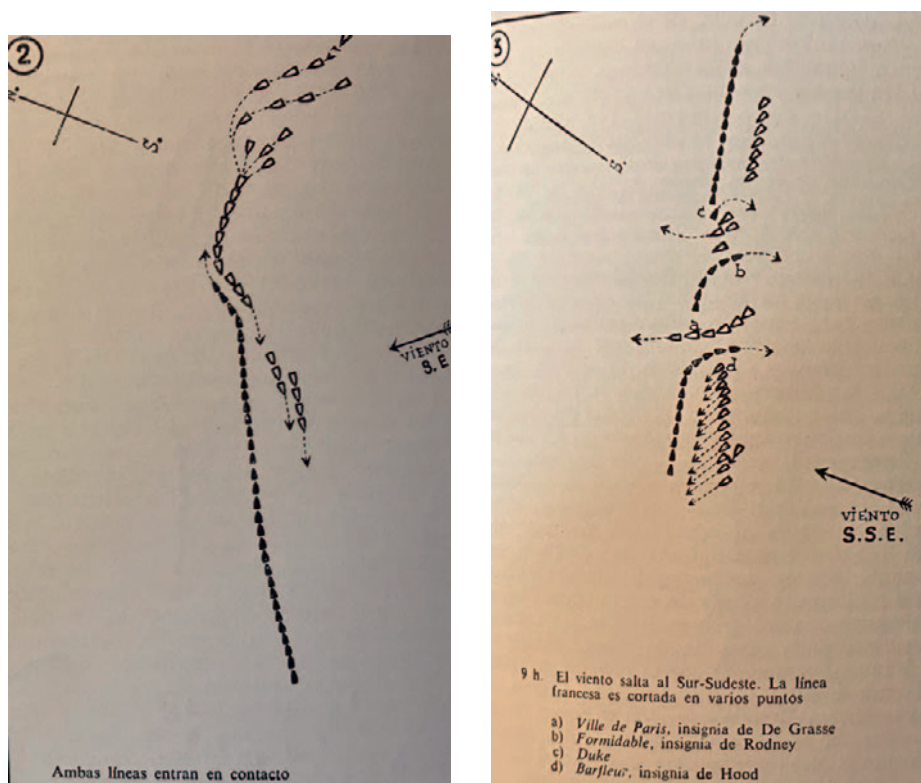


Fig. 3. Combate de Los Santos. Los buques ingleses, en negro. *Enciclopedia general del mar* V. Garriga, 1968

intentada siquiera por ninguna escuadra, ni española ni francesa. Tampoco hay noticia alguna de la formación de una reserva.

En la doctrina y práctica británicas, la cuestión es más confusa. De momento, la práctica naval siguió aferrada a la idea tradicional de combate en líneas paralelas; así lo vemos en la batalla de Chesapeake (5/9/1781), que si bien supuso un triunfo estratégico francés, al impedir la llegada de los aprovisionamientos que necesitaba el ejército de Cornwallis, desde el punto de vista táctico terminó con un combate en tablas donde ninguna de las escuadras enfrentadas derrotó decisivamente a la otra.

Sin embargo, la situación iba a cambiar rápidamente; en efecto, parece ser que en una fecha indeterminada, pero posterior a 1778 y, por tanto, ulterior a Mazarredo, John Clerk, un comerciante de Edimburgo retirado de su profesión y con contactos en el Almirantazgo, comenzó a exponer en forma manuscrita y en sus conversaciones con amigos marinos unas ideas que condenaban rotundamente el combate en línea y proponían el ataque masivo contra el centro o la retaguardia de la escuadra enemiga, que quedarían así

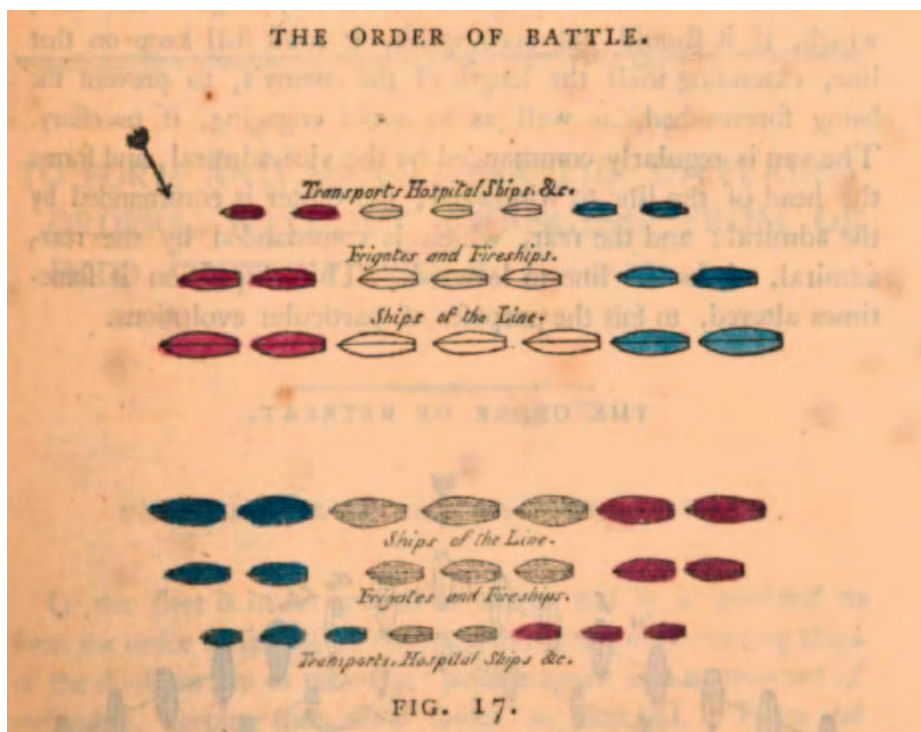


Fig. 4. Formación de la línea de combate propuesta en *A System of Naval Tactics*, obra editada por D. Steel

aisladas y bajo el fuego de toda la escuadra británica. Clerk partía de la base de que la vanguardia no podría auxiliar a la parte atacada, dado que un navío de línea podía tardar hasta media hora en virar para acudir al combate. Se dice que el punto de arranque de Clerk fue la lectura de los relatos de la primera batalla de Ushant (27/7/1778), donde el almirante Keppel consiguió un resultado indeciso contra la flota francesa del conde D'Orvilliers; en esa batalla no se perdió ningún barco, pero las bajas británicas doblaron a las francesas.

Algún autor (WHIPPLE: 1995, pp. 44ss.) ha sugerido que un manuscrito con las ideas de Clerk fue entregado a Rodney, quien lo aplicó en la batalla de Los Santos (12/4/1782) con el resultado de batir decisivamente a De Grasse, capturando cuatro navíos y destruyendo otro (el *César*) por voladura. No obstante, el mismo autor afirma que Rodney era reacio a penetrar en el hueco de la línea francesa, producido por un cambio del viento, y que solo la insistencia de Charles Douglas, comandante del buque insignia, el *Formidable*, pudo convencer al renuente almirante, entregándole la victoria. Sea como fuere, Clerk se atribuyó el mérito de la maniobra y, aunque su

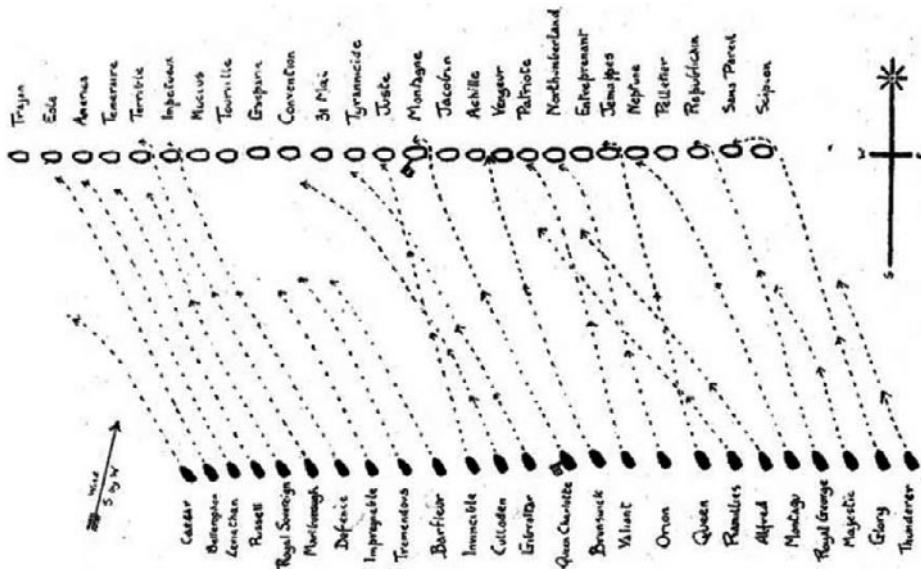


Fig. 5. Esquema de la época de la batalla del Primero de Junio. (Recurso de internet)

libro se publicó precisamente en 1782, Rodney no desmintió la influencia del escocés².

Las nuevas ideas fueron abriéndose camino, aunque no sin vacilaciones y retrocesos; en 1787, el vizconde de Grenier publicó su obra *L'art de la guerre sur mer*, que decía estaba adaptada a nuevos principios y a un nuevo orden de batalla y donde se recogían las ideas antes expuestas por Clerk y Mazarredo. Sin embargo, otra obra posterior, *A System of Naval Tactics*, editada por D. Steel y publicada en 1797 (véase fig. 4), parece una recopilación de las antiguas doctrinas de P. Hoste y de Villehuet, sin ninguna referencia a la maniobra de ataque a la línea enemiga. Sorprendentemente, todavía plantea un orden de batalla lineal que recuerda al despliegue en líneas paralelas de Mazarredo, con igual empleo de fragatas repetidoras y brulotes, pero unas y otras en la misma línea y con completo olvido del cuerpo de reserva, que es, como sabemos, una de las ideas clave del español.

Pero si las ideas teóricas progresaban con dificultad, la práctica naval las desbordaba aceleradamente. En la batalla de Primero de Junio de 1794, la flota francesa, ya en la etapa revolucionaria, mandada por Villaret-Joyeuse, aunque obtuvo un triunfo estratégico, pues consiguió salvar el vital convoy mercante al que protegía, tácticamente fue derrotada por la británica al mando de Howe.

(2) Sobre Clerk y su aportación a la maniobra de Rodney, puede verse ALCALÁ GALIANO: 1930, pp. 866ss., así como TRITTER: 1994, p. 10.

potentes fragatas de cuarenta cañones y que en la línea británica había navíos de solo cincuenta piezas.

La escuadra británica del almirante Duncan la atacó en dos columnas paralelas de ocho navíos cada una, como se aprecia en el gráfico adjunto. El resultado del combate fue la práctica destrucción de la escuadra holandesa, que perdió, capturados, nueve navíos y dos fragatas, sin que se registrara ninguna pérdida de buques por parte británica.

La idea de la inconveniencia del combate en línea de batalla se fue imponiendo de tal manera que, en Camperdown (1797), la escuadra holandesa decidió esperar el ataque de la británica fondeada y no en movimiento. Y lo mismo hicieron la francesa en Aboukir (1798) y la danesa en Copenhague (1801). Ello no impidió la derrota de ninguna de ellas porque, en todos estos casos, las escuadras derrotadas, aunque habían eliminado los riesgos de una línea en movimiento –sobre todo por la menor experiencia de las tripulaciones–, seguían conservando la línea como formación de combate.

Parece evidente la utilidad de la nueva táctica, que proporciona victorias decisivas frente a la inoperancia para conseguirlo de la línea tradicional. Pero este resultado espectacular no era obra exclusiva de la maniobra.

El segundo factor del éxito de la maniobra de ruptura

La maniobra de romper la línea enemiga proporciona un elemento básico para la victoria porque aísla –esa es su finalidad– una parte de la escuadra enemiga para concentrar contra ella la totalidad de las fuerzas propias. Pero, para que el éxito acompañara la operación, la destrucción de las fuerzas aisladas debía ser rápida y completa, con el objeto de que el resto de la escuadra contraria no tuviera tiempo de acudir en defensa de los cercados o que comprendiera que su intervención no podría resultar de ayuda, sino que se expondría a su propia pérdida.

Por supuesto que la mucho mayor eficiencia marinera de las tripulaciones británicas era un punto a su favor, pero lo significativo era la destreza de las dotaciones artilleras, unida a una serie de pequeñas mejoras, factores cuya suma representaba un enorme progreso en la potencia de fuego. Uno de los principales avances era el empleo, en los combates a corta distancia, de doble bala en la carga de los cañones. En experiencias realizadas en Woolwich en 1790 se apreció que la utilización de dos balas en una misma pieza disminuía el alcance notablemente, por lo que se recomendaba su empleo en distancias no superiores a las trescientas yardas (274 m); otro efecto de la doble bala era que disminuía la capacidad de perforación de los proyectiles, lo que no era un inconveniente sino, al contrario, una ventaja, porque el proyectil simple, a distancias tan cortas como las del combate en Trafalgar, perforaba limpiamente el costado de los buques sin producir astillas, que era el más mortal de sus efectos contra el personal. Aun así, en experiencias realizadas en 1810 se comprobó que, a cien yardas, el disparo

doble tenía capacidad sobrada para perforar con ambos proyectiles el costado de los navíos aun en la cubierta baja, que era la de máximo grosor³.

A la vista de estos datos, se comprende que el fuego con doble bala a corta distancia tenía que resultar devastador, toda vez que suponía doblar el peso de la andanada con efectos suficientes para perforar los más gruesos costados; si pensamos en el tiro de enfilada que efectuaron los buques ingleses en Trafalgar durante la maniobra de cruzar la línea aliada, podremos comprender que los buques españoles y franceses debieron de resultar abrumados por el fuego, así como por el enorme número de bajas y de daños que sufrirían ya desde los primeros momentos, con la consiguiente disminución de su capacidad de combate y maniobra y, en definitiva, de respuesta. Es muy probable que la disparidad de bajas en una y otra flota tenga su origen en esta circunstancia inicial del combate y en las sucesivas descargas dobles –o triples– de los buques que se iban incorporando al fuego contra los aliados, ya muy castigados. Los datos de la batalla confirman la anterior suposición: González-Aller (2004, p. 1651) afirma que, al pasar el *Royal Sovereign* por la popa del *Santa Ana*, le disparó una andanada con las cincuenta piezas de la banda de babor, cargadas con doble bala, que produjo «un efecto terrible pues le destrozó la popa, desmontó 14 cañones y causó no menos de 100 bajas». El tremendo impacto moral que semejante castigo debió de suponer en los primeros momentos del combate hace todavía más encomiable el extraordinario comportamiento de la tripulación, que sostuvo el fuego y destrozó a su agresor, lo que obligó a Collingwood a abandonar su buque insignia y transbordar a otro para continuar el combate. La doble bala se empleó por primera vez en Camperdown, y su utilización oficial, al menos en los primeros disparos del combate, se produjo el año siguiente.

No tenemos seguridad de que los buques españoles también emplearan la doble bala a corta distancia⁴, pero fueron ellos, no los británicos, los que sufrieron el fuego de enfilada de tan catastróficas consecuencias. Precisamente, si nos hemos extendido en este punto, es a los efectos que veremos más adelante.

Otra innovación de Douglas fue la introducción de cañones de pluma de ave, rellenos de pólvora y previamente preparados, que sustituían ventajosamente, en velocidad y eficiencia, al cuerno de pólvora en el cebado del fogón. Pero su innovación fundamental consistió en la fijación en las cureñas, junto a los palanquines tradicionales, de otros adicionales anclados, más lejos que aquellos, en los costados del buque. Tales palanquines extra no servían, como los de siempre, para meter el cañón en batería, sino –tirando de uno o de otro, según el caso– que permitían mover horizontalmente la pieza. Esta mejora, unida a una mayor amplitud horizontal de las portas, hacía posible un ángulo

(3) Para el estudio detallado de esta cuestión, así como, en general, de la artillería de la época, véase G.^º-TORRALBA: 2010, en particular p. 480.

(4) El testimonio de marinos españoles en el combate terrestre de Puente Sampayo (1809) parece afirmar su empleo; por el contrario, la *Instrucción de punterías* de Churruca, que es, precisamente, de 1805, el año de Trafalgar, la prohibía implícitamente, lo que podría sugerir su empleo extraoficial. Véase G.^º-TORRALBA: 2010, pp. 482 y 486, respectivamente.

de tiro de 90 grados en las piezas británicas, frente a los 45 de los de la escuadra hispanofrancesa.

Todas estas novedades, unidas al mayor entrenamiento de los artilleros en los combates navales, determinaba una ventaja sustancial, al menos en los momentos iniciales del combate, antes de que el calentamiento de las piezas y la fatiga de los artilleros tendiera a equilibrar, no a igualar, los ritmos de fuego.

Otro elemento artillero de la mayor importancia eran las carronadas británicas, piezas de enorme calibre (algunas alcanzaban las 68 libras) letales a corta distancia, principalmente entre el personal, usando metralla y disparando desde posiciones altas (alcázares y castillos)⁵. La distribución de estas piezas era muy desigual, pues el *Victory* solo montaba dos, mientras que el *Achilles* montaba veinte, y el *Revenge*, veintidós.

Los buques de la escuadra combinada solo montaban algunas carronadas o piezas pretendidamente similares, aunque los obuses explosivos de Rovira, de los que la escuadra española tenía abundante provisión (202 piezas), adolecían de escasez de munición, que apenas llegaba al 38 por ciento de la dotación reglamentaria (G.^o-TORRALBA: 2010, pp. 259ss.)⁶ Por el contrario, no es cierto, como sugieren algunos autores ingleses, que los cañones ingleses fueran mejores que los españoles o que no montaran llaves de fuego para mayor rapidez y eficacia del disparo (ib., pp. 162 y 307ss.)

Otra ventaja británica, consecuencia esta de la de la maniobra de ruptura, era la de rodear a cada buque enemigo con dos, tres o cuatro buques propios, cuyo fuego concentrado multiplicaba exponencialmente sus efectos. Al mismo resultado contribuía la práctica de disparar contra el casco de los buques y no contra las arboladuras, lo que implicaba un aumento de las bajas que llevaba a la inoperatividad de la defensa. Este conjunto de circunstancias determinaba que la maniobra de ruptura potenciara grandemente la ventaja artillera británica y anulara o disminuyera la capacidad de reacción contraria

Como siempre, unos datos numéricos explican los hechos mejor que los razonamientos; ya hemos visto las pérdidas de buques; ahora nos referiremos a las bajas humanas. Así, en la tabla que sigue comparamos las bajas británicas y las de sus enemigos en los dos periodos: el del combate en línea y el del ataque en ruptura.

De la tabla siguiente resulta la espectacular diferencia entre ambas formaciones de combate: mientras que con la línea tradicional las bajas humanas británicas exceden en más del doble a las de sus enemigos, con el ataque de ruptura la situación se invierte radicalmente, hasta el punto de que las pérdidas humanas británicas son solo el 37,8 por ciento de las de sus contrarios, porcentaje que llega al 18,2 por ciento si se computa el número de prisioneros.

(5) Charles Esdaile (2005, pp. 97ss.) afirma que el disparo de una de las carronadas del *Victory* produjo un centenar de bajas en la tripulación del *Bucentaure*.

(6) Aun así, el empleo de estos obuses en Trafalgar es uno de los mayores misterios del combate.

<i>Batallas</i>	<i>Bajas británicas</i>	<i>Bajas contrarias</i>
Cheasepeake	336	209
Ushant	1.196	539
TOTAL BAJAS	1.532	748
Los Santos	1.059	3.000 (+ 5.000 prisioneros)
1.º de junio	1.200	4.000
Camperdown	825	1.160 (+3.775 prisioneros)
TOTAL BAJAS	3.084	8.160 (+ 8.775 prisioneros)

A lo anterior hay que agregar la captura o destrucción de veintitrés buques enemigos sin pérdidas propias, como hemos visto anteriormente.

Estas cifras se refieren solo a los combates en mar abierto, que son los que nos deben servir de comparación con Trafalgar; no incluimos, por tanto, las victorias sobre buques fondeados en puerto como Aboukir/Nilo (1798) y Copenhague (1801).

Con esta situación llegamos a Trafalgar.

Las maniobras, nuevamente enfrentadas

A la vista de lo expuesto en las páginas anteriores, resulta evidente que ambos contendientes conocían los puntos favorables y los negativos de ambas maniobras. Lo sorprendente es la reacción de los respectivos comandantes en jefe de las dos escuadras.

La táctica de Nelson era una repetición de las columnas de ataque atravesando la línea enemiga, con grupos de buques que aislarían y destruirían una parte de la escuadra contraria antes de que el resto pudiera reaccionar: «... dicha línea [la de la escuadra combinada] probablemente tendrá tal extensión que su vanguardia no podrá acudir en socorro de su retaguardia», por lo que, si la cortaba por el centro, dejaría aislada una parte importante de la línea enemiga, a la que podría abrumar y destruir con la totalidad de su escuadra: «Todo el esfuerzo de la escuadra británica debe ser adquirir superioridad numérica sobre el enemigo». Con esta superioridad, cada buque enemigo se vería envuelto por 2/3 de los buques británicos, que lo aplastarían sin remedio. No hay en esta táctica ninguna innovación. Además, su maniobra se basaba en la suposición de que la flota aliada formaría precisamente en línea. No parece haber pensado que la experiencia de combates anteriores pudiera llevar a Villeneuve a adoptar una táctica diferente; no se aprecia aquí la genialidad del «toque de Nelson». Desde luego, la suposición de Nelson resultó acertada, pero basar un plan de batalla en una suposición, por probable que sea –y esta no lo era, por las razones expuestas–, resulta más que arriesgado. ¿Qué pasaría si Villeneuve adoptaba alguna de las medidas que mencionaremos a continuación? ¿Improvisaría sobre la marcha? ¿En qué

sentido? ¿No había un plan alternativo si la escuadra aliada no formaba en línea? Ciertamente que las fragatas exploradoras habrían advertido de los posibles cambios de la formación enemiga, pero ¿daría tiempo para modificar el plan de ataque y formar en consecuencia? Y, sobre todo, no hay constancia de que estas posibles alternativas las comentara con los otros comandantes de su escuadra.

La única innovación reseñable consistía en la formación de una reserva de buques rápidos, idea que ya había apuntado estando en Inglaterra, en conversación con su amigo el capitán Richard Keats:

«... formaré la Flota en tres Divisiones en tres líneas. Una División estará compuesta por doce o catorce de los barcos de dos puentes más rápidos, que mantendré siempre a barlovento, o en situación de ventaja y lo haré ponerlos bajo un oficial que estoy seguro los empleará en la manera que deseo si es posible. Considero que siempre estará en mi poder para lanzarlos a la Batalla en cualquier parte que elija... Con el resto de la Flota formada en dos Líneas iré contra ellos de inmediato, si puedo, aproximadamente a un tercio de su línea, desde su barco líder (...) Creo que lo hará sorprender y confundir al enemigo. Provocará una batalla desordenada y eso es lo que quiero» (WHITE: 2022, p. 83).

En el memorándum de 9 de octubre, Nelson reproduce la misma idea, insistiendo en la formación de dos columnas y una división avanzada, a la que ahora asigna la función adicional de poder unirse a cualquiera de las dos columnas citadas (ALCALÁ GALIANO: 1930, p. 778). En la realidad, y por no disponer del número de navíos previstos, la división avanzada o de reserva no llegó a constituirse.

Por su parte, Villeneuve era perfectamente consciente de la táctica a la que habría de enfrentarse, como imponían los precedentes anteriores y había vaticinado ya en Tolón el 20 de diciembre de 1804, afirmando que sus buques (los franceses) habrían de formar en línea de batalla, pero que si los británicos atacaban desde barlovento, no formarían una línea paralela a la suya, «sino que tratarán de cortarla, de doblar su retaguardia y de colocar contra aquellos navíos que habría separado pelotones de los suyos para que los envuelvan y destruyan», es decir, exactamente lo que pasó en Trafalgar. Ante este preciso conocimiento de lo que había de pasar, es forzoso preguntarse por qué no consideró la adopción de contramedidas para evitar o, al menos, paliar ese resultado. La respuesta nos la ofrece el mismo Villeneuve: se sentía impotente para intentar otra formación que pudiera contrarrestar la ruptura de su línea. El 7 de agosto de 1805 escribía a su ministro de Marina: «Tenemos una táctica naval anticuada y solo sabemos formar en línea que es, naturalmente lo que desea el enemigo. No tengo ni medios, ni tiempo ni posibilidad para adoptar otra con los comandantes a quienes están confiados los navíos de ambas escuadras» (ib., p. 786).

Esta afirmación resulta destacable por varias razones: en primer lugar, por demostrar que conocía, con total seguridad, a lo que debía enfrentarse y, lo que es peor, el inevitable resultado consecuente. Decidirse a dar la batalla en esas condiciones solo puede interpretarse como sometimiento a las órdenes

políticas de su Gobierno, algo no tan extraño y de lo que otros jefes militares, de otras naciones, podrían dar testimonio.

Pero lo que sí resulta sorprendente es que considerase que no había posibilidad táctica de abortar el ataque de las previstas columnas enemigas. Una prueba de ello era que, apenas dos días antes, el 5 de agosto, había aceptado la propuesta de Gravina para la distribución de la escuadra combinada en dos cuerpos diferenciados: el cuerpo llamado «fuerte», integrado por veintiún navíos franceses y españoles, divididos en tres escuadras de siete buques cada una, que formarían la vanguardia, centro y retaguardia, respectivamente; y el cuerpo llamado de «reserva» o de «observación», que estaría integrado por once navíos (luego doce) de ambas naciones, al mando directo de Gravina, «para sostener con él la parte de la línea que pueda ser atacada más desventajosamente o acudir a donde las circunstancias lo exijan» (GLEZ.-ALLER: 2004, p. 808)⁷. Era, en definitiva, la idea de Mazarredo de constituir una reserva para las emergencias del combate.

Esta distribución presentaba una serie de ventajas:

- a) no implicaba la necesidad de adoptar una nueva formación de combate, para la que –según las palabras de Villeneuve– carecía de medios, porque el cuerpo de observación o de reserva habría de formar también en línea tradicional, pero en forma paralela e inmediata a la propia línea de batalla;
- b) acortaba la desmesurada longitud de una línea de 33 navíos de imposible manejo útil;
- c) facilitaba la transmisión de órdenes;
- b) permitía el apoyo inmediato a cualquier punto amenazado de ruptura en la línea principal, con grandes posibilidades de abortar el ataque y ulterior envolvimiento, como veremos más adelante;
- e) por último, pero no menos importante, impedía que los buques de la línea de batalla –y también los de la escuadra de observación– pudieran ser tomados entre dos fuegos y, por el contrario, ponía en esa arriesgada posición a los navíos enemigos que lograran atravesar la línea principal.

Expuesto lo anterior, todavía conviene aclarar algunos puntos; en primer término, el número de navíos de la reserva francoespañola, que en el momento del combate se componía de doce navíos frente a los veintiuno de la línea principal, es decir, el 36,36 por ciento del total; por el contrario, el memorándum de Nelson del 9 de octubre preveía una reserva de ocho navíos, lo que representaba solo el veinte por ciento de los cuarenta que preveía iba a disponer en el momento del combate. Estos ocho navíos serían de los más rápidos y todos tenían dos puentes. El elevado número de la reserva francoespañola parece

(7) No obstante, en la reunión entre Villeneuve y Gravina del 18 de octubre, inmediata a la salida de la escuadra, se dispuso que la de observación o reserva se componería de doce navíos distribuidos en dos divisiones de seis cada una (ib., p. 114).

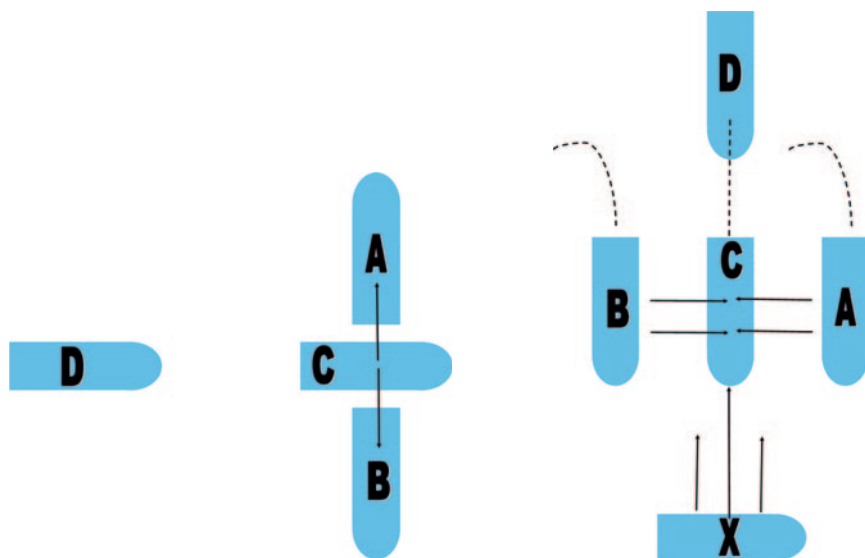


Fig. 7. Comparación entre la maniobra real (izquierda) y la propuesta (derecha): A, *Santa Ana*; B, *Fougeux*; C, *Royal Sovereign*; D, *Belleisle*; X, un navío de la escuadra de observación

indicar la previsión de un cuerpo de potencia suficiente para apoyar cualquier parte de la línea de batalla que se encontrara en dificultades, y la existencia de dos divisiones de seis navíos cada una, la de poder dividir el apoyo si las partes amenazadas eran dos, como había sucedido en combates anteriores, según hemos visto más atrás. Al margen de ello, la reserva, formada en línea paralela a la principal, podía cubrir una parte muy considerable de esta, concretamente los intervalos entre los buques de la línea principal, salvo cuatro en la vanguardia y otros tantos en la retaguardia, pero a la suficiente cercanía de estos puntos para poder auxiliarlos en caso de necesidad. Por último, es de destacar que, a diferencia de la reserva británica, la hispanofrancesa contaba con navíos de mayor potencia, como el *Príncipe de Asturias* y el *Argonauta*.

Otra posibilidad de actuación de la reserva aliada, apuntada por algún autor, y para el caso de formar a barlovento de la línea de batalla aliada, hubiera sido la de interceptar alguna de las columnas británicas. No parece que esta maniobra pudiera haber tenido muchas posibilidades de éxito, porque Nelson habría podido emplear su reserva de buques rápidos para enfrentar el ataque de Gravina, y todavía mantendría dos columnas para atravesar la línea francoespañola, que estaría entonces privada de su propia reserva. Más eficaz hubiera sido formar a sotavento de la línea de batalla, como hemos indicado y veremos más adelante.

Pero Villeneuve podía contar, además, con otra posibilidad de abortar el intento de cruzar su línea, posibilidad ya descrita hacía más de un siglo por los propios tratadistas franceses. En efecto, como vimos anteriormente, P. Hoste

afirmaba que, en el caso de ser atravesada la línea, la escuadra que la sufriera podía hacer virar su formación en el mismo sentido, atrapando así al atacante entre dos fuegos; con ello se habría evitado la demoledora andanada del buque que atravesaba la línea contra los dos navíos de esta afectados y, por el contrario, el buque atacante hubiera sufrido las descargas de las baterías del costado de los dos buques enemigos. Todavía habría sido peor para el atacante si, al atravesar la línea, se hubiera encontrado con el fuego de enfilada del navío de la reserva que cubriera el intervalo de los dos buques de la línea afectados por el ataque.

Para utilizar un caso real, representamos en dos gráficos la maniobra real y la maniobra propuesta del navío *Royal Sovereign*, cabeza de la columna de ataque de Collingwood, frente al *Santa Ana* y el *Fougeux*.

Como se deduce de los gráficos anteriores, el *Royal Sovereign* pasó entre la popa del *Santa Ana* y la proa del *Fougeux* disparando con las baterías de babor y estribor, cargadas con doble bala y tomando a ambos navíos de enfilada, es decir, en la posición de máximo daño y por las partes menos protegidas de los buques; en concreto, cada uno de los dos buques aliados pudo haber recibido cien proyectiles (cincuenta de cada batería de babor o estribor del atacante x doble bala). Por el contrario, y salvo las pequeñas averías sufridas durante la aproximación, el *Royal Sovereign* apenas recibiría los disparos de los guardatimones del navío español y de las miras de caza del navío francés; y los recibiría en los costados, es decir, en las zonas de máxima protección. El resultado de este teórico cálculo sería, por tanto, de doscientos proyectiles recibidos por los buques aliados frente a los ocho recibidos por el buque británico. Este quedaría en libertad de virar a babor o a estribor para coger a los enemigos, ya castigados, entre dos fuegos, y dejaría abierto el paso a los navíos británicos siguientes para multiplicar los efectos de la ruptura.

Esta situación se vería radicalmente alterada en el caso de la maniobra propuesta: en este caso, en efecto, el atacante sería el que recibiría la máxima descarga del *Santa Ana* (55 disparos del costado de estribor x doble bala = 110 proyectiles), más la del *Fougeux* (aprox. 35 disparos de la batería de babor x doble bala = 70 proyectiles). A ello habría que añadir los otros setenta proyectiles del navío aliado de la escuadra de observación, que los recibiría de enfilada recorriendo toda la longitud del atacante; en total, teóricamente, 250 proyectiles. Este solo podría responder con los doscientos proyectiles de sus dos baterías, que se repartirían, además, entre dos buques. El efecto acumulativo de estos 250 proyectiles, prácticamente simultáneos, sobre un solo buque dejaría a este inoperativo y muy probablemente sin movimiento, cerrando así el paso a los siguientes navíos de la columna de ataque, que tendrían que variar el rumbo y encontrar otro hueco en la línea aliada para intentar la ruptura, con la previsible repetición de la situación anteriormente descrita para el *Royal Sovereign*.

Si el *Belleisle* y sus seguidores trataran de insistir en atravesar la línea de su predecesor, solo lograrían una acumulación de buques británicos, que se estorbarían entre sí disminuyendo su eficacia artillera.

Otra alternativa para la maniobra británica, ante la dificultad de atravesar la línea aliada, podría ser la de intentar doblar la vanguardia o la retaguardia –o ambas– de la línea, con el objeto de tomarlas entre dos fuegos; pero, como hemos visto anteriormente, con la formación propuesta solo quedaban descubiertos cuatro buques en cada extremo, pero muy próximos al despliegue de la reserva aliada, lo que podría abortar ambas tentativas.

Por supuesto, todo este planteamiento es teórico y requeriría considerables dosis de buen hacer. Por ejemplo, exigiría una gran disciplina de fuego, para impedir que la línea aliada lo abriera contra la columnas atacantes antes de que se introdujesen en la línea, como hemos visto, y es seguro que algunos buques desperdiciarían sus municiones antes del momento decisivo; pero también sufrieron este efecto los británicos, no obstante la mayor práctica de sus artilleros, y ello no alteró la eficacia del planteamiento táctico de Nelson, de modo que probablemente no habría alterado el que hemos propuesto si se hubiera ejecutado.

Sin embargo, este plan no llegó a tener aplicación porque el almirante francés ni siquiera dispuso que los buques de la línea viraran para tomar entre dos fuegos al navío atacante, como había propuesto Hoste hacía más de cien años. Y, además, a las 20:00 del 20 de octubre, Villeneuve dio orden a Gravina para que la escuadra de observación se uniera a la línea principal, formando el disparatado dispositivo de una línea de combate de 33 buques sin reserva alguna. La autoría de la decisión de unir la reserva a la línea de batalla ha sido ampliamente discutida, y ha llegado a atribuirse a Gravina. No entraremos en esa controversia pues, a nuestro juicio, la postura correcta, atribuyéndola a Villeneuve, ha sido sólidamente asentada por Pelayo Alcalá Galiano y por González-Aller en sus obras citadas, y a ellas nos atenemos. Por otra parte, es una cuestión que cae fuera del objeto de este estudio, en el que lo que importa es determinar las posibilidades de éxito de la maniobra en él propuesta.

¿Qué podría esperarse de esa maniobra? No es probable que con ella se hubiera invertido el resultado de la batalla, a la vista de la diferente experiencia de las tripulaciones y de la probada eficacia de Nelson en la adopción de medidas audaces y en su rápida ejecución; pero sí parece razonable pensar que las perforaciones de la línea hispanofrancesa se hubieran visto bastante más comprometidas o, incluso, podrían haberse evitado. Y de haberse conseguido esto, habrían resultado factibles dos consecuencias:

- a) evitar que grupos importantes de la escuadra aliada (Dumanoir) quedaran fuera del combate, lo que aportaría la ventaja de su superioridad numérica (33 navíos frente a 27 británicos), circunstancia que podría haber compensado en buena medida las deficiencias de la escuadra combinada, y
- b) dificultar grandemente, si no hacer imposible, conseguir la acumulación de 2/3 de los navíos contra cada uno de los buques aliados, que era el objetivo táctico de Nelson y la razón de su victoria.

De cumplirse estas circunstancias, era de esperar que la aplastante derrota hispanofrancesa se hubiera visto sustituida por un combate en tablas o, en el peor de los casos, por una victoria pírrica británica que, además, habría resultado agravada por el posterior temporal que habría afectado a los debilitados vencedores, mucho más alejados de sus puertos de refugio que sus oponentes.

Bibliografía

- ALCALÁ GALIANO, Pelayo (1930). *El combate de Trafalgar II*. Madrid.
- ESDAILE, Charles (2005). Análisis de las piezas inglesas. «*El combate de Trafalgar*». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique (2010). *La artillería naval española en el siglo XVIII*. Ministerio de Defensa.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (2004). *La campaña de Trafalgar. Corpus documental*. Ministerio de Defensa.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín y otros (2004). *Trafalgar y el Mundo Atlántico*. Madrid, Marcial Pons Ediciones.
- HOSTE, P. Paul (1697). *L'art des armées navales*. Lion.
- LAVERY, Brian (1983). *The Ship of the Line*. Conway Maritime Press.
- LE VILLEHUET, Bourdé de (1765). *Manoeuvrier ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements des navires et des évolutions navales*. París.
- MAZARREDO SALAZAR, José (1776). *Rudimentos de táctica naval*. Madrid.
- MOROGUES [Vizconde de] (1763). *Tactique navale ou Traité des évolutions et des signaux*. París.
- STEEL, David (1797). *A system of naval tactics combining the established theory with general practice, and particularly with the present practice of the British Navy. Illustrated by coloured figures, distinguishing the different columns or squadrons in every evolution*. Londres, Printed for David Steel, at his Navigation Warehouse, Little Tower Hill.
- TRITTER, James J. (1994). *Doctrine and Fleet Tactics in the Royal Navy. Naval Doctrine Command*. Norfolk.
- WHIPPLE, A. (1995). *Fighting Sail*. Hay trad. española: *La aventura del mar. Navíos en guerra I*. Ediciones Folio.
- WHITE, Colin (2022). Nelson's 1805 Battle Plan. *Journal for Maritime Research*. Mayo.