

# EL INMOVILISMO TÁCTICO EN EL SIGLO XVIII

Federico F. de BORDEJÉ Y MORENCOS  
Contralmirante

## Las ideas predominantes

La guerra de Sucesión española con la que se inició el siglo XVIII consagró un concepto practicado con escaso éxito en el siglo anterior, el de simultanear la guerra de escuadras con la del corso, precepto que parecieron ignorar los franco-españoles en 1704, tras la batalla de Vélez Málaga, al abandonar y dar por finalizados los encuentros entre fuerzas organizadas para practicar únicamente la lucha corsaria, dejando así a los británicos la posibilidad de disponer de un gran número de escoltas para afectarlos a la protección de su comercio marítimo.

Ese error conduciría a que, en cinco años, Inglaterra solamente perdiera veinte navíos y 1.146 mercantes, de ellos 315 recuperados, mientras que la coalición franco-española vio disminuir sus efectivos en 80 navíos, 1.346 mercantes y 175 corsarios, con el resultado de que al finalizar la contienda, el comercio marítimo y la marina mercante de los aliados habían prácticamente desaparecido, revelándose, además, que la estrategia indirecta de la guerra del corso se había demostrado ineficaz ante la estrategia británica de defensa de sus comunicaciones, habiendo subsistido siempre la fuerza organizada en un bando y desaparecido en el otro.

Algo similar acaecería en la guerra de Sucesión de Austria, entre 1733 y 1748, en la que por no haberse recuperado todavía el poder naval francés y español, Inglaterra pudo polarizar sus medios en la defensa de sus comunicaciones y en el ataque de las de sus enemigos, y aunque Mahan señala que en 1748 los ingleses habían perdido 3.238 mercantes por 3.434 los franceses y españoles, esa casi paridad era engañosa si se atendía a los porcentajes que dichos números representaban en las respectivas flotas comerciales.

En la guerra de los Siete Años, 1756-1763, volvería a repetirse idéntica situación, pues si los ingleses iban a perder 2.500 buques mercantes, la décima parte de su flota, las batallas de Cardinaux y Lagos aniquilaban la flota francesa de alta mar, dejando al Reino Unido el total dominio de la mar, lo que conduciría a la firma del Tratado de París.

Por todo ello puede afirmarse que si Inglaterra perdió en las sucesivas guerras en las que intervino en esa centuria solamente el 3 por 100 de su marina mercante, al finalizar el siglo contaría con 17.885 unidades, pasando el valor de su comercio exterior de 44 millones de libras en 1790 a 50 millones en 1795, y a 73 millones en 1800, lo que demostraba que la defensa de sus comunicaciones marítimas había neutralizado los ataques corsarios, que entre 1793 y 1801 habían perdido 593 buques con 41.497 hombres y 5.809 cañones. Por su

parte, en 1800 el comercio francés había caído a 1,5 millones de francos, y a un millón el español, resultado del bloqueo impuesto por el Reino Unido a ambos países y haber quedado las comunicaciones franco-españolas desprovistas de apoyo naval.

No obstante, llama la atención la débil proporción de buques de guerra perdidos en ese siglo por los diferentes contendientes, pero ello fue lógico dado que los combates en la mar no conducían al aniquilamiento del adversario, por tres razones: en primer lugar, por los avances de la arquitectura naval, que construía buques de cascos muy resistentes a la artillería de la época; después, por la concepción global de la batalla, en la que raramente se buscaba el combate, pues las flotas en presencia trataban de lograr la decisión sin encuentros sangrientos, perdiéndose en múltiples evoluciones, evasiones, caídas, etcétera. Por último, la tercera razón era de orden táctico, dado que desde el siglo anterior las flotas se combatían formando líneas de fila paralelas que se cañoneaban, más o menos próximas, sin ocasionarse grandes daños, muy especialmente cuando las respectivas formaciones entraban en contacto con rumbos opuestos, pues la conjugación de ambas velocidades entrañaba una aceleración en el paso o tiempo del avistamiento.

No se debe olvidar que desde Luis XIV y en algunas directivas de Ensenada se ordenaba no exponer las escuadras y tratar de conducir a los ingleses al combate individual de unidades, táctica que fracasaría totalmente.

Puede decirse que, hasta la aparición de Nelson, la tónica general en el pensamiento de las marinas continentales era que la incidencia de la batalla en la estrategia general era nula, causa de que la única preocupación de los mandos fuese conservar sus unidades, por lo que el encuentro se convertía en una demostración de virtuosismo, sorprendiendo el número de ocasiones perdidas en ese siglo para haber logrado una victoria total y que hasta finales del XVIII no se dieran acciones decisivas tipo Salamina, Lepanto o Las Dunas, cuyos resultados influyeron en el éxito o fracaso de muchas guerras, tesis aquella que definía falsamente el valor de una flota y la falta de crítica a tan nefasto sistema.

Pese a todo, en esos simulacros de encuentros los ingleses demostraron ser superiores gracias a su relativo avance en medios artilleros, a un mejor emplazamiento a bordo de los cañones, que ofrecía a sus sirvientes un mayor campo de tiro, y a sus tácticas de fuego, pues mientras franceses y españoles disparaban a los palos y aparejo con el fin de paralizar la potencia motriz del adversario y forzarle a abandonar la línea de batalla para así aislarle y abordarle, los ingleses buscaban con sus disparos la línea de flotación, para provocar vías de agua, o los entrepuentes, para poner fuera de combate a las baterías adversarias.

En todos los casos, esos métodos transformaron las acciones navales en duelos formalistas que, una vez sobre dos, finalizaban sin resultado, lo que permitía a cada contendiente atribuirse la victoria, tal como nos lo enseñan infinidad de campañas acaecidas durante los primeros setenta y cinco años del siglo XVIII. Habrá que esperar al último cuarto de siglo para que los almirantes británicos traten de combatir a cortas distancias y aniquilar al enemigo en una batalla decisiva, táctica que se iniciará en el encuentro de Les Saintes, en 1782,

y alcanzará su apogeo con Nelson; cuarto de siglo, por otra parte, en el que el tonelaje de la Marina de Su Graciosa Majestad se incrementará espectacularmente, al pasar de las 573.000 toneladas de 1760 a las 1.565.000 de 1791, mientras que España desaparecerá como potencia naval y sus fuerzas navales se situarán en mínimos intolerables, pues baste decir, como ejemplo, que de 1786 a 1808 solamente se construirían dos navíos de 80 cañones, el *Argonauta* y el *Neptuno*.

Los buques que se enfrentaron durante gran parte del siglo XVIII no fueron muy diferentes de los del siglo anterior pues, por ejemplo, el *Sans Pareil* francés o los españoles *Guerra*, *Atlante*, *Nepomuceno* o *Asís* eran muy similares al *Royal Louis*, *Gallo Indiano* o *Conquistador*, asistiéndose a una cierta evolución a finales del siglo al aparecer navíos de 5.000 toneladas, muy superiores a los de 1.000 a 2.000 del siglo XVII y comienzos del XVIII.

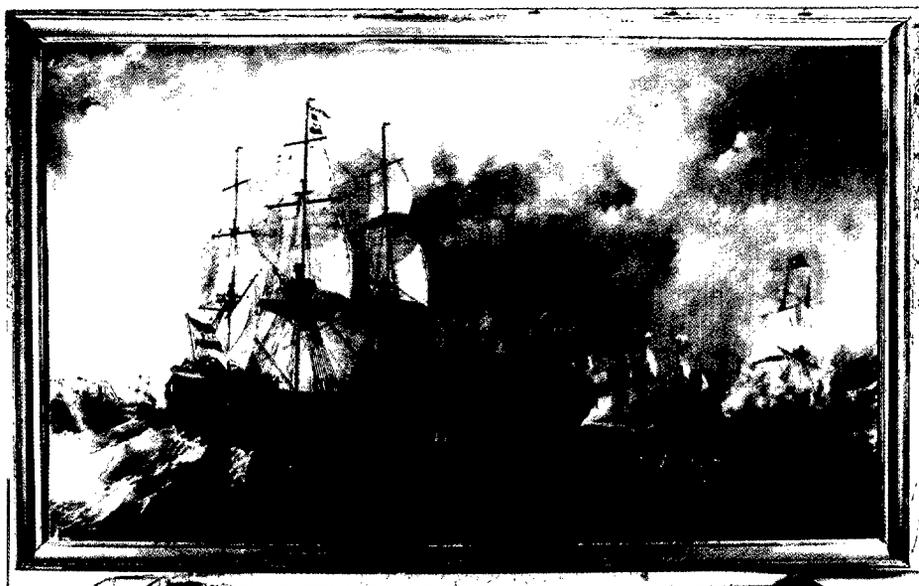
A cambio se realizaron sensibles progresos en las formas de carena, muy afinadas, así como en el aparejo, al poderse desplegar hasta 3.000 metros cuadrados de lonas, unos 500 más que en el *Royal Louis* o el *Conquistador*, al mismo tiempo que se mejoraba la maniobrabilidad y aumentaba la velocidad.

Por el contrario se avanzará poco en la artillería naval. Así, el peso de una andanada para calibres medios se situará en 700 kilos, algo más que los 660 del siglo XVII, escaso adelanto que explica por qué la protección no suponía un quebradero de cabeza para los constructores, pues mientras se lanzasen proyectiles sólidos, los duros cascos de madera eran capaces de aguantar los efectos de los proyectiles. Se cuenta cómo el navío *Ocean* entró en Brest después de recibir 500 impactos, o como nuestro segundo *Soberano* lo haría en Ferrol en 1774 con 180 disparos encajados. Realmente, la protección y el blindaje de los cascos no llegará hasta bien avanzado el siglo XIX con la aparición del proyectil explosivo, que provocará una verdadera revolución en el arte naval. Más temible era el fuego sobre las superestructuras con proyectiles al rojo vivo, que producían incendios y hasta la explosión si el fuego alcanzaba a los paños, algo que se temía más que una vía de agua.

Si contemplamos los principios de la guerra, el de seguridad supo aplicarlo con éxito el Reino Unido en la segunda mitad del siglo, consciente de que la fuerza organizada era la llave de la guerra en la mar y que si se emprendían otras acciones, como el ataque y la defensa a las comunicaciones y a la costa o al transporte de tropas, no se podía olvidar la posible existencia de la fuerza organizada del adversario, debiéndose extremar las precauciones para advertir a tiempo su presencia y poderla combatir en las mejores condiciones.

Así, en la guerra de los Siete Años, en los desembarcos ingleses en Saint Malo y Cheburgo la protección cercana a la fuerza de desembarco la daban los buques de Howe, desembarco que podía ser obstaculizado por la flota francesa de Conflans basada en Brest y formada por veinte navíos, lo que implicaba un apoyo a distancia a Howe ofrecido por la escuadra de la Mancha del almirante Anson, que patrulló en el Canal durante tres meses presto a detener a Conflans, conciliándose así tres principios estratégicos: el de la eventual destrucción de la fuerza del enemigo, el de cobertura y el de seguridad al desembarco, situación que volvería a repetirse en 1795 durante la empresa británica contra Quiberon.

No puede decirse lo mismo de la actitud de De Grasse en los días que precedieron a la batalla de Les Saintes, en las Antillas. Admitiendo que la expedición francesa contra Jamaica era de carácter urgente y de gran interés político, debía haber tratado de buscar y destruir la escuadra inglesa que le perseguía, pero no lo comprendió así De Grasse, y el 9 de abril de 1782 perdió una ocasión única para haber logrado el aniquilamiento de Rodney, pagando caro esa falta de decisión tres días más tarde a manos de éste.



Combate de San Vicente: El navío *Pelayo* acude en auxilio del navío *Santísima Trinidad*, el 14 de febrero de 1777. Óleo sobre lienzo, 286 x 488 cm. Original de Antonio Bungalda, 1858. Museo Naval, Madrid

El siglo XVIII nos ofrece múltiples ejemplos de que dejar escapar el momento de lograr la decisión a través de la batalla conduce a resultados nefastos:

- En 1740 Antin llegó a las Antillas y permitió que el inglés Vernon escapase.
- En aguas de Menorca, La Galissonnière en 1756 ni combatió ni bloqueó en Mahón al británico Eggecumbe, pudiendo éste zarpar y poner proa a Gibraltar.
- En enero de 1772 De Grasse no se atrevió a atacar a Hood cuando éste se encontraba fondeado, aprovechando el inglés la noche para romper el contacto.
- En 1781, el francés Guichen y el español Córdoba, amparados en su superioridad numérica, tuvieron la oportunidad de destrozar la escuadra inglesa de Darby fondeada en Torbay, no forzando el ataque cuando Inglaterra no disponía en esos momentos de otra fuerza naval en Europa.

- En 1795, el británico Hothan ordenó cesar la persecución del francés Martin consintiendo que éste se refugiase en Frejus, lo que le originó una severa reprimenda de Nelson.
- En septiembre de 1796 Juan de Lángara, al frente de 19 navíos, dejó escapar al inglés Mann en aguas del Estrecho. Poco después, el mismo Lángara mandando 26 navíos sorprendió a Jervis fondeado con 15 navíos en Santa Florentina, Córcega, buques en los que en ese momento embarcaba un cuerpo expedicionario, no atreviéndose a atacar en tan favorable circunstancia, falta que se pagaría trágicamente cuatro meses más tarde en la batalla del cabo San Vicente contra el propio Jervis.
- En 1799, el almirante francés Bruix, mandando una flota de 24 navíos, avistó al británico Keith cuando éste bloqueaba Cádiz con 15 navíos, tomando la decisión de no atacar, error que repetiría cuando al frente de 40 buques franco-españoles tampoco se enfrentó al mismo almirante inglés en aguas de Menorca, a pesar de gozar de una gran superioridad numérica.

La guerra de Independencia norteamericana demostró que lo que en estrategia se denomina correlación marítimo-continental, es decir, la enorme incidencia de disfrutar de unas buenas y seguras comunicaciones marítimas en la operaciones terrestres, era una realidad, principio que confirmarían los desembarcos en Irlanda en 1689 durante las guerras de la Liga de Augsburgo, que se vieron condicionados y ligados al dominio de las aguas del canal de la Mancha, para repetirse en la conquista de Menorca por los franceses en 1781 o en los ataques y defensa de las colonias por parte de los contendientes. Si los Estados Unidos lograron su independencia se debió, en gran parte, a que las operaciones navales de los almirantes d'Estaing o De Grasse, sobre sus costas, les otorgaron el control de las comunicaciones marítimas y condujeron a la batalla decisiva de Yorktown, en tierra, que rubricó aquella independencia.

Por otro lado, la conquista territorial continuó estimándose en ese siglo como resultado de una superioridad y como un medio de conducir al adversario a la derrota o descomposición, lo que implicaba organizar un sistema de defensa del litoral, ofreciendo el siglo múltiples ejemplos.

- Durante la guerra de la Sucesión española, esos ataques a la costa fueron prioritarios para los británicos, prefiriendo el desembarco al bombardeo, y si el previsto desembarco de Rooke en Cádiz fracasó, sí lo logró en Vigo para apoderarse de galeones, éxito que se repetiría en 1704 con la conquista de Gibraltar.
- Fracaso del intento francés de desembarco en Inglaterra durante la guerra de Sucesión austriaca, aunque lograron fijar numerosas fuerzas navales inglesas dispuestas para atacar el litoral francés.
- Durante la guerra de los Siete Años, la ausencia de una fuerza naval británica permitió que en 1756 el francés La Galissonnière ocupara Menorca, mientras los ingleses desembarcaban en Cheburgo e isla Aix.

- En 1759, el bloqueo inglés del litoral francés evitó una eventual invasión del Reino Unido, año en el que este país ocupó el Canadá y Guadalupe, para establecerse en 1761 en Pondichery e isla Dominica y en 1762 en la Martinica, demostrando el peso decisivo de la fuerza organizada que, en todos los casos, condicionó favorablemente las operaciones en tierra.
- Durante la guerra de Independencia norteamericana se frustró una invasión de Inglaterra por fuerzas franco-españolas, debido a una falta total de información, al estimar se encontraba inerte el Reino Unido. Nuevos fracasos obtuvieron los proyectos de invasión previstos en 1780, 1781 y 1782.
- Por su parte, en las Antillas y en la costa norteamericana se vieron íntimamente ligadas las operaciones navales y terrestres, y si el general inglés Cornwallis capituló en Yorktown, se debió a la superioridad francesa en la mar.
- En cuanto al Mediterráneo, las fuerzas franco-españolas de Guichen y Córdoba lograron la capitulación inglesa en Menorca, lo que no se alcanzaría en Gibraltar pues, a pesar del bloqueo establecido, pudo ser avituallada tres veces: en 1780 Rodney derrotó a Lángara en las proximidades del cabo de San Vicente y entró en la Roca ante los ojos de Córdoba, que se encontraba en Cádiz; en 1781 ese aprovisionamiento lo efectuaría Darby, sin poder evitarlo tampoco Córdoba, que permaneció fondeado en Cádiz y, finalmente, en 1782 el almirante inglés Howe, después de entrar en contacto con Guichen y Córdoba, también alcanzó aquel puerto, mientras éstos regresaban a la bahía gaditana. En este caso, la suerte de Gibraltar dependió de la fuerza organizada, del material enfrentado y de la decisión de los mandos, por lo que cabe pensar que con otros jefes aliados el avituallamiento hubiera fracasado en las tres ocasiones. Por otro lado, los ingleses socorrieron a la plaza antes y después de la campaña aliada en la Mancha, ignorando éstos que hubiese sido mejor guardar las entradas al estrecho de Gibraltar que actuar ofensivamente en el citado Canal.
- Finalmente señalaremos que si durante la Revolución francesa el general Hoche fracasó en Irlanda en 1796, ello se debió al mal tiempo, a la falta de adiestramiento, de mandos idóneos y al lamentable estado de los buques, situación que se repetirá dos años más tarde, en 1798, con la expedición del general Humbert, esta vez por falta de efectivos, puesto que pudo haber puesto el pie en tierra ante la nula presencia de buques británicos. Esa falta de idoneidad naval se pondría de nuevo de manifiesto en Egipto, cuando Nelson aniquiló en Abukir a la flota francesa y ofreció el control del Mediterráneo a la Gran Bretaña.

Para terminar indicaremos que, como en el siglo anterior, los buques del XVIII se dividían en cinco clases, señalando las diferencias el número de cañones en lugar de regir esa clasificación por sus dimensiones. Así, en 1765 se distingue el navío de tres puentes armado de 90 a 120 cañones; el de dos puentes, de 50 a 80 bocas de fuego, y tres clases de fragatas, de 40, 30 y 20 cañones. Esa regla establecida y adoptada por todas las marinas se mantendrá durante

veinte años, puesto que en 1786 los buques de guerra se dividirán en navíos, fragatas y corbetas, comprendiendo los primeros cinco clases, de 120, 110, 80, 74 y 64 cañones; las fragatas, dos clases, armadas con 40 y 32 cañones y las corbetas una sola dotada de 20 a 10 bocas de fuego.

## **Evolución del pensamiento naval**

El pensamiento naval en el siglo XVIII se reduce a las ideas que expresaron y propagaron los tratadistas franceses e ingleses, pues aunque ciertos historiadores, como Mijares o Barroso, han tratado de incluir junto a aquéllos al marqués de la Ensenada, las reflexiones de este personaje deben figurar como preceptos y proyectos de política marítima, en los que se formulaban conceptos y directrices de estrategia general en relación con la situación mundial del tiempo.

Pero ese pensamiento naval europeo adolecerá durante gran parte del siglo de haber comprendido mal el significado real de la obra de Pere Hoste, publicada a finales de la centuria anterior y que presentamos y comentamos en un artículo publicado en esta misma REVISTA y al que algunos estrategas de relieve, como Castex, le hacen responsable de haber sacrificado la búsqueda del combate, y con él, la victoria, al «fetichismo» de los dispositivos geométricos, demasiado teóricos y pedagógicos, matando así todo espíritu ofensivo y reduciendo la táctica a una simple preocupación cinemática.

Derivado en parte de ello, puede asimismo afirmarse que en el XVIII se observa una cierta analogía entre la concepción de las batallas terrestres y navales, al dominar en ambos casos la preocupación de mantener rígidamente y sin condicionamientos la formación o línea de combate, lo que excluirá durante más de 50 años la articulación operativa en agrupaciones y divisiones, así como la vigencia del principio de la «persecución». Basta con contemplar la Ordenanza de marzo de 1765 del ministro francés Choiseul para comprobarlo, al prescribir, por ejemplo, que «todos los buques se mantendrán en la estela del precedente y tratarán de no extender la línea, sino cerrarla», ordenanza que tampoco dejaba la menor iniciativa a los mandos subordinados, como lo demuestra otro precepto que ordenaba que «ningún navío de línea romperá la formación si el general no hace una señal», preceptos que a Nelson debieron dejarle atónito años más tarde.

Por otro lado, las ideas sobre el empleo de la artillería y la coordinación del movimiento de los buques condujo a estériles discusiones y a quitar a los mandos toda posibilidad de saltarse las normas durante el combate, que como ya señalamos, se reducía a constantes cambios de rumbo previstos de antemano, por lo que las evoluciones eran vanas y no respondían a lo que requería en un momento dado la situación táctica.

Bajo tales limitaciones la noción del combate decisivo desaparecía y la guerra naval no respondía a su fin primordial ni fomentaba la agresividad de los comandantes, aunque esa misma rigidez se ofrecía en los encuentros terrestres.

Esas ideas y la ausencia casi completa de escritores de temas navales en Europa, anteriores a la Revolución francesa, como luego analizaremos, contrasta enormemente con los trabajos de los doctrinarios militares de la misma época, como el mariscal de Saxe y Federico II de Prusia, quienes no dudaron en enca-

rar temas sobre la conducción de la guerra, surgiendo junto a ellos otros grandes capitanes como Carlos XII de Suecia, el príncipe Eugenio o Malborough y asistiéndose a éxitos resonantes, como los obtenidos en Blemhein en 1704, Ramillies en 1706, Almansa en 1707, Potalva en 1719, Plessey en 1757, etc., victorias decisivas que no tuvieron su equivalente en la mar.

Así, al final del reinado de Luis XIV, Feuquieres y el mariscal Puysegur habían tratado profundamente sobre la dirección de las operaciones terrestres, mientras que, en 1777, Maizeroy daría a luz una teoría en la que aparecía ya la palabra «estrategia», que no se divulgaría hasta el siglo XIX, en tanto que el inglés Lloyd publicaba en esos mismos años una serie de obras de carácter analítico sobre las campañas de la época. En fin, Guibert, creador del término soldado-ciudadano, en 1772 desarrollaba ideas originales y un poco revolucionarias sobre las operaciones terrestres, vislumbrando la diferencia entre guerra limitada o choque de soldados y la ilimitada o de destrucción entre los pueblos.

En ese movimiento de opinión que anunciaba la llegada de nuevos tiempos, se notaba ya la preocupación por los temas que concernían a la dirección del conjunto de la guerra, algo que, por el contrario, era desconocido o ignorado por los escritores navales de la misma generación.

A este respecto debemos recordar que con el término Gran Táctica se designaba en ese siglo a la estrategia operativa, término muy utilizado por Napoleón, aunque el archiduque Carlos e, incluso, el mariscal Marmont se atrevieron a dar ciertas definiciones del concepto de estrategia general. Pero será Clausewitz quien aclare y advierta que existen dos actividades diferentes en la guerra, la táctica y la estratégica.

A lo largo de la Revolución francesa y del Imperio se asistirá a una total paralización del pensamiento naval en todos los países del mundo occidental pues, verdaderamente, no fue un período en el que pudieran aflorar trabajos teóricos interesantes, dado que se vivía en un clima de guerra continua que no dejaba tiempo para pensar, meditar y escribir.

La Revolución, que nace en París, debía fatalmente tener un radio de acción intenso e inmediato, pues el reino de los Borbones estaba profusamente arraigado en toda Europa, y Francia era el país más poblado, más próspero y más evolucionado y el prestigio de su cultura se estaba imponiendo en el continente y modelando el pensamiento occidental.

Asimismo, la construcción filosófica e ideológica que constituía la base intelectual de la Revolución debía necesariamente ser universal y suscitar fuera de las fronteras galas atracciones y rechazos, pues por sus incidencias sociales y económicas ponía en entredicho los fundamentos de la sociedad establecida, constituyendo la integración de lo nacional, de lo social, de lo económico y de las ideas una mezcla explosiva al encerrar un gran componente de exaltación, que conduciría a hacer en el futuro las guerras más cruentas y apasionadas al intervenir ya el ejército-nación o de masas.

Por otro lado, en 1789 el equilibrio que había impuesto la paz de Westfalia en el siglo anterior desaparece y surge un nuevo escenario en el que: Suecia declina como gran potencia; Polonia es aniquilada; Austria se mantiene, pero ya

no progresará; Holanda ya no cuenta como potencia; Turquía se encuentra en franca decadencia al igual que España; Rusia entra con pie firme en la escena europea; Prusia revela sus ambiciones, mientras que el Reino Unido se configura como una gran potencia firmemente decidida a contrarrestar la hegemonía francesa en Europa, lo que le moverá a alentar la formación de coaliciones, convirtiéndose en mundiales las rivalidades europeas.

Regresando al tema que nos ocupa, si se analizan las obras aparecidas durante la Revolución, tanto en Francia como en Prusia, España e Inglaterra, se advertirá que no contenían más que ideas concernientes a despliegues en el campo de operaciones, es decir, en general se trataba de trabajos esencialmente polarizados en la maniobra de los buques, en reglamentos y señales. En tales condiciones era superfluo esperar que los teóricos trataran los grandes problemas de la guerra naval.

Cuando llega la paz, con la caída de Napoleón, es el momento para poder meditar, analizar y discutir las campañas navales acaecidas en las dos décadas precedentes y penetrar en la forma en que el Almirantazgo inglés había dirigido las operaciones navales pues, sin duda, en el campo estratégico se ofrecían notables posibilidades de extraer deducciones, adquirir enseñanzas y establecer nuevas normas de explotación.

Pero los primeros en aprovechar aquellas experiencias bélicas serán los pensadores terrestres, sobre todo los prusianos, que indicarán la vía a seguir, suministrando de paso un número ilimitado de reflexiones, y aunque los introduzcamos en un próximo trabajo, recordaremos a von Bulow, con su obra *El espíritu de la guerra moderna*; a Jomini, quien con su tratado *Gran Táctica* tanto intrigó e irritó a Napoleón; al archiduque Carlos, con su libro *Principios de Estrategia* y, finalmente, al mariscal Scharnhorst, que entre 1805 y 1808 enseñará en la Academia Militar de Berlín nociones de alta política y estrategia general.

## Los teóricos navales europeos

### Francia

Aunque la mayor parte de los tratadistas navales franceses de la primera mitad del siglo XVIII se limitaron a proseguir en la estela del pensamiento de Pere Hoste, puesto que las ideas de este teórico se habían impuesto de forma oficial en la totalidad de las marinas continentales, ciertos espíritus se rebelaron contra tal situación y trataron de escapar de esa paralización mental y táctica.

El primero y más célebre en tratar de lograrlo fue Bigot de Morogues, brillante oficial y fundador de la Academia de la Marina, quien expuso sus reflexiones en la obra *Traite des signaux* o *Tactique Navale*, publicada en 1763, en la que preconizaba el desbordamiento y la ruptura de la línea adversaria ante ciertas circunstancias. En su opinión, el desbordamiento debía llevarse a cabo siempre que un contendiente gozase de una superioridad numérica, siendo su finalidad apoderarse o destruir buques expuestos o aislados, mientras que la

ruptura solamente debía efectuarse cuando el adversario crease un vacío en su propia línea o formación, recomendando en todos los casos olvidar los consejos de Pere Hoste «cuyas formaciones y propuestas geométricas y la necesidad de consultar las figuras en pleno combate, hacen que su obra sea inadecuada y su lectura difícil, árida y pesada».

Aunque estimamos que Bigot exagera la importancia de la geometría en las ideas de aquél, es verdad que Hoste abusa de los llamados «órdenes geométricos» para acometer combates, marchas, retiradas o paso por estrechos y que recurre en exceso a las matemáticas en su explicación, aunque éste se defiende al afirmar que sus propuestas se fundamentan en ejemplos históricos o por él vividos. Pero lo paradójico es que si Bigot reprocha a Hoste el ser muy abstracto y olvidar la realidad del marino, acusándole de exponer sus ideas como un profesor de matemáticas, Bigot, que sí es marino, alentará y expondrá concepciones muy similares a las que critica.

Lo más curioso es comprobar que Hoste es más concreto que su detractor y que algunos decenios más tarde, el jefe de división Grenier, en su libro *El arte de la guerra en la mar o Táctica naval sujeta a nuevos principios y a un nuevo orden de batalla*, publicado en París por Didot el Viejo en 1787, incluye a Bigot en la misma corriente de ideas que las del jesuita, al escribir que «los tratados de táctica naval que han publicado el padre Hoste, Bigot de Morogues, Pavillon y otros, sólo sirven para enseñar la forma en que los navíos deben colocarse para combatir, pero sin garantizar el éxito», reprochando a todos ellos haber convertido en rígidos los dispositivos tácticos por encajarlos en moldes geométricos, aunque el mismo Grenier, cuya obra contiene nuevas y buenas ideas, no podrá salir de tales normas al proponer otras formaciones similares y sin que aflore en absoluto alguna concepción nueva y revolucionaria.

Añadiremos que Bigot quedó confinado en el campo táctico, pues como nos recuerda Castex, cuando pretendió introducirse en el estratégico lo hizo de forma muy desgraciada, no sólo por desvalorizar y recomendar la conveniencia de evitar la batalla decisiva, sino porque llegó a negar la importancia de la mar y de las acciones navales en los conflictos del pasado, ideas en las que influyeron, sin duda alguna, el estudio de las campañas de Tourville, escapándosele por ello el papel capital de la flota enemiga y pensando únicamente en que la finalidad de cualquier campaña naval debía reducirse a colaborar en las conquistas territoriales. De ahí que la célebre Ordenanza de 1765, inspirada por este capitán de navío, no pasara de ser un simple tratado de señales y formaciones, ignorando todo lo referente a la conducción de la guerra en la mar.

Un autor más interesante fue Bourdé de Villehuet, aunque debe reprochársele el proseguir en la vía abierta por Hoste. En su obra *Manoeuvrier o Ensayo sobre la teoría y la práctica de los movimientos de un navío y evoluciones navales*, aparecido en París en 1765, pretende ofrecer a los profesionales un verdadero tratado físico, matemático y táctico concerniente a los buques y la navegación.

Aunque su obra fue reeditada numerosas veces y traducida al inglés, ha sido un tratadista poco conocido, y llama la atención que preconice asimismo la rup-

tura de la línea adversaria, distinguiéndose de otros autores de su tiempo por su insistencia en proponer como excelente táctica el «abordaje», en su opinión, «el medio más ventajoso de apoderarse de un buque», idea poco afortunada al propagarla en una época en que se encontraba en claro declive y muy raramente practicada.

Ese estado de mediocridad del pensamiento naval tendría que haber desaparecido en el último cuarto de siglo como consecuencia de las campañas llevadas a cabo por el almirante Suffren, que debían haber provocado un movimiento de cambio en las mentes de los marinos y de quienes reflexionaban sobre los problemas de la mar. Afirmamos esto porque esas campañas pusieron de manifiesto que ciertos principios de la guerra en la mar eran eternos e inmutables, entre otros, los relativos a la necesidad de destruir la fuerza organizada del enemigo, el valor del objetivo geográfico integral, el débil peso del corso en los conflictos, las ventajas e inconvenientes de una excesiva concentración de medios, la agresividad y espíritu ofensivo, etcétera.

Por otra parte, durante la guerra de la Independencia norteamericana, la regla sacrosanta de mantener a ultranza la línea de fila fue puesta en cuarentena, atribuyendo los modernos tratadistas ese mérito al citado Suffren, siendo curioso señalar que aunque en las instrucciones del almirante De Grasse a sus capitanes les recomendaba romper la línea del adversario, éstos no lo lograron ni lo intentaron, pero sí su adversario, el almirante inglés Rodney, en la batalla de Les Saintes, aunque un poco al azar, por lo que ninguno de los contendientes supieron comprender el alcance de dicha maniobra.

Sin embargo, en el campo intelectual, la realidad fue que personalidades de ese último cuarto de siglo, como el jefe de división Verdun de la Crenne, el capitán de navío Buor de la Charouliere, de Thay, de Pannat y otros autores que expusieron sus reflexiones entre 1780 y 1790, no hicieron otra cosa que consagrarse a mantener estériles discusiones sobre la táctica de evoluciones.

De todos ellos, De la Crenne y Charoulière merecen un comentario. El primero, en su obra anteriormente mencionada, proseguía afirmando la bondad de la línea de fila, escasamente modificada por una maniobra de concentración por el contendiente que dispusiera de una franca superioridad numérica. Por su parte el segundo, en su *Tactique Naval*, aparecida asimismo en 1787, afirmaba que el inmovilismo que había presidido las concepciones tácticas de la Marina francesa era el gran culpable del ascendiente en la mar de la Marina británica.

Asimismo debemos recordar en esa época al ya mencionado Grenier y al jefe de Escuadra D'Amblimont, por avanzar ambos ciertas ideas nuevas. En *L'Art de la guerre sur la mer*, Grenier, aunque critica la línea de fila y recomienda la concentración mediante la articulación operativa de los buques en divisiones, cae en el error, como también señalamos, de preconizar la bondad de ciertas formaciones muy geométricas, que tanto había criticado en otros, pues en su sentir en ellas se combinaban las ventajas de la línea de fila y de la concentración. Por su lado D'Amblimont, que puede considerarse como un verdadero innovador táctico, en su obra *Tactique navale* publicada en 1788, sugería mantener la ofensiva en la mar sin restricciones mediante una articulación de las fuerzas en divisiones escalonadas en profundidad y dándose mutuo

apoyo, idea verdaderamente moderna y aplicada en el siglo XIX, pero que en el XVIII representó una opinión aislada que no tuvo demasiado eco.

Sin duda, esos esfuerzos debían haber terminado por dar sus frutos en el país vecino, pero la Revolución los agostó por completo al alcanzar el huracán social a todas las estructuras nacionales, entre ellas a la Marina, que quedaría destruida e inerte, desapareciendo sus mandos así como la minoría pensante que, en general, emigró o subió a la guillotina.

Durante la Revolución, y en la esfera naval, los únicos documentos oficiales que se publicaron fueron los compendios tácticos de 1797 y 1801, que se complementaban y que se habían visto precedidos por un cuaderno táctico del año I del calendario revolucionario, ampliado el año III. Con respecto a aquéllos, el primer compendio trataba de maniobras y evoluciones mientras el segundo se polarizaba en las señales, trabajos que patrocinó y alentó el almirante Truguet, encargado de los asuntos de la Marina en el Directorio entre los años 1797 y 1801.

Sin duda se inspiraron en las instrucciones y señales establecidas por el almirante Bruix para su escuadra de Cádiz y adoptadas por la española y, más tarde, por el almirante Ganteaume para la escuadra de Brest. Esos preceptos se mantendrían en vigor hasta 1815, aunque en la práctica se revelaron insuficientes, por ser sus principios y movimientos difícilmente asimilables por una nueva generación de oficiales procedentes de los más bajos niveles de clases y marinería y, por ello, sin haber pasado por un centro de estudios navales. De ahí que en tales condiciones fuese superfluo e inútil ir más lejos y contemplar las grandes líneas de la guerra naval y de la dirección general de las operaciones en la mar, insuficiencias que alcanzarán a la Marina napoleónica, que poco o nada participó en los años gloriosos del emperador Napoleón Bonaparte.

Aunque en 1801, ó IX del nuevo calendario, apareció un nuevo cuaderno táctico que representaba un cierto progreso sobre lo anteriormente publicado e incluso sobre la Ordenanza Real de 1765, será en el año X, ó 1802, cuando vuelva a publicarse en París un tratado completo de táctica naval, gracias a la decisión del nuevo ministro de Marina Decrès, después de haber respondido a un autor anónimo que acababa de dedicar al primer consul su obra *Cours élémentaire de tactique navale*.

Ese autor se llamaba Audibert Ramatuelle, quien se proclamaba antiguo oficial de la Marina militar por haber sido teniente de navío durante la guerra de la Independencia norteamericana, explicando en su prefacio la razón de su esfuerzo, colaborar a la grandeza de Francia, pues «ha llegado el momento de ser útil a ese gran medio de la potencia nacional», medio que no era otro que la Marina, la cual había sufrido una gran derrota el 1 de agosto de 1798 en Abukir a manos de Nelson.

En su opinión, dicha potenciación pasaba por construir barcos, dotarlos de medios humanos idóneos y formar oficiales conocedores de la técnica naval y problemas de la mar, regresando a la tradición del siglo XVIII que había truncado la Revolución.

Para el citado oficial, ninguna táctica conocida le parecía haber alcanzado el fin que se había propuesto, mostrándose especialmente crítico con todo el

pensamiento naval o escuela francesa del XVIII que le había precedido, pues ésta había aconsejado aplicar ciegamente una serie de procedimientos de difícil comprensión, olvidando los principios. En esa crítica se mostraba particularmente duro con Bigot de Morogues, Buor de la Charoulière, Grenier, Verdun de la Crenne y otros incidiendo sobre Bigot, a quien atacaba por los «ángulos obtusos» que proponía en sus movimientos de caza o retirada y sin utilidad en el combate, y a todos en general por «reducir la Táctica a formaciones geométricas en las que no se puede actuar más que en masa mediante complicadas señales».

Desgraciadamente no se introdujo tampoco en el terreno de la estrategia, y cuando lo hizo, fue muy desafortunado, como lo demuestra su afirmación de que «la marina francesa siempre ha preferido la gloria de asegurar o conservar una conquista que hundir buques enemigos», por estimar que solamente la ocupación por el ejército podía conducir a la victoria. Esta singular aseveración demuestra que Ramatuelle seguía asimismo aferrado a principios desfasados establecidos en el siglo anterior, en el que él mismo se había formado, y que no tenía fuerza moral para criticar a sus predecesores, dado que también despreciaba e ignoraba el valor de la batalla decisiva en la mar, aunque sorprende que en ciertos escritos contradiga aquellas afirmaciones al proclamar que «no se debe emprender un desembarco sin ser antes dueño de la mar».

No obstante Ramatuelle, al tiempo que otorga más atención al enemigo que aquellos otros teóricos del siglo XVIII, al integrar la fuerza organizada del adversario en su definición de la táctica, prescribe que ésta «es el arte de saber ocupar posiciones favorables en presencia del enemigo y que la inferioridad no debe provocar la huida».

Asimismo proclamaba que la habilidad táctica de un jefe residía en saber aprovechar las fuerzas «relativas» que «pueden ser más favorables que las absolutas», entendiendo por relativas las fuerzas morales, el valor, la temeridad, la inteligencia, el golpe de vista, etcétera, en una palabra, el talento de los jefes, y como absolutas, en ellas incluía el número, la calidad de los buques, el calibre de los cañones, etcétera, es decir, los medios materiales.

También reflexionó sobre la tradicional línea de fila, a la que encontraba ventajosa para el combate y «cuanto más cerrada más fuerte será», apreciándose en él una cierta influencia del estudio de las campañas acometidas por el almirante Suffren y de las teorías del pensador británico Clerk.

En todos los casos debemos reconocer que aportó muchas y buenas ideas en el ámbito táctico, orientando a los mandos hacia la ofensiva de forma decisiva y cortando muchos lazos con las concepciones tradicionales del XVIII.

Parecidos comentarios podrían hacerse sobre el contenido de la obra *Traite sur l'art des combats dans la mer* del caballero de la Rouvraye, editada en 1815, tratado que cerrará la serie de publicaciones de temas navales aparecidos en los años de la Revolución y del Imperio, siendo preciso esperar la llegada de la Restauración para que vuelva a abrirse un debate sobre la Marina y su porvenir, aspectos que trataremos en un próximo trabajo.

Reino Unido

Cuando se entra en la segunda mitad del siglo XVIII todavía siguen imperando los tratadistas franceses en el pensamiento naval británico.

Así nos lo demuestra Christopher O'Bryen oficial de Su Majestad, quien traduce y publica en 1762 *L'Art des armées navales* de Pere Hoste y en su dedicatoria al duque de York escribe: «acepte la presente obra que es la traducción del libro del hombre más apto y más capaz de su tiempo, libro que ha sido juzgado esencial en su género», añadiendo que en esa fecha no se había escrito nada igual en lengua inglesa.

Aunque en esos años se continuaba apreciando el pensamiento de Hoste como básico, aun reconociendo sus traductores sus defectos y que ciertas partes o capítulos eran impracticables, la primera parte, redactada bajo la forma de órdenes, y la sexta, con consejos sobre movimientos, eran los capítulos más interesantes para ellos, mientras lo referente a cambios de dispositivos les parecía ya trasnochado.

De lo que no cabe duda es que la influencia de Hoste permanecerá hasta bien entrado el siglo XIX, como nos lo señala Brian Lavery en una obra muy reciente titulada *Nelson's Navy, the ships, men and organization. 1793-1815*, editada en Londres en 1989 y en la que se indica que el jesuita francés se citó frecuentemente en los textos británicos escritos hasta 1823, fecha de la publicación de *Naval battles. 1744-1814* de Ekins, siendo además Pere Hoste uno de los escasos pensadores extranjeros al que el conocido y relativamente moderno estratega inglés Corbett dedica algunos párrafos en sus obras, más de los que consagra a su compatriota Clerk d'Elbin.

John Clerk d'Elbin puede considerarse como el último gran teórico inglés de la marina de vela, coetáneo de los almirantes Howe y Suffren y un analista sin duda alguna advertido, pero que no supo o no pudo elevarse, al volver a introducirse de modo desconcertante, como los pensadores galos, en la táctica a nivel operativo. Como había sucedido con el jesuita, ningún lazo le ligaba a la mar o al mundo marítimo, pudiendo añadirse que precedió cronológicamente a otro eminente pensador civil británico, Julian S. Corbett, cuya obra e influencia fue capital en la Real Armada en el siglo XIX y comienzos del XX.

Escocés y séptimo hijo del barón de l'Echiquier, uno de los hombres que impulsaron la unión de Escocia e Inglaterra en 1707, se había orientado hacia los negocios relacionados con la extracción de carbón, sin que ello fuera obstáculo para consagrarse a su gran pasión, la Marina y sus problemas, pasión que le había conducido desde su niñez a leer innumerables relatos de encuentros navales, estableciendo fichas de todos ellos y estudiando los conflictos que los habían provocado, logrando así que la táctica naval se convirtiese en él en su esencial preocupación hacia 1775.

Sus trabajos no encierran ideas doctrinales, sino reflexiones, recomendaciones y conclusiones, que no dudó en confiar a sus amigos, entre ellos a Richard Atkinson, oficial secretario del almirante Rodney, suponiendo Clerk que aquel comunicó sus ideas al almirante antes de zarpar para las Antillas en donde, como hemos visto, aplastó a los franceses de De Grasse en el encuentro de Les Saintes

el 10 de abril de 1782, año en el que decidió publicar sus reflexiones bajo el título *An essay on naval tactics*, edición de 50 ejemplares, debiendo esperarse ocho años para que se lance una segunda impresión y a 1797 para ver la luz la tercera, obra que se verá revisada de 1804 y reimpresa en 1807, habiendo sido traducida al francés en 1791.

No obstante su trabajo sería puesto en cuarentena después de su muerte, al desencadenarse una polémica en 1829 cuando Howard Douglas, hijo de sir Charles Douglas, jefe del estado mayor de Rodney en la citada batalla, atacó a Clerk en el número 83 de la revista *Quarterly Review*, afirmando que fue su padre quien propuso al almirante la ruptura de la línea de fila francesa y que éste aceptó dicha sugerencia, por lo que era inadmisibile que Clerk se atribuyese en parte aquella victoria inglesa. Ese ataque motivó que en la revista liberal *Edimburgh Review* los admiradores del tratadista le defendiesen y recordasen que había sido éste, y no sir Douglas, quien había influido en la decisión tomada en Les Saintes por Rodney.

Como era lógico, la polémica no se cerró y, en 1832, una obra de Howard titulada *Naval evolutions* volvía a dar actualidad al tema al asegurar éste que no existía ninguna prueba de aquella influencia de Clerk, porque de haber existido habría quedado constancia de ello en la correspondencia que mantuvo dicho almirante con otros grandes marinos, como Jervis, Graves, Howe o Stephen, secretario del Almirantazgo, y que además Atkinson jamás confirmó haber servido de intermediario entre ambos. Esta tesis fue, a su vez, rechazada por el almirante Ekins en su ya mencionada obra al señalar que si Clerk nunca había navegado, punto en el que también se centraban los ataques, tampoco el gran estratega terrestre Jomini había participado en ninguna batalla cuando escribió sus primeros y renombrados trabajos.

Realmente Clerk inició la redacción de su obra en 1781 por el impacto que le produjo la derrota de Cornwallis, en octubre de aquel mismo año, en la batalla terrestre de Yorktown, que condujo a la independencia de los Estados Unidos, achacando el fracaso al revés sufrido por el almirante británico Graves en Chesapeake.

Su objetivo no era redactar un tratado que englobase todas las cuestiones que afectan al ámbito naval o presentar y discutir modalidades teóricas de maniobras, sino buscar y dar solución a un problema práctico. Por otro lado también influyó en su publicación observar las manifiestas debilidades que afectaban a la Marina de Su Majestad, cargando parte de los males sobre la deficiente formación de los oficiales y disponer de una mejor doctrina sus vecinos, asegurando que en 1780 no existían todavía tratados tácticos comparables a los franceses pues, como señalamos, los almirantes ingleses preferían redactar puntualmente instrucciones en materia de señales y maniobra, generalmente adaptadas a una cierta o prevista situación táctica.

En ello radica la razón de que entre 1776 y 1782 los grandes jefes de la Marina británica dispusieran de sus propios cuadernos de señales, códigos e instrucciones para el combate. Así, lord Howe en 1776 redactó su *Signals and instructions in addition to the general printed and fighting by day and night*; en 1778 Byron dio a conocer su *Fighting instructions*; en 1779 el mismo viceal-

mirante publicó los *Admiralty signals and instructions in addition*; en 1782 Hood puso a punto nuevas instrucciones al igual que Rodney antes de partir para las Antillas, etcétera.

Es verdad que los franceses y españoles redactaban documentos similares pero sus instrucciones eran menos detalladas y podían considerarse como órdenes de operaciones para los mandos subalternos o como códigos de señales, como el atribuido a Cheyron du Pavillon, quien en 1778 emitió su *Tactique navale à l'usage de l'armée du Roi commandée par M. le Conte d'Orvilliers*, en el que se perfeccionaba el sistema de banderas.

Pero sin duda existía una diferencia capital en los objetivos de las marinas británica, francesa y española. Mientras los primeros establecían reglamentos propios para una determinada escuadra y combate, a partir de las directivas difundidas por el almirantazgo, los franceses, no disponiendo de un organismo semejante o de un estado mayor capaz de crear doctrina, se acogían a las ideas y prescripciones recogidas en las obras de sus tratadistas navales que, además, se daban a conocer en la formación teórica de sus oficiales, no necesitando por ello instrucciones detalladas para cada situación. Por su parte, la Marina española redactaba sus propias instrucciones, realmente inspiradas en las que regían en la Marina gala.

Ante tal panorama y dualidad, Clerk iba a tratar de acabar con aquella tradición británica, presentándose como innovador.

El período que se extiende entre 1776 y 1794 se distingue por la incorporación de las instrucciones de combate a los cuadernos de señales, que se adaptaban en el tiempo a un tipo especial de formación de los oficiales ingleses, dado que en el siglo XVIII existían dos formas de integrarse en la Real Marina. La primera consistía en enrolarse muy joven como guardiamarina, asumiendo una formación teórica muy limitada en la que influía el interés del propio oficial y de quienes le formaban profesionalmente a bordo de los buques, incluyendo Nelson en este tipo de educación. La segunda se inspiraba en el ejemplo francés, instruyéndose en escuelas, la primera de ellas establecida en 1730 en Portsmouth, que adoptó en 1773 el nombre de Royal Naval Academy, mientras que la iniciativa privada había creado otro centro en Gosport, aunque pocos oficiales saldrían de ambas, puesto que escasamente se graduaban 120 alumnos cada año.

Por todo ello, los oficiales británicos no disponían, hasta la aparición de Clerk, de otra fuente de conocimientos tácticos que los que ofrecían las obras francesas constantemente traducidas al inglés entre 1762 y 1788, surgiendo el libro de Clerk en 1782, momento que se corresponde con el paulatino desvanecimiento de las traducciones.

La obra de Clerk se divide en cuatro partes que no se publicaron simultáneamente, sino que aparecieron entre 1782 y 1797, y aunque se advierte en ella una cierta influencia francesa, su modo de razonar difiere, pues mientras los tratadistas galos se polarizaron prioritariamente en describir maniobras y formaciones, aquél se concentró en el combate a corta distancia y en la forma de forzar a una fuerza enemiga a combatir, liberando sus preocupaciones tácticas de las complejas formulaciones matemáticas en las que los franceses se

habían encerrado, extrayendo sus deducciones y presentando sus propuestas para el presente y futuro del estudio de la pasada historia naval.

Su mérito fue el de dar a conocer el valor del combate, así como cuál debía ser la finalidad de las batallas, preguntándose si esa finalidad debía ser la destrucción de la flota adversaria o la búsqueda de una ventaja momentánea, contestándose con firmeza que debía prevalecer el alcanzar el éxito en una acción decisiva mediante la ruptura de la formación enemiga, en esos momentos la línea de fila, sirviendo de base sus reflexiones para la futura renovación del pensamiento táctico, y en cierto modo estratégico, en la Marina de Su Graciosa Majestad.

En relación con la ruptura, idea que Clerk presentaba como una novedad aunque era muy antigua, el tratadista estimaba que es la llave de cualquier encuentro en la mar y afirmaba que «cuando se tiene el atrevimiento y la resolución de llevarla a cabo, se encontrará su justificación en el éxito que se debe alcanzar», siendo por ello mucho más categórico sobre su eficacia que muchos pensadores navales, que habían tratado tímidamente y con reparos el mismo problema y habían influido para que esa maniobra no sólo no se hubiera aplicado a lo largo de ese siglo, sino para que muchos jefes hubieran dudado de la bondad y eficacia de su utilización.

Fue el caso de Rodney, en su encuentro con Guichen en abril de 1780, cuando tuvo la posibilidad de atravesar la línea francesa y no se atrevió, ignorando que la misma maniobra le daría años después la victoria en Les Saintes al romper dicha línea entre el 4.º y 5.º navío de la retaguardia. Asimismo, la no aplicación por Jervis de esa posibilidad de ruptura le supuso ciertas críticas, al afirmarse que debía haber seguido los dictados de Clerk y evitar así que Nelson, apercibiéndose que un grupo de buques españoles trataban de situarse a popa de la línea inglesa para socorrer a sus camaradas en apuros, sin pedir autorización a aquél virase y se interpusiese, cortando la derrota de los navíos españoles en plena batalla del cabo de San Vicente.

Podemos preguntarnos si la obra de Clerk d'Elbin tuvo alguna incidencia en el extranjero y en la propia Armada británica.

El caso francés es revelador, pues en 1791, al año de aparecer la obra completa, el ministro de Marina Fleurien, hombre de confianza de Luis XVI, impulsor de expediciones científicas, de la construcción naval y considerado como uno de los políticos mejor informados de Europa, la hizo traducir para aplicar sus ideas en la Marina. Por su parte, en 1806 se editaría la edición holandesa al haberla traducido el almirante Willen Holtrop, autor de un trabajo titulado *Tratado de táctica*, años en los que los Países Bajos trataban de reforzar su Marina para relevar a la francesa y española en importancia en el continente, aprovechando que éstas se encontraban sumamente debilitadas, verdadera quimera puesto que la Marina holandesa se encontraba asimismo destrozada desde la derrota de su almirante De Winter en Camperdown, en 1797. Asimismo los holandeses también tradujeron la obra del francés Grenier, por estimar que este tratadista, junto con Clerk, representaban la ruptura con las viejas normas procedentes del siglo XVIII.

Clerk también sería traducido al portugués en 1801 y al ruso en 1803, apareciendo una edición americana en Filadelfia en 1807, publicada por el editor Bartram and Reynolds con el título de *A system of seamanship and naval tactics*, desconociendo si en España se publicó alguna edición, pues hemos indagado sin haber logrado encontrar algún indicio de ello.

En cuanto al Reino Unido, la influencia de Clerk tardaría en afirmarse, contribuyendo a ello la polémica —que no se cerraría con los años— entre partidarios y detractores, querella que se basó menos en las ideas expuestas por el pensador que en discusiones personales de atribuciones de méritos en el éxito de Rodney en Les Saintes. A este respecto señalaremos que todo indica que en aquel encuentro Rodney no hizo ninguna señal que ordenase la ruptura de la línea enemiga, por lo que si tal maniobra, como muchos sugieren, se la hubiera inspirado Clerk, el almirante no hubiera dudado en introducir una señal en su *Signals instructions* para la flota, tesis que era la que apoyaba Douglas y confirmaría White.

Más difícil todavía es conocer el papel del tratadista en la elaboración de las ideas tácticas de Nelson. Realmente las informaciones son escasas y de segunda mano, pues sólo sabemos, por Michaud, que el reverendo Scott, capellán del almirante, sí había leído y comentado ciertos pasajes de la obra de Clerk.

En 1794, cuatro años después de la publicación de la obra completa del citado pensador, David Steel compuso un trabajo titulado *The elements and practice of rigging and seamanship*, en el que sí se reconocía la importancia de la escuela francesa y resumía el pensamiento táctico de ésta; paradójicamente no mencionaba a su compatriota, lo que parece demostrar la desconfianza de ciertos británicos hacia las ideas del escocés.

Claro es que esas retencencias no fueron generales en el Reino Unido, al surgir oficiales que adoptaron sus recomendaciones, entre otros sir Alexander Inglis Cochrane, almirante de la flota metropolitana de 1805 a 1814, tal como lo expone en su estudio *Modes of attack from the windward*, en el que, según reconoce el ya citado estratega Corbett, ciertos pasajes son copia exacta del *Essai*... En este caso lo que llama la atención es que Inglis Cochrane no era un hombre de Nelson, sino de Rodney, y quien mandaba el navío *Saint Albans* en la tan mencionada batalla, lo que podría probar, contra lo que se estima, que el almirante y sus mandos subalternos sí conocían las teorías de Clerk. Otro almirante que apoyó a éste fue Charles Ekins, quien así lo reconoció públicamente en su trabajo asimismo ya citado.

Pero no sólo provocó polémica Clerk en Inglaterra, ya que en Francia el caballero de La Rouvraye le atacó con gran virulencia en su *Traite sur l'art des combats à la mer*, editado en 1815 y en el que condenaba las teorías de aquél llegando a llamarle ignorante, aunque es de justicia reconocer que fue una de las raras voces francesas que se elevaron contra el pensador escocés.

Pero lo que no debe discutirse es que ofreció unos principios tácticos necesarios para alcanzar la victoria y terminar con los combates inciertos, por lo que hasta podría considerársele como el precursor de la futura teoría del Sea Power, aunque desgraciadamente se detuvo ahí y no avanzó para desarrollar unos principios globales, pasando del plano táctico a consideraciones estratégicas. En resumen, como Suffren, fue otro de los denominados «heréticos» en su tiempo

por el solo hecho de querer romper con aquella visión limitada y en parte ineficaz de la batalla naval, que prevaleció durante la mayor parte del siglo XVIII y en muchas marinas hasta bien entrado el XIX.

### *España*

En nuestra Patria no surgen en el siglo XVIII teóricos del arte de la guerra en la mar equiparables a los tratadistas extranjeros debido, sin duda alguna, a nuestra total subordinación en materia naval a lo que señalaban las directrices y textos en otras marinas, especialmente en la francesa, resultado lógico de nuestro progresivo debilitamiento político y militar, con la triste secuela de perder paulatinamente la mentalidad naval, lacra que todavía acusamos.

Hasta la llegada del marqués de la Ensenada, nuestras aportaciones en la esfera marítima y naval fueron muy limitadas y, en general, consagradas al campo orgánico, del personal y de la formación de oficiales, aspecto éste en el que verdaderamente progresamos y hasta nos adelantamos a otras marinas, aunque todas ellas no tuvieron ninguna repercusión en el exterior y, por supuesto, fueron prácticamente nulas en el campo de la táctica y de la estrategia.

Entre lo destacable en esos primeros 43 años del XVIII figuran:

- Reglamento para el personal de la Armada de la Mar Oceáno, publicado en 1705 en plena guerra de Sucesión.
- Plan de Bernardo Tinajero de 1713, modesto intento para restaurar nuestro poder en la mar pero que por dificultades políticas y económicas no se llevaría a cabo.
- Ordenanzas de Patiño de 1717, en las que figura la creación del Cuerpo General de la Armada.
- Reglamento de galeones de 1720, en el que se pretendió introducir ciertos conceptos tácticos, aunque en realidad no hacía otra cosa que reproducir el antiguo reglamento de 1705 con ciertos añadidos sobre el tráfico indiano.
- Ordenanzas de arsenales de Patiño de 1723.
- Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, que redactó Joaquín Aguirre y que, según el conde de Salazar, son copia exacta de las francesas, etcétera, bagaje muy pobre para una Marina con gran tradición y que representaba todavía a una nación considerada como gran potencia.

No obstante es de justicia reconocer que a mediados de aquel siglo apareció un personaje que presentaría e impulsaría una serie muy completa de ideas y decisiones de política naval, más cerca por ello de la estrategia que de la táctica.

Nos referimos a don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, que estimamos no ha sido debidamente valorado y reconocido como se merece, pues aunque es descubierto y se revela como político a las órdenes y bajo la protección de Patiño, será obra suya la revaloración y potenciación de nuestro maltrecho poder naval, que languidecía desde el siglo anterior y había recibido un duro golpe durante la guerra de Sucesión.



Don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Óleo sobre lienzo, 104 x 83 cm. Copia anónima del original de Jacobo Amiconi del Museo del Prado. Museo Naval, Madrid

Será el marqués quien pondrá las bases de aquella recuperación y quien establecerá las líneas de acción que, en política naval, seguirá más tarde Carlos III, en cuyo reinado resurgirá y volverá a brillar el poder naval español, aunque muy efímeramente, puesto que a finales del siglo la Marina española sucumbirá a

manos de Jervis, Nelson y Collingwood, sin que desde Trafalgar haya vuelto a recuperarse y situarse entre las grandes marinas, en consonancia con el papel que, en lo sucesivo, iba a desempeñar España como potencia de segundo orden.

Ensenada hizo suya la frase de sir Walter Raleigh en el siglo XVI de que «quien domine la mar dominará y conservará la tierra», comprendiendo muy pronto lo que tal frase encerraba al expresar que «sin marina no puede ser respetada la monarquía española», proponiendo en 1751 al Monarca un proyecto de construcciones navales para «mantener la paz sin claudicar y poder ejercer una neutralidad vigilada», plan que inicialmente comprendía la botadura en ocho años de 125 unidades, de ellas, 60 navíos y 43 fragatas, previendo para ello un presupuesto anual de seis millones de escudos, es decir, el 17,64 por 100 del presupuesto nacional, lo mismo que ahora.

Tal proyecto era muy necesario en aquellos momentos pues la Marina contaba, únicamente, con 33 buques, de ellos un navío de 114 cañones, dos de 80 piezas, siete de 70, tres de 66 y cinco de 60 bocas de fuego, así como dos fragatas de 50 cañones, una de 24 y dos de 20, cuando el Reino Unido poseía 288 unidades de combate, de ellas cinco navíos de 100 cañones, once de 90, quince de 80, tres de 74, dieciséis de 70, dos de 66, diez de 64, veinticinco de 60 y cuatro de 58 cañones.

En su concepto de estrategia vigilada y disuasoria y junto al rearme naval y militar, Ensenada esbozó ideas sobre el sistema estratégico de la Monarquía, en el que incluía tanto a la Península como a sus colonias, en las que La Habana se convertía en el pivote o centro neurálgico del dispositivo ofensivo-defensivo en América. Recalcamos el concepto de estrategia defensiva y disuasiva, pues era consciente y así lo reconocía públicamente, que si era imposible crear una Marina capaz de «competir con la inglesa», sí se podía disponer de un número suficiente de unidades que «sumadas a los de Francia se prive a los ingleses del dominio que han adquirido sobre la mar».

Respaldadas sus ideas por el Monarca, Ensenada le presentó otros proyectos relativos a la potenciación de la industria militar y al equipamiento de las fuerzas armadas, buscando fortalecer unos efectivos mal dotados. Posteriormente difundió una directiva sobre estrategia, que asimismo aprobó el Rey, al que recordaba que «no debemos volver a caer en la triste política del siglo anterior, en el que los tratados firmados no podían leerse sin irritarse».

Por desgracia, Inglaterra adivinó el peligro que implicaba esa política para su privilegiada posición en la mar y, por medio de su embajador en Madrid, supo hábilmente maniobrar para deshacerse de quien representaba una amenaza, aprovechando y fomentando celos y rencores que Ensenada suscitaba entre la clase dirigente, algo crónico en nuestra Patria y que sufre todo aquel que brilla o descuella.

Desaparecido Ensenada se volvió a caer en la mediocridad en la esfera marítima y naval, apareciendo instrucciones, planes e ideas que no pasaban de ser meros reglamentos y directivas para uso interior, pero sin repercusión en el exterior, y continuaron basándose nuestros cuadernos tácticos y de señales en las directrices que regían en la Marina gala, razón de que no hayan sido recogidos en ningún estudio serio publicado en el extranjero o en España.

No obstante, recordaremos algunas disposiciones de cierta importancia:

- Cuaderno de señales del marqués de la Victoria, difundido en septiembre de 1759.
- Publicación de la obra *Rudimentos de táctica naval para instrucción de los oficiales*, editado en 1776 al mismo tiempo que otro folleto sobre táctica naval que incluía «las más precisas evoluciones de indispensable ejecución que deben practicarse en la Escuela Naval».
- *Cuaderno táctico y de señales de noche para la Real Armada*, ordenado redactar por el conde de Orvilliers en 1778 para las escuadras franco-españolas de Cádiz.
- Libro de órdenes de escuadra de Luis de Córdoba, aparecido en junio de 1781.
- Código de señales de noche y niebla de abril de 1781, redactado por Juan Moreno y que se vería revisado al año siguiente.
- Libro de las *Maniobras que se deben llevar a cabo después de una dispersión*, editado en agosto de 1781 y que firmaba Mazarredo, año en el que asimismo vieron la luz unas instrucciones y señales de maniobra para la escuadra de Luis de Córdoba, redactadas también por Mazarredo.
- Colección de instrucciones en las que figuraban ideas sobre el combate, formaciones y distancias que debían mantener las unidades en «acciones en que se disponga de la superioridad e inferioridad de fuerzas»; sobre movimientos para evitar dispersiones; sobre acciones de reconocimiento, etc., conjunto dado a conocer en 1782.
- *Ordenanzas Generales de la Armada de 1793* que redactaron Mazarredo, el capitán de fragata Antonio Escaño y el secretario Antonio Ruiz, etcétera.

### Alemania

La evolución del pensamiento naval prusiano está íntimamente ligada a la búsqueda por parte de Prusia del papel que en su política de expansión debería desempeñar la Marina de guerra. Sin embargo, habrá que esperar la llegada del siglo XIX para que el mariscal Gneisenau adivine la importancia del poder naval, al reflexionar sobre lo acaecido al finalizar la guerra de Independencia norteamericana al contingente prusiano que combatió al servicio de Inglaterra y que se vio imposibilitado de abandonar Nueva Escocia, donde se había concentrado para regresar a Hamburgo, por falta de medios navales propios y, también, al observar cómo Prusia había sido incapaz de asegurar la defensa de Kolbert en su guerra contra Napoleón, que solamente pudo lograr gracias al apoyo que prestó la Marina sueca.

Como se habrá advertido, el siglo XVIII fue verdaderamente muy pobre en su conjunto en progresos en el ámbito naval, con unas ideas totalmente desfasadas en el campo táctico y unos encuentros navales propios del renacimiento, en los que se amagaba pero no se daba, panorama que comenzó a cambiar al finalizar dicho siglo y que se superaría en el XIX, siglo verdaderamente crucial en los ámbitos militar, político y tecnológico.