

EL ENFRENTAMIENTO: DISQUISICIONES TÁCTICAS

Charles J. ESDAILE
Universidad de Gran Bretaña

La batalla de Trafalgar es sin duda la victoria más importante en la historia de la Royal Navy y, si no fue la victoria más completa, es solamente porque hacía siete años ya había tenido lord Nelson un éxito aún mayor en Abukir. La derrota de la escuadra franco-española se debió a varios factores. Como ya hemos visto, un factor muy importante fue la superioridad de la escuadra de lord Nelson en cuanto al armamento de sus navíos, la experiencia práctica de sus jefes, la destreza y el espíritu de sus marineros, y la capacidad y dotes personales de su almirante. Pero la superioridad es una cosa y como se la utiliza otra. Es necesario, pues examinar la situación y las posibilidades de la escuadra británica respecto a otras consideraciones, siendo este camino el que nos conducirá al campo de disquisiciones tácticas. ¿Qué quería hacer Nelson? Y, planteada esta cuestión ¿fue lo de Trafalgar una obra enteramente suya o procedía de una escuela general de pensamiento naval? Por decirlo de otra manera ¿fue producto de su genio personal o de un desarrollo institucional? De aquí esta segunda ponencia sobre la visión británica de Trafalgar, aunque cabe decir que vamos a pasar la mayor parte del tiempo hablando no de los hechos del 21 de octubre de 1805, sino de la serie de combates anteriores que ya habían establecido el hábito de la victoria en la Royal Navy.

Empezamos con un dato fundamental. Entre 1778 y 1805, si excluimos Trafalgar, encontramos un total de ocho acciones navales de primera clase (es decir, acciones en las que había más de diez navíos en cada una de las escuadras oponentes) en la historia de la Marina británica. Resumiéndolas en orden cronológico son las siguientes: Ushant (es decir, Ouessant; 23 de julio de 1778), bahía de Chesapeake (5 de septiembre de 1781), the Saints (es decir, los Saintes, 12 de septiembre de 1782), el Glorioso Primero de Junio (una acción que se libró en el Atlántico a tanta distancia de tierra firme que fue imposible darle un nombre geográfico; 1 de junio de 1794), Cape Saint Vincent (es decir cabo de San Vicente, 14 de febrero de 1797), Camperdown

(es decir Kamperduin, 12 de octubre de 1797), Abukir (1 de agosto de 1798) y Copenhague (2 de abril de 1801). De estas batallas, las últimas seis constituyeron victorias más o menos importantes, y, de las otras dos, Ouissant terminó en tablas, por lo cual se puede decir que solamente Chesapeake Bay supuso una derrota. Y si pasamos a los detalles ¿qué encontramos? Por decirlo brevemente, la respuesta queda en el desmoronamiento de todo un sistema de guerra naval. Hasta mediados del siglo XVIII las batallas navales solían basarse en la formación conocida como la línea de batalla. Desplegados en línea de fila, los navíos rivales pasaban en paralelo a una distancia de entre 100 y 300 metros y, respecto al combate, éstos se limitaron a un intercambio de disparos por el través que, a cualquier distancia superior a la de quemarropa, tendían a causar más ruido que daño. Si el resultado era limitar la posibilidad de producir efectos decisivos, las razones son todavía bastante entendibles. Pero, a distancias cortas, el fuego de un navío –y tanto más una línea de navíos– era devastador y de aquí la preferencia dada a la línea de batalla, siendo ésta una formación en la que todos los buques de una escuadra podían disparar al enemigo y a la vez, gozar de apoyo mutuo y, también, mantener la posibilidad de implementar las órdenes de su almirante en jefe. Pero, por las mismas razones, acercarse a una formación de este tipo sin sufrir daños inaceptables era bastante difícil. Existían muchas teorías que ofrecían resultados más decisivos, pero casi todas conllevaban defectos más o menos importantes y, así los almirantes, que muchas veces tenían las manos completamente atadas por libros de instrucciones oficiales que generalmente se caracterizaron por su cautela, normalmente optaban por soluciones que al menos les garantizasen la supervivencia de sus propios buques. El resultado era obvio: excepto en condiciones ambientales algo especiales en las que los buques habían perdido su capacidad de maniobrar por falta de viento, cualquier almirante que se encontrara en un intercambio de fuego bastante desfavorable podía sustraer a su escuadra de la acción y abandonar el campo de batalla al enemigo (1).

Volvamos entonces a nuestras ocho batallas. De las seis victorias que hemos enumerado, solamente dos –Abukir y Copenhague– se ganaron por

(1) Para una discusión detallada de la táctica naval del periodo 1650-1750, véase N. Tracy, *Nelson's Battles: the Art of Victory in the Age of Sail* (London, 1996), pág. 52-9.

medio de la formación tradicional –la línea de batalla rígida– y en ambos casos se libraron en situaciones bastante anormales: así tanto en Abukir como en Copenhague los oponentes de los británicos se encontraron fondeados en aguas muy próximas a la costa. Y, si miramos las dos acciones menos exitosas y, curiosamente, las primeras –Ouissant y bahía de Chesapeake– encontramos que ambas se caracterizaron por el uso de la línea. Pero ésta no es la única razón para resaltarlas. También hay que pensar en la situación estratégica en que se libraron dichas acciones. En las batallas de Ouissant y Chesapeake las escuadras inglesas sufrieron muy pocos daños, pero el precio estratégico fue terrible. Así a la batalla de Ouissant siguió la entrada de España en la Guerra de la Independencia Americana, y, como resultado de la percepción de que los ingleses no quisieron arriesgar la Channel Fleet –escuadra del Canal de La Mancha– en una batalla en regla, nada menos que el planeamiento de una invasión de Inglaterra por medio de la famosa segunda Gran Armada (2). Y a la batalla de la bahía de Chesapeake –un intento fallido de rescatar el ejército asediado de lord Cornwallis de la posición indefendible de Yorktown– siguió la pérdida de las trece colonias (3). Podemos aquí también pensar en la batalla de Menorca del 20 de mayo de 1756 en la que el almirante inglés sir John Byng atacó infructuosamente a una flota francesa que había llevado un ejército francés a Menorca, que estaba en aquellos momentos en manos británicas. Con sus movimientos obstaculizados por los dictados de la línea, obtuvo Byng unos resultados muy limitados. Convencido de que no podía efectuar ningún cambio en la situación, se retiró a Gibraltar sin hacer nada más y, en consecuencia, la guarnición de Menorca no tuvo ninguna opción excepto la rendición. Puesto que Menorca se devolvió a Inglaterra por el tratado de paz de 1763, esta acción no significó un resultado irreversible (excepto para sir John Byng que sufrió la última pena frente a un pelotón de fusilamiento para, en las famosas palabras de Voltaire, *encourager les autres*), pero la lección fue clara, perder una batalla naval –incluso no

(2) Para Ouissant, véase A. Temple Patterson, *The Other Armada: the Franco-Spanish attempt to Invade Britain in 1779* (Manchester, 1960).

(3) Para la batalla de la bahía de Chesapeake, véase P. Mackesy, *The War for America, 1770-1783* (London, 1964), pág. 420-4; N. Miller, *Broadsides: the Age of Fighting Sail, 1775-1815* (New York, 2000), pág. 82-5.

ganar una batalla naval— era algo que Gran Bretaña simplemente no se podía permitir (4).

Aquí vemos la influencia de otro problema. Al finalizar la guerra de los Siete Años en 1763 la ventaja naval estaba totalmente del lado de Gran Bretaña. Pero el estallido de la Guerra de la Independencia de América en 1776 encontró a la Royal Navy en una situación completamente diferente. Tras una serie de recortes en el presupuesto naval, la Marina se había reducido enormemente y fue fácilmente superada por las fuerzas de sus enemigos potenciales. Peor todavía, el esfuerzo bélico de Gran Bretaña no fue dirigido con la misma eficacia que en el conflicto de 1756-1763, y como consecuencia la Royal Navy se dispersó de tal forma que no tenía una presencia fuerte en ningún sitio. Como por fin se descubrió (si bien un poco tarde), frente a esta situación—situación en la que los almirantes ingleses casi nunca tuvieron una superioridad numérica— había una única respuesta. Es decir, atacar de la manera más violenta y contundente posible porque solamente así podría una escuadra enfrentada con otra de mayor tamaño anular los efectos de la superioridad enemiga. Había varios métodos posibles, pero los dos más atractivos fueron cortar la línea enemiga en varias partes, o doblarla para dar a los navíos británicos la posibilidad de bombardear a sus oponentes por ambos flancos a la vez. Lo que vemos, en resumen, es una versión naval de la famosa «orden oblicua» utilizada por los prusianos en las guerras de Federico el Grande, que consistió en lanzarse sobre una parte reducida del despliegue enemigo con una superioridad numérica local (5). Y a todo esto, se unió la insistencia de los buques de la Royal Navy en reducir siempre la distancia que les separaba del enemigo hasta lo mínimo posible para aumentar el daño a sus oponentes. Se expresaba así esta filosofía en un consejo dado al joven almirante Nelson: «Ponte a quemarropa de un francés, y siempre conseguirás la victoria» (6).

No nos debe sorprender, pues, que a partir de Yorktown y Chesapeake Bay se empezara a notar un cambio en la táctica naval seguida por la Royal Navy. Se lucharía siempre por la victoria, por lo que, en lo sucesivo, se com-

(4) Para Menorca, véase B. Tunstall, *Admiral Byng and the Loss of Menorca* (London, 1928); D. Pope, *At Twelve Mr. Byng was Shot* (London 1987).

(5) Las dificultades navales experimentados en la guerra de 1776-83 se estudian en P. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (Londos, 1976), pág. 107-10.

(6) Cit. A. Whipple, *Fighting Sail* (London, 1978), pág. 33.

batiría de un modo agresivo. Respecto a esta conclusión, es de observar que este modelo se había establecido en 1759. Así en noviembre de ese año la escuadra francesa de Brest que se encontraba en las costas de Bretaña fue avistada por la del almirante sir Edward Hawke fondeada en la bahía de Quiberon. Sabiendo que la intención de los franceses era embarcar un ejército de 20.000 hombres para dirigirse a Escocia, Hawke se lanzó sobre el enemigo en medio de un gran temporal que hacía cualquier acción muy peligrosa. Más aún, abandonó la línea de batalla y ordenó a sus capitanes avanzar sobre los franceses con sus buques más o menos en línea de frente. Avanzar perpendicularmente sobre una línea enemiga era muy arriesgado: podían los defensores tirar con todos sus cañones y, lo que es peor, enviar sus balas por toda la extensión de los buques contrarios. Pero en Quiberon hubo dos factores que ayudaron a los ingleses. En primer lugar, el viento impulsó a los navíos de Hawke sobre la línea francesa con una velocidad tremenda y, en segundo lugar, la altura y la fuerza de las olas imposibilitaron la puntería de sus oponentes. Había, por tanto, mucho menos peligro, hasta que por fin los ingleses tuvieron la posibilidad de, cruzar la «T» y barrer los puentes de sus enemigos de proa a popa ellos mismos. Los resultados fueron bastante imponentes –perdieron los franceses siete navíos, hundidos, naufragados o capturados, por no decir la dispersión total de los supervivientes de la acción– y se había creado un modelo perfecto (no es ninguna coincidencia que se escribiera una canción patriótica en celebración de la victoria –Hearts of Oak– que ha quedado hasta hoy como el himno oficial de la Royal Navy) (7).

Entre el ejemplo de Quiberon por un lado y los de Menorca, Ouessant y bahía de Chesapeake por otro, el mensaje era bien claro y vemos sus resultados el 12 de abril de 1782 en la batalla de los Saintes –‘the Saints’ en inglés– un grupo de rocas e islotes cerca de la costa septentrional de la isla francesa de Guadalupe. En un gran combate, el almirante inglés Rodney atacó a una escuadra francesa bajo el mando del Almirante de Grasse. No ha sido aclarado exactamente lo que traspasó –incluso es posible que la intención de Rodney fuera luchar en línea en una manera absolutamente convencional– pero por una razón o por otra las dos escuadras se interpenetraron y se pusie-

(7) Para la campaña de Quiberon, véase G. Marcus, *Quiberon Bay: The Campaign in Home Waters, 1759* (London, 1960).

ron a luchar a muy corta distancia, lo que suponía que los buques se colocaran costado a costado en una situación estacionaria (con la caída de mástiles y cabuyería, desplazarse era muchas veces físicamente imposible). El resultado fue una acción larga y feroz, pero los ingleses rápidamente adquirieron ventaja. Al finalizar el día, se habían rendido cinco navíos franceses. Y esto no fue todo: en el resto de los buques de De Grasse, que fue hecho prisionero, los daños fueron terribles. No fue una victoria total, quizás, pero las circunstancias en las que se libró la hicieron aún más notable: habían recuperado los ingleses su superioridad naval y, al mismo tiempo, la habían recuperado por medio de una táctica revolucionaria (8).

Los Santos, pues, fue una victoria que nunca se olvidaría. En los años que la separaron del comienzo de las Guerras Revolucionarias en 1792 se formalizó la táctica que allí se adoptó, siendo la figura clave aquí el almirante lord Howe (9). Y fue precisamente Lord Howe, como almirante en jefe de la Channel Fleet, el primer oficial de la Royal Navy que tuvo la oportunidad de utilizarla en una acción a gran escala en el nuevo conflicto. Llegamos aquí al llamado «Glorious First of June» o «Glorioso Primero de junio». Como hemos visto, esta batalla tuvo lugar en el año 1794. Había salido la escuadra francesa de Brest en un intento de proteger la llegada de un gran convoy de buques mercantes procedente de los Estados Unidos llenos de cereales, de los que había una gran carencia en Francia en ese momento. Desplegaron los franceses veintiséis navíos bajo el mando de Louis Villaret-Joyeuse, mientras que Howe tenía veinticinco. Después de una serie de acciones parciales que comenzaron el 29 de mayo, en la mañana del primero de junio el almirante inglés condujo su escuadra a un ataque general contra los franceses que se encontraban en alta mar a unos 600 kilómetros al oeste de Brest. Originalmente posicionados en una línea de batalla paralela a la de Villaret-Joyeuse, los ingleses de repente viraron hacia el enemigo y avanzaron con sus buques formados en varias divisiones. Era su intención romper la línea enemiga en tantos puntos como pudiesen y después cortar la retirada de los franceses por medio de la ocupación de la llamada *leeward posición* (es decir, ponerse a sotavento de los franceses). El ataque resultó un éxito total aunque –por una

(8) Para Los Santos véase Miller, *Broadsides*, pág. 92-7.

(9) MARCUS, G.: *Heart of Oak: A Survey of British Seapower in the Georgian Era* (London, 1975), pág. 34-6.

razón u otra— solamente siete navíos británicos pasaron al otro lado de la escuadra de Villaret-Joyeuse. Sin embargo, en los combates desesperados que siguieron, se rindieron a Howe siete navíos franceses. Es verdad que los esfuerzos del almirante republicano de distraer a Howe tuvieron éxito: escapó el convoy a Brest sin ni siquiera ver a un buque inglés. Pero otra vez se habían visto las posibilidades de las nuevas tácticas ofensivas, por no decir la incapacidad de una Marina francesa muy desorganizada y mal preparada para defenderse. Y entendieron muy bien los oficiales de la Royal Navy el precio de no mostrarse con suficiente agresividad: el capitán del HMS *Caesar* perdió el mando de su navío por lo que se consideró como un exceso de cautela en la batalla (10).

Seguir en este mismo camino con las cuatro victorias navales que siguieron a esta batalla atlántica resultaría aburrido, por no decir un obstáculo a la discusión de la batalla a que esta serie de ponencias se dirige. Basta, entonces, decir que en cabo de San Vicente y Camperdown las escuadras británicas triunfaron por medio de penetraciones directas en la línea enemiga, en el primer caso (al menos originalmente) en formación de línea de fila con los navíos navegando uno tras otro y, en el segundo, en línea de frente, como en el «Primero de junio». En Abukir y Copenhague, sin embargo, se utilizaron no solamente —como hemos visto— la línea, sino también el viejo despliegue en línea de fila desplegada en paralelo con la del enemigo. ¿Cómo, entonces, explicar los buenos resultados que produjeron estas batallas? Abukir fue, después de todo, una victoria aún más aplastante que la de Trafalgar. Radica la respuesta primero en el abandono total de la maniobra por parte de los franceses y los daneses respectivamente, lo cual les convirtió en blancos absolutamente estáticos que Nelson —el protagonista central en ambas batallas— podía atacar exactamente como le diera la gana. Y, en segundo lugar, hay que hablar del genio del almirante inglés. En Abukir no solamente dobló la línea francesa ya que sus navíos pasaron por ambos lados del despliegue enemigo, sino que eligió una dirección de ataque tan arriesgada que el almirante francés, Brueys, había fondeado sus mejores buques en el otro extremo de su línea. Y en Copenhague Nelson eligió otra vez una dirección de ataque inesperada a la vez que

(10) Para la batalla del primero de junio 1794, véase Miller, *Broadsides*, pp. 129-33 y O. Warner, *The Glorious First of June* (New York, 1961).

una orden de meterse con los buques daneses que limitó su potencia de fuego defensivo (11).

La decisión de elegir un sistema táctico ofensivo fue acompañada por otro cambio. En el sistema de la línea de batalla la iniciativa e independencia contaba muy poco. Cada comandante de buque tenía que mantener su posición en la formación de la escuadra y seguir al navío de su proa, y actuar en otra manera conduciría necesariamente a arriesgarse al desastre. Pero si la intención de un almirante era lanzarse sobre el enemigo e iniciar una melée general a corta distancia, la situación era completamente diferente. En términos generales, navegar en compañía de los otros navíos de la escuadra conforme a un plan preconcebido era todavía muy necesario: entre otras cosas aseguraba el apoyo mutuo, y la habilidad de concentrarse sobre una única sección de la línea enemiga. Pero, si un navío no podía navegar con la misma rapidez o destreza que sus compañeros, podía quedar atrás sin problemas para luego entrar en el combate en una posición elegida por su comandante. Igualmente, un comandante podía maniobrar con independencia ante una situación de emergencia sin comprometer al resto de su escuadra. Aquí tenemos un buen ejemplo en las acciones de Nelson en cabo de San Vicente. Al principio el buque de Nelson, el HMS *Captain*, ocupó una posición bastante retrasado en la línea británica. Pero, precisamente porque estaba en tal puesto tuvo una visión bastante completa de las posiciones relativas de las dos escuadras. En este momento los ingleses se estaban acercando a sus oponentes, que estaban navegando de vuelta encontrada, en ángulo muy agudo. Como táctica, esa maniobra se adaptaba perfectamente a la práctica de la Royal Navy: acercarse a un enemigo de esta manera ofrecía la posibilidad de disparar durante la maniobra de acercamiento y proteger a los navíos de ser impactados por balas directamente de frente (tirar de proa a popa o de popa a proa siempre causaba más daño que tirar de costado a costado). Pero también era una maniobra que tendía a posponer el momento de contacto, y en este caso aparecía la posibilidad de que la inmensa mayoría de los buques

(11) Cabo San Vicente, Abukir y Copenhague pueden estudiarse muy detalladamente por medio de cualquier biografía de Nelson. Por ejemplo, véase E. Vincent, *Nelson: Love and Fame* (London, 2003), pág. 183-91, 262-5, 416-26, y A. Lambert Nelson: *Britannia's God of War* (London, 2004), pág. 87-91, 124-32, 200-05. Y para Aboukir en particular véase B. Lavery, *Nelson and the Nile: the Naval War against Bonaparte, 1798* (London 1998). Típicamente hay mucho menos sobre Camperdown, pero se puede consultar Miller, *Broadsides*, pág. 177-9.

españoles escapasen ilesos. Entendiendo este riesgo, Nelson abandonó la línea y se dirigió a atacar al despliegue enemigo literalmente en solitario y de esta forma ganó el tiempo suficiente para que el resto de la escuadra británica atacase a los navíos del almirante, José de Córdoba. En otras marinas la acción independiente de Nelson le habría llevado a la crítica, incluso a la censura, pero no en la Royal Navy. Al contrario, la misma tarde de la batalla el almirante en jefe de la flota inglesa, sir John Jervis le invitó a su buque insignia –nada menos que *HMS Victory*– y le recibió con los brazos abiertos. En palabras del propio Nelson «Dijo que no me lo podía agradecer bastante y utilizó todo tipo de frases amables» (12).

Antes de pasar a una discusión detallada de los planes que Nelson elaboró para la batalla de Trafalgar hay otra cosa que se debe mencionar. Para la Royal Navy el objetivo de una batalla a partir de la de *Los Santos* era destruir al enemigo. De aquí la insistencia en el ataque. Pero ésta no fue la única consecuencia. En acciones basadas en la línea de batalla, el objeto era desorganizar el despliegue enemigo para lo cual era costumbre tirar sobre las velas y mástiles de los buques enemigos. Sin embargo, para los ingleses el objeto de la táctica tenía que ser otro. Al acercarse tanto a sus oponentes, se abría la posibilidad de que se produjeran muchas bajas entre sus tripulaciones, por no decir daños materiales bastante serios. De aquí surgió una conclusión obvia. Los ingleses tenían que suprimir el fuego enemigo lo más rápidamente posible. Lógicamente, entonces, el objetivo de sus cañones pasó de los aparejos de los buques enemigos a sus cascos. Es decir, en vez de parar a los enemigos, quisieron los ingleses pulverizarlos. Y respecto a los efectos, éstos fueron devastadores. Batalla tras batalla las pérdidas británicas fueron modestas y las de los franceses y, luego, españoles, holandeses y daneses, enormes: en los *Saintes* y el *Primero de junio*, por ejemplo, hubo alrededor de mil bajas inglesas en cada acción, pero los franceses perdieron tres mil en la primera y quizás cinco mil en la segunda. La exhortación gritada por un capitán a su tripulación en los *Saintes* dijo lo todo: «¡Hundid a estos pícaros franceses!» (13)

Antes de Trafalgar, se había elaborado toda una táctica naval que prefiguró perfectamente la maniobra de aquel día de octubre. Atacar al enemigo,

(12) Cit. VICENT, *Nelson*, pág. 189.

(13) Cit. MILLER, *Broadsides*, pág. 93.

penetrar su línea, concentrarse sobre una parte reducida de sus fuerzas, abordar sus buques y por fin aplastar su resistencia: ésta era la doctrina de la Royal Navy, y poco más. Había variaciones, por cierto: el ataque podía lanzarse en columna (o columnas) o en línea de frente según las circunstancias, pero no había ni un capitán de fragata en la Marina británica que no entendiera el sistema general. De aquí se deriva una conclusión obvia: Trafalgar fue una batalla que no tuvo nada de revolucionaria en la que Nelson actuó dentro de una tradición que ya tenía casi medio siglo de historia. Había algo temerario en los movimientos del almirante como se libraron –navegar directamente sobre el enemigo en columna con un ángulo de más o menos noventa grados se contempló como el método de ataque más peligroso de todos puesto que todo el fuego contrario necesariamente se concentraría sobre unos pocos navíos, mientras que los primeros navíos que penetraron por la línea tendrían que defenderse en solitario durante bastante tiempo antes de recibir ayuda alguna– pero, si llegaron a tener la misma experiencia y conocimientos que Nelson, es al menos aceptable pensar que Rodney, Howe o Duncan (es decir los almirante que ganaron las victorias de 1782, 1794 y 1797) habrían hecho lo mismo. Y cabe mencionar otro factor en la situación. Así, al momento cuando Nelson lanzó sus navíos sobre el enemigo, estaba la escuadra combinada en rumba hacia el sur-este. Si habían seguido en esta dirección se supone que la consecuencia habría estado que los ingleses habrían contactado la flota aliada por medio de una persecución que necesariamente habría resultado en un acercamiento oblicuo en ángulo agudo. Habría estado esa una opción bastante normal, y la existencia de esta concepción de la batalla se sugiere por los dos planos expresando las intenciones de Nelson –ambos muy básicos y esquemáticos– de cuya existencia se sabe. Pero vino un cambio absolutamente inesperado en que, la mañana de la batalla misma, Villeneuve decidió volver a Cádiz, y esta maniobra produjo un cambio en el ángulo de acercamiento de la flota de Nelson. Es posible, entonces, que el aspecto más revolucionario de la táctica inglesa fue nada más que un fruto de circunstancias radicalmente cambiadas: creer que todo es producto del genio personal es a veces arriesgado. E incluso hay motivo para creer que ni a Nelson, ni a Collingwood, les gustaron la posición en que se encontraron. Así, en vez de seguir en línea recta hacia el despliegue aliado, parece que en la última hora antes que llegar buque a buque con los francés y los españoles Nelson introdujo un desvío en la marcha de su columna que la aseguró el

ángulo de acercamiento oblicuo normal. Y respecto a Collingwood parece que al mismo momento dirigió a los navíos de su columna abandonar a su formación y tirarse hacia la derecha, lo cual habría tenido precisamente el mismo resultado (14).

De volver a la batalla como se libró, no se puede negar que el ataque directo en columna —o más precisamente, en dos columnas (la intención original fue atacar en tres columnas, pero la ausencia esforzada de seis de sus navíos convenció a Nelson de la necesidad de reducir el número a dos)—ofrecía grandes ventajas, e incluso mayores ventajas que cualquier otro método. En primer lugar, limitó enormemente las posibilidades de confusión: exactamente igual que en una línea normal, la única cosa necesaria era seguir al navío de delante y luego meterse con cualquier enemigo que se brindara. Y, en segundo lugar, aseguró que habría una superioridad numérica local en la *mêlée* que se formará en el momento culminante de la batalla; era tan mala la preparación marinera de la mayoría de los franceses y españoles era tan mala que se podía suponer que la vanguardia de la escuadra de Villeneuve —es decir, cualquier parte de su línea que se encontrara en una posición avanzada con respecto al punto de penetración de la flota británica— tendría grandes dificultades en volver al combate antes de que se hubiese decidido éste. Y, con respecto al problema del fuego inicial que los primeros buques ingleses tendrían que soportar, Nelson tenía una respuesta. Aunque es obvio que despreció bastante a los artilleros enemigos —se ha calculado que la mayoría de estos últimos solamente habrían podido tirar solamente una vez antes que la llegada de los ingleses en medio de sus buques— es también notable que, en lo posible, situaba en la cabeza de las líneas de su escuadra a los navíos más robustos y más fuertes que tenía a su disposición. Igualmente, atacar en dos columnas supuso disminuir el tiempo que tardarían en llegar al combate los navíos ingleses y de esta manera reducir los riesgos que experimentarían los buques que encabezaban cada columna. Y, por fin, el ataque se lanzaría con la mayor rapidez posible: los navíos ingleses utilizarían todas las velas de que disponían (15).

(14) Debo las ideas contenidas en esta parágrafo a intercambios verbales con los Excelentísimos Señores González Alfei y Monaque, cuya ayuda e interés se agradece con mucha sinceridad.

(15) Para el planeamiento del ataque inglés véase LAMBERT, *Nelson*, pág. 285-92; HOWARTH, D.: *Trafalgar: the Nelson Touch* (London, 1969), pág. 68-71; CLAYTON, T. and CRAIG, P.: *Trafalgar: The Men, the Battle, the Storm* (London, 2004), pág. 93-95.

Hasta aquí la marcha. Y el combate? En un famoso frase, habló Nelson de un *pell-mell battle* –una lucha fluida, mezclada y general librado buque a buque. Otra vez, entonces, nada nuevo: ya se había visto acciones de este tipo desde Quiberon en adelante. Cual fue, entonces, la diferencia? Ahora llegamos, por fin, a la contribución personal de Nelson –el factor que él mismo denominó en una famosa carta a su amante, Emma Hamilton, «el toque de Nelson» (16). Dentro de una tradición establecida de acción ofensiva y combate cuerpo a cuerpo, elaboró el plan perfecto. Fácil de entender, fácil de implantar, y perfectamente conciliado con los aspectos del combate naval en los que los ingleses tuvieron superioridad, el plan ofreció resultados estupendos. Habló Nelson de capturar veinte navíos, mientras que informó a Collingwood que su objetivo fue «aniquilar a nuestros enemigos y ganar una paz gloriosa para nuestro país» (17). Mientras tanto, los efectos anticipados se aumentaron por la posición geográfica en que se libró la batalla: habría podido Nelson atacar el 20 de octubre pero decidió posponer su ataque hasta el día siguiente para separar la escuadra de Villeneuve aún más de la seguridad que ofrecía Cádiz y de esta manera imposibilitar la retirada de sus fuerzas. Había riesgos, por cierto, pero en cada caso o se había calculado que el peligro práctico era mucho menor que el peligro teórico o se habían tomado las medidas adecuadas de precaución. En muy pocas batallas anteriores, habían entrado los comandantes en acción con un *briefing* tan detallado sobre los planes de la Superior Autoridad: todos los comandantes asistieron a reuniones en las que Nelson les explicaba sus intenciones hasta el último detalle, a la vez que el almirante también escribía un informe confirmatorio que se enviaba a todos los buques de la escuadra (18). Y cabe decir también que en ninguna batalla en toda la historia de la Royal Navy habían existido relaciones del mismo estilo entre un almirante y su escuadra. Jefes, oficiales y marineros, todos querían a Nelson y, si disponía una cosa, dicha cosa se cumpliría sin dudas ni objeciones.

Llegamos entonces a la mañana del 21 de octubre. La escuadra de Nelson se formó en dos divisiones (él mismo a bordo del HMS *Victory* condujo quince navíos, mientras que otros doce siguieron al almirante Collingwood

(16) Cit, por ejemplo, HOWARTH, *Trafalgar*, pág. 68.

(17) Cit. VICENT, *Nelson*, pág. 566.

(18) El texto completo de este informe se puede leer en MILLER, *Broadsides*, pág. 364-6.

en el HMS *Royal Sovereign*). Con los buques algo desordenados después de una noche borrascosa, el movimiento se hizo en un estilo un poco confuso, pero el asunto es que se hizo y además con bastante rapidez. Hecho esto, nada quedó excepto dirigirse contra el enemigo que se mostraba ya en el horizonte, y estar atento a cualquier señal que enviara el almirante. Ya hemos hablado del famoso «Inglaterra espera», pero éste no fue el último mensaje de Nelson. Un poco después de las once horas y treinta minutos apareció una bandera más en la driza de HMS *Victory*. Fue la señal No. 16 -«Enfrentarse al enemigo desde más cerca». Son seis palabras solamente (cinco en inglés: «Engage the enemy more closely»- pero seis palabras que suman toda una ponencia.