

## EL MEMORANDUM DE NELSON ANTES DE LA BATALLA DE TRAFALGAR

Un ejemplo moderno de Intenciones del Comandante, escrito hace más de 200 años

**Autor: Kurt L. Böttger**

*“Gracias a Dios, he cumplido con mi deber...”<sup>1</sup>*

Vicealmirante Horatio Nelson

En la doctrina militar actual se conoce como la “intención del comandante” a un enunciado idealmente breve, donde se expresa con claridad qué debe hacer la fuerza, representando la forma en que el comandante visualiza la finalización exitosa de la operación. Debe ser fácil de recordar y ser claramente comprendida a cabalidad por sus subordinados ya que es la piedra angular, junto con la misión, que orienta el esfuerzo para el cumplimiento de los objetivos, sobre todo al enfrentarse durante la ejecución de las operaciones a situaciones que no han sido anticipadas. Por su importancia y por reflejar la visión personal de cómo se cumplirá la misión, este enunciado no es un producto de un estado mayor, sino que debe ser directamente redactado por el propio comandante<sup>2</sup>.

Para la filosofía militar alemana de *Auftragstaktik*, el componente más importante – y a veces el único que interesa- de una orden se encuentra en la clara expresión de la intención del comandante. *“el líder comunica cuál es su intención, establece objetivos claros y alcanzables y asigna fuerzas y recursos adecuados para su cumplimiento. Solo emite órdenes de ejecución si es que es necesario armonizar medidas que contribuyen al mismo objetivo, o existen restricciones de carácter político o militar. El superior otorga [al subordinado] independencia de acción en la ejecución de su misión”<sup>3</sup>*

En décadas recientes, el énfasis en que las órdenes de operaciones incluyan necesariamente la intención del comandante ha cobrado renovada vigencia, a raíz del “relanzamiento” en la doctrina y la discusión especializada del concepto de “comando por misión”, inspirado en gran medida en la ya mencionada filosofía de *Auftragstaktik* teutona. En las Marinas por su parte, dada la habitual dificultad para mantener las comunicaciones con fuerzas navales desplegadas, a través de los siglos no ha sido inusual

---

<sup>1</sup> Últimas palabras atribuidas al Valm Horatio Nelson, muerto durante la Batalla de Trafalgar

<sup>2</sup> Cfr. (Kenny, Locatelli, & Zarza, 2017, pág. 87)

<sup>3</sup> Widder apud Bottger

la práctica de delegar una mayor libertad de acción a los comandantes en el terreno con tan solo instrucciones generales que indican a grandes rasgos las intenciones aplicables a la misión encomendada, tradición que – podríamos agregar, lamentablemente – pareciera estar cada vez más aceleradamente en vías de extinción merced a los avances en la tecnología de comunicaciones.

Hasta nuestros días ha quedado conservado un interesante ejemplo de esta variedad de órdenes tipo misión, escrito antes de una decisiva batalla por uno de los más descollantes jefes navales, el almirante Lord Horatio Nelson. Lo fascinante de este documento, no radica tan solo en su innegable valor como pieza histórica, sino que a través de su análisis podemos encontrar sorprendentes referencias a la teoría militar actual que le confieren vigencia y nos pueden servir como un válido modelo para el estudio crítico que nos lleve a informar la mente de los modernos comandantes.

A inicios del otoño boreal de 1805 el almirante francés Villeneuve ha concentrado su escuadra junto con las de sus aliados españoles en Cádiz luego de fracasar en un intento de alejar a los ingleses del canal de la Mancha con una distracción en el Caribe y de haber sido su flota golpeada, aunque no decisivamente, en la Batalla de Cabo Finisterre. El emperador de los franceses exige acción y está próximo a relevarlo de su comando. Una flota británica se encuentra bloqueando a los aliados en la rada gaditana y la percepción general es que un enfrentamiento es inminente. El vicealmirante Horatio Nelson quien iza su insignia en el HMS *Victory*, redacta sus instrucciones en un memorándum fechado el 9 de octubre de ese año.

La razón por la que entradas dos décadas del siglo XXI estemos hablando de un documento escrito hace dos siglos, mucho le debe por supuesto a que el plan ahí contenido se vio sorprendentemente reflejado en acción unas semanas después en la exitosa ejecución de la batalla del día 21 de octubre y que llevó a la escuadra británica a obtener la importante victoria que le aseguraría definitivamente “en calidad y cantidad, material y psicológicamente”<sup>4</sup> el control del mar, condición que el Reino Unido mantendría casi sin disputa por los siguientes cien años y que le permitiría imponer condiciones y consolidar su vasto imperio global. No es exagerado considerar que las repercusiones de esta batalla incluso pueden extenderse a nuestra propia historia nacional ya que el debilitamiento del poder naval español y consiguiente aislamiento de la metrópoli con respecto a las “Españaes” americanas incluso antes de la traición de Bayona, sin duda fue un clavo más en el ataúd del alguna vez sólido imperio de las dos columnas. Es notable que el “memorándum”, lejos de haber sido redactado en el calor de un repentino impulso

---

<sup>4</sup> (Rodger, 2006, pág. 543)

de inspiración a la vista del enemigo, puede decirse que es el resultado de lo que hoy llamaríamos un “proceso de planeamiento militar”. Existe evidencia de que Lord Nelson con bastante anterioridad se avocó a analizar el problema de cómo enfrentar a la flota combinada franco-española y, por ejemplo, comentó la idea en bosquejo y pidió una opinión profesional a su antiguo subordinado el capitán de navío Keats durante una conversación a inicios de setiembre del 1805. Un reciente hallazgo casual (2003) en el reverso de un documento de los archivos del almirantazgo, fechado en el tiempo de cuando Nelson se encontraba aun en Londres, presenta un croquis con trazos rápidos donde se puede identificar con claridad no solo el esquema general de maniobra, sino que, gracias a la acumulación de tinta por la mayor presión de la pluma por el énfasis, se puede inferir dónde Nelson exponía a su audiencia se centraría el esfuerzo principal<sup>5</sup>.

El moderno proceso de planeamiento considera un paso crítico luego de concluirse el desarrollo del Plan, denominado la fase de Transición. El propósito de la transición es asegurar un cambio exitoso entre el planeamiento y la ejecución, asegurándose que las unidades a las que se les asigna las tareas comprenden cabalmente las órdenes que llevarán a cabo, en particular las intenciones del comandante y el concepto de operaciones<sup>6</sup>. En el caso que analizamos, este cardinal paso de transición se llevó a cabo ni bien Lord Nelson - luego de una estadía en Londres- se reincorporó a la flota que bloqueaba a los aliados fondeados en Cádiz. Así, el 29 de setiembre invitó a una cena en la cámara de su buque insignia a los almirantes y comandantes a sus órdenes y es ahí donde les explicó el plan que había diseñado y cuáles eran sus intenciones. Si bien no ha sobrevivido una minuta oficial de esta reunión, el propio Nelson en una carta a Lady Hamilton a los pocos días, describe con elocuencia el efecto que causó en estos oficiales la exposición de su plan:

*“... cuando llegó el momento de explicarles ‘el toque Nelson’ fue como una descarga eléctrica, algunos derramaron lágrimas, todos aprobaron, era nuevo, era singular, era simple y de los almirantes hacia abajo repetían debe ser exitoso si nos permite llegar a ellos, mi Lord usted está rodeado de amigos a los que usted inspira de confianza.”*

Si bien no necesariamente esperamos que un lector moderno llegue a derramar lágrimas como lo hicieron los comandantes presentes en la conferencia, sin duda podrá apreciarse que el contenido de este plan está lleno de interesantes elementos atemporales y

---

<sup>5</sup> En el 2019 se encontró otro bosquejo hasta entonces desconocido, fechado el 5 set. 1805 y con la firma de Nelson, usado para ilustrar una explicación a otro oficial de su confianza, posiblemente el c. de n. William Layman, vid. <https://www.martyndowner.com/sale-highlights/nelson-a-re-discovered-hand-drawn-plan-of-the-battle-of-traffic/> .

<sup>6</sup> Vid. (Navy Planning NWP 5-01, 2013)

plenamente compatibles con la teoría moderna. Por ejemplo, de las muchas metodologías disponibles para el análisis de una situación militar, hagamos el ejercicio de leer el “Memorándum Nelson” bajo la óptica del llamado “principio militar fundamental”.

### **El plan visto bajo la óptica del Principio Militar Fundamental:**

Si se recuerda, el clásico tratado para la solución de problemas militares *Sound Military Decision*<sup>7</sup>, precursor y una de las fuentes madre de nuestros modernos manuales de planeamiento militar<sup>8</sup>, luego de hacer las debidas salvedades y precisiones sobre el sentido de “principio” en contextos bélicos, formula lo que denomina el “Principio Militar Fundamental” (en adelante PMP) o las consideraciones que se destacan cuando se busca obtener una situación militar favorable. Estas consideraciones, cada una cumpliendo los requisitos de adaptabilidad, factibilidad y aceptabilidad son:

1. Acción efectiva sobre objetivos físicos correctamente elegidos,
2. Proyección de la acción desde posiciones relativas ventajosas,
3. Una correcta distribución del poder combativo y,
4. Asegurar una adecuada libertad de acción.

Así, vemos que coincidentemente, los elementos más resaltantes del plan de Nelson, pueden fácilmente agruparse en cada uno de las consideraciones antes indicadas: 1. Dirigir el ataque sobre el segmento del centro de la formación hacia la retaguardia y concentrados sobre la nave almirante enemiga; 2. Atacar desde barlovento, con velocidad, sin cambiar la formación, ocultando las intenciones, cortar la línea barriendo las popas del enemigo y dejar aislada a la vanguardia; 3. Dos columnas independientes, los buques más poderosos de matalotes, concentrar en el punto de aplicación, dos o más buques ingleses por cada buque enemigo logrando superioridad relativa, aguantar el fuego hasta corta distancia para permitir cadencia y efectividad devastadora sobre el enemigo; y por último, 4. El almirante al mando de la segunda columna y cada comandante dotados de una completa libertad de acción para actuar con iniciativa dentro del concepto general.

### **Análisis del Memorándum:**

---

<sup>7</sup> (Naval War College, 1941)

<sup>8</sup> La primera inclusión de la “*Apreciación de la Situación del Comandante*” en la doctrina peruana que hemos encontrado se dio en 1924 con la elaboración para uso de la Armada del Perú del manual “La Formulación de órdenes”, traducido y adaptado por el capitán de navío Charles G. Davy, oficial al que nunca debemos dejar de reconocer y agradecer por el impacto fundamental que tuvo su labor en la modernización de nuestra Marina de Guerra. (ver la Biblioteca Virtual de Marina en [www.patrimiodocumentalnaval.mil.pe/categories\\_publicacion.php?limit=15%page=5](http://www.patrimiodocumentalnaval.mil.pe/categories_publicacion.php?limit=15%page=5))

A continuación, presento párrafo por párrafo el mencionado memorándum tomado de la transcripción del original publicada en la página web de la Biblioteca Británica<sup>9</sup> que es la entidad que lo custodia. La traducción del inglés y el resaltado en negrita, así como los comentarios que acompañan cada párrafo, son de quien escribe este artículo:

*Victory*, frente a Cádiz, 9 octubre, 1805.

*Memorándum.*

[1] “Pensando que es casi imposible traer una **flota de cuarenta navíos de línea** y formarlos en una línea de batalla en las diferentes **condiciones de viento, mar gruesa** y otras circunstancias que se presenten, sin que se produzca una **pérdida de tiempo** tal que ocasione que se escape la oportunidad de traer al enemigo al combate de una manera tal como para hacer **que el asunto sea decisivo**. Por lo tanto, me he convencido que mantendré a la flota en una disposición (con la excepción del Primer y Segundo en Comando) en la que el **Orden de Crucero sea el Orden de Batalla, colocando la flota en dos columnas** de dieciséis buques cada una, con un **Escuadrón Avanzado de ocho de los navíos de dos puentes más rápidos**, que, de requerirse, podrán formar una línea de veinticuatro buques en cualquiera de las columnas en las que se lo ordene el Comandante en Jefe.”

Nelson comienza su documento de instrucciones con un sucinto análisis del ambiente operacional y la interrelación entre los factores claves de Fuerza, Espacio y Tiempo aplicados a la situación específica y a su objetivo ulterior: no dejar escapar una vez más la oportunidad y lograr un resultado decisivo, es decir destruir la fuerza organizada enemiga y la potencial amenaza que representa. Sabe que los aliados no tienen interés en jugarse esta decisión por lo que, si se les deja, rehuirán el combate y se refugiarán bajo el amparo de los fuertes de costa. El manejo del factor Tiempo es por lo tanto crítico para el éxito. En este orden de ideas, una primera medida - tomada con anterioridad por lo que no está incluida en el memorándum- corresponde a las funciones de combate de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento y de Comando y Control, para lo cual ha desplegado una disposición avanzada de fragatas situadas en una separación tal que puedan advertir sin dilación mediante señales visuales, apenas detecten el zarpe de la fuerza enemiga. Su segunda decisión es bastante osada y parte de un cabal entendimiento

---

<sup>9</sup> (Nelson's Trafalgar Memorandum, 1805)

del concepto de fricción – “*lo que distingue a la guerra real de la guerra en papel*”<sup>10</sup> – así, contrario a la práctica común<sup>11</sup>, no desperdiciará valioso tiempo en adoptar la formación de combate típica de una sola línea de batalla, sino que distribuirá su poder combatiente en dos columnas que procederán a acortar distancia hacia el enemigo directamente.

Una observación que podrá hacernos un acucioso lector moderno es que Nelson pareciera omitir un elemento cuya presencia sería recomendable en un enunciado de intenciones del comandante tal como lo conocemos en la actualidad: el memorándum no parte expresando cuál es el ‘propósito’, siempre el componente más importante de una misión y que al ser la Intención del Comandante la que ayuda a enlazar a la misión con el concepto de la operación y el estado final deseado conviene recalcar el “por qué” de la operación. Ciertamente es una observación importante pero solo parcialmente válida, ya que si leemos con cuidado encontraremos que hay una mención explícita a “que el asunto [i.e. el combate] sea decisivo”<sup>12</sup>. Quizás debemos detenernos a explicar que el memorándum no se origina en el vacío, sino que se da dentro del contexto de lo que se denominó con posterioridad la “Campaña de Trafalgar”<sup>13</sup>, a su vez un episodio dentro de la Guerra de la Tercera Coalición en la gran trama de las Guerras de la Revolución Francesa – Napoleónicas. Gran Bretaña ejerce el control del mar y gracias a este tiene la libertad de movimientos e iniciativa para apoyar a la coalición en el continente. La flota combinada de sus adversarios, correctamente identificada como el Centro de Gravedad operacional<sup>14</sup>, potencialmente puede desafiar este control del mar en contra de los intereses británicos al menos localmente, como en el Mediterráneo, o lo que es peor, de aprovecharse un descuido o golpe de suerte, obtener esa ventana temporal de control del canal de la Mancha -Napoleón pide al menos de “dos a quince días”<sup>15</sup>- que permita un asalto anfíbio de su ejército que se había concentrado en Bolonia para caer sobre territorio británico. La armada entonces es para los ingleses, la “muralla de madera” que impide la

---

<sup>10</sup> (Clausewitz, 1989, p. 119)

<sup>11</sup> Hay quienes dicen que la batalla de Camperdown contra los neerlandeses es un antecedente de la maniobra de Nelson en Trafalgar. Si bien se encuentran similitudes si se ven en un diagrama, la acción bajo el comando de Duncan, lejos de ser producto de un plan o esquema ordenado de maniobra, se dio “sobre la marcha” forzado por las circunstancias de encontrarse ya en dos escuadrones separados.

<sup>12</sup> En el mes de julio del mismo año, el almirante Calder había enfrentado a Villeneuve en Finisterre y aunque prevaleció tácticamente, no logró forzar un efecto decisivo, por lo que fue muy criticado.

<sup>13</sup> v.gr. (Corbett, 2012)

<sup>14</sup> (Piercey, 1995, p. 39)

<sup>15</sup> (Vego, 2018)

invasión enemiga. Por lo tanto, como lo explica Corbett<sup>16</sup>, por una bien establecida tradición, instrucciones previas del almirantazgo y el desarrollo de la propia campaña, es poco probable que algún marino de la *Royal Navy* del momento haya tenido duda que la misión era la destrucción de la flota francesa si es que intentaba romper el bloqueo en que se encontraba<sup>17</sup>. En todo caso, el propio Nelson, además de seguramente reiterarlo en la ya mencionada exposición a bordo del insignia, en un conjunto de instrucciones anteriores sí que lo había dejado claro:

*“... primero traer a la flota enemiga a presentar batalla en condiciones que nos sean ventajosas..., y, segundo, continuar ahí sin separarnos hasta que el asunto se haya decidido...”*

*“La destrucción del armamento del Enemigo es el único objeto”*

*“... determinación de atacar a la Flota Francesa en cualquier lugar...”*<sup>18</sup>

Lo cierto es que Collingwood, el oficial almirante presente que seguía en antigüedad y en quien recaería la responsabilidad de conducir la segunda columna durante el combate, por lo que fue el destinatario de acción del memorándum, responde a su superior al recibir las instrucciones: “Todos sabemos lo que tenemos que hacer”<sup>19</sup>.

[2] *“El Segundo en Comando<sup>20</sup>, una vez que mis instrucciones le sean comunicadas, tendrá completa dirección de su columna para realizar el ataque sobre el enemigo y para que continúe el golpe hasta que sean capturados o destruidos.”*

Luego de distribuir su poder combatiente, el almirante está dejando explícita constancia – que reiterará más adelante- de que Collingwood al mando de la segunda columna, tiene asegurada una adecuada libertad de acción (ver PMF) para cumplir con la tarea encomendada.

---

<sup>16</sup> (Corbett, 2012, pág. 294)

<sup>17</sup> En algún momento, el Primer Ministro Británico Pitt consideró que se cumplía el objetivo suficientemente simplemente “sellando” a la flota enemiga mediante el bloqueo. Sin embargo, tanto el primer lord del almirantazgo Barham como el propio Nelson prevalecieron en convencerle que era necesario la destrucción de esta escuadra ya que existía el riesgo de que el bloqueo no sea efectivo una vez el tiempo empeorase en la temporada invernal (Piercey, 1995, p. 40)

<sup>18</sup> *Passim* (White, 2005)

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> Vicealmirante Cuthbert Collingwood (1748- 1810) a bordo del HMS *Royal Sovereign*.

[3] “Si la flota **enemiga es divisada a sotavento<sup>21</sup> en línea de batalla**, y si nuestras dos columnas y el escuadrón avanzado<sup>22</sup> pueden alcanzarlos, probablemente se encontrarán tan extendidas que su vanguardia no estará en capacidad de socorrer a sus amigos.”

[4] “En ese caso probablemente haré que el Segundo en Comando pase la señal que haga que guíe [su columna] cortando aproximadamente a la altura del doceavo buque contando de la retaguardia (o donde sea que pueda alcanzarlos, si es que no puede avanzar tanto; **mi columna buscará cortar por el centro del enemigo, y el escuadrón avanzado cortará unos dos o tres buques adelante del centro**, de forma tal que nos aseguremos **ir contra su Comandante en Jefe, sobre cuya captura debe concentrarse todo nuestro esfuerzo.**”

[5] “La idea de la flota británica debe ser **concentrar la fuerza desde dos o tres buques delante del Comandante en Jefe que suponemos debería encontrarse en el centro y hacia la retaguardia de la flota**. Asumo que unos veinte buques de la línea enemiga no serán tocados, y **pasará algún tiempo antes de que puedan llevar a cabo una maniobra que traiga a su fuerza concentrada para atacar alguna parte de la flota británica que se encuentre enganchada o para apoyar a sus propios buques**, lo que en realidad será imposible de hacer sin mezclarse con los buques enganchados.”

Estos párrafos explican el núcleo central del concepto táctico del plan. Los británicos iniciando su maniobra desde barlovento tienen el viento a favor para proyectar su acción desde posiciones relativas favorables (PMF), su disposición en dos columnas más compacta y maniobrable – además de facilitar el apoyo mutuo- escogerá un punto de aplicación donde masificará sus fuerzas para obtener una superioridad relativa<sup>23</sup>, mientras que una importante fracción de la fuerza del sobre-extendido adversario quedará descolocada y temporalmente aislada del combate.

---

<sup>21</sup> En náutica, referencia relativa que indica la parte o cara opuesta a donde se recibe el viento. Se contrapone a barlovento que es la parte de donde viene el viento con respecto a un lugar determinado.

<sup>22</sup> El día de la batalla había un escuadrón destacado a Gibraltar que no pudo participar. Nelson compensó su ausencia colocando los navíos de tres puentes más poderosos y resistentes en las posiciones avanzadas de cada columna, principalmente en la suya que haría la contención y soportaría la mayor exposición al fuego enemigo durante la fase de aproximación, con su propio *Victory* como matalote. Además, dispuso reforzar con más buques la columna de Collingwood que se encargaría de golpear sobre la retaguardia aliada. Ver (Cziznik, 2004, pág. 533)

<sup>23</sup> Compare con “*aún en la ausencia de superioridad absoluta, se debe obtener superioridad relativa en el punto decisivo*” (Clausewitz, 1989, p. 196)



La segunda parte es igualmente digna de resaltar, en el sentido que dirige la acción efectiva sobre un objetivo físico correctamente elegido (PMF) e identifica lo que Clausewitz llamaría el *Schwerpunkt*, en este caso, táctico: “*el eje de todo poder y movimiento, del que todo depende. Es el punto contra el que todas nuestras energías deben dirigirse*”<sup>24</sup> Desconocemos qué tanto conocía Nelson de la tirante relación entre los jefes aliados<sup>25</sup> (incluso entre los mismos franceses) y la casi nula cohesión entre españoles y franceses<sup>26</sup>; pero seguramente intuye el efecto desorganizador que tendrá la decapitación del comando y control de un enemigo acostumbrado a un control dirigido. Nos viene a la mente el moderno concepto de “Guerra de Maniobra” que subraya la necesidad de lograr una derrota psicológica del enemigo al destruir su cohesión y voluntad de resistencia<sup>27</sup>.

[6] “*Algo debe dejarse al azar; nada es absolutamente seguro en un enfrentamiento naval. Los disparos romperán los mástiles y vergas de amigos y enemigos; pero veo con confianza una Victoria antes que la vanguardia del enemigo pueda asistir a la retaguardia, y luego de que la flota británica estará en condiciones de recibir a sus veinte navíos de línea, o salir en su persecución si es que así deciden hacerlo.*”

[7] “*Si la vanguardia del enemigo vira por avante*<sup>28</sup>, *los buques capturados deben colocarse a sotavento de la flota británica; si el enemigo vira por redondo*<sup>29</sup> *los británicos deben colocarse entre el enemigo y las presas o buques británicos dañados; y si el enemigo cierra distancias no tengo temor sobre cuál será el resultado.*”

Con estas líneas en el sexto párrafo, el almirante recuerda a sus comandantes y a la posterioridad, un aspecto ineludible y eterno de la naturaleza de la guerra. Nuevamente encontramos coincidencia con Clausewitz: “*la guerra es el reino del azar. No hay otra actividad humana que le de mayor alcance*”<sup>30</sup>. Sus subordinados consideran que el plan

---

<sup>24</sup> (Clausewitz, 1989, p. 596)

<sup>25</sup> Por ejemplo, Gravina el almirante español más antiguo, era natural de Nápoles, el pretendido objetivo de la flota una vez ingrese al Mediterráneo

<sup>26</sup> (Claxton, 1985, pág. 21)

<sup>27</sup> (Piercey, 1995)

<sup>28</sup> Maniobra a vela para cambiar el rumbo haciendo orzar al buque de modo que la proa pase por la dirección del viento invirtiendo así las bandas de sotavento y barlovento.

<sup>29</sup> Maniobra a vela para cambiar el rumbo haciendo arribar al buque de modo que la popa pase por la dirección del viento invirtiendo así las bandas de sotavento y barlovento.

<sup>30</sup> (Clausewitz, 1989, p. 101)

es ‘brillante’, pero no por eso deja de ser cierto lo que cerca de seis décadas más adelante pondrá por escrito el prusiano Moltke: *“ningún plan sobrevive el primer disparo”*. De hecho, el día de la batalla, Nelson no contó con un escuadrón completo – seis navíos a órdenes de Louis habían procedido a Gibraltar a hacer aguada- lo que redujo su fuerza a solo 27 navíos de línea (versus 33 del enemigo). Pese a que su escuadra está dotada de lo que quizás era el sistema de comunicaciones más moderno de su época - el código telegráfico de señales de Popham- como un militar con experiencia y sentido común no puede confiar la suerte de su comando y misión en una tecnología “milagrosa”. Tiene perfectamente claro que una vez iniciado el choque entre ambas flotas reinará el caos y fricción. Las unidades no deben esperar recibir instrucciones adicionales porque muy seguramente los daños en la arboladura y las drizas cortadas impedirán las comunicaciones. Reitera el concepto: superioridad relativa abrumadora en el centro, antes de que la vanguardia enemiga pueda maniobrar para apoyar. La batalla no se ganará porque existe un plan perfecto y un flujo de órdenes continuo, se ganará si cada uno comprende el concepto, cumple su rol y está listo para actuar con decisión, energía y adaptarse a la cambiante situación: si cada uno “cumple con su deber”.

[8] *“El Segundo en Comando en todo lo posible dirigirá los movimientos de su columna, manteniéndola compacta dentro de lo que permita la naturaleza de las circunstancias. Los capitanes deben ver sus columnas particulares como sus puntos de concentración. Sin embargo, en el caso de que las señales no puedan verse o comprenderse perfectamente, ningún capitán puede considerarse que está obrando mal si ha ubicado a su buque al costado<sup>31</sup> de un enemigo.”*

Esta frase, hasta hoy muy famosa, resulta quizás el epítome del espíritu de este sobresaliente conductor militar, “el toque Nelson”, como sus contemporáneos y él mismo lo llamaron. Es también un excelente ejemplo de lo que significa Comando por Misión: combatir con iniciativa guiado por las intenciones del comandante, adaptándose a la cambiante situación, sin esperar pasivamente órdenes detalladas, porque, aun si las hubiera la realidad de cualquier combate, tan cierto ayer como lo es hoy, sean banderas o enlaces satelitales, es la ‘fricción’ que dificulta exponencialmente establecer e interpretar las comunicaciones. Compárese en el otro extremo, la casi displicente actitud del almirante francés Dumanoir al mando de la vanguardia aliada que quedó prácticamente

---

<sup>31</sup> En tiempos de la vela la batería estaba alineada a lo largo de las bordas o costados de los buques y el enfrentamiento solía llevarse a cortísimas distancias incluso llegando al abordaje, por lo que “ubicarse al costado” es una manera de decir estar aferrado en combate. De hecho, una de las pocas señales que Nelson mantiene izada durante la batalla fue “Enfrentar al Enemigo más de Cerca”.

intacta y no comprometida por un largo periodo de la batalla, quien justificó su demora en caer hacia el foco de la acción y proceder en auxilio del centro por no haber recibido ninguna señal específica que se lo indicara<sup>32</sup>. La sola idea de tener un segmento de la fuerza que no está influenciando de alguna manera el accionar del enemigo y por lo tanto el resultado del enfrentamiento, implica tener un segmento ‘ocioso’ y por lo tanto contrario a lo que se conoce como el principio de la guerra de “economía de esfuerzo”<sup>33</sup>.

[9] “De la intención de atacar desde barlovento, la línea de batalla enemiga lista para recibir el ataque,

*“Las divisiones de la flota británica serán conducidas para colocarse a tiro de cañón del centro enemigo. La señal seguramente será que la columna de sotavento alargue de manera conjunta<sup>34</sup> y que, dando todas sus velas, incluso las alas y rastreras<sup>35</sup>, de manera de llegar lo más pronto posible a la columna enemiga, comenzando con el doceavo buque desde la retaguardia enemiga. Algunos buques no llegarán a su posición exacta,*

---

<sup>32</sup> Según registros, sí hubo tal señal desde el buque insignia francés, aunque inicialmente de carácter general a “todos los buques no en acción ocupar posición para combatir efectivamente” y posteriormente hubo una señal específica dirigida a la vanguardia, esa señal aunque izada seguro fue imposible de discernir e interpretar en el humo de los cañones y confusión del *mêlée* del combate. Para cuando el dubitativo Dumanoir ordenó la complicada maniobra de viraje ya la suerte estaba echada ¡qué alejado del espíritu napoleónico de marchar hacia el sonido de los cañones! Para su crédito, algunos comandantes ignoraron la pasividad de su jefe y viraron hacia la acción sin esperar la orden (Craig & Clayton, 2012)

<sup>33</sup> Para una explicación teórica de este principio ver De la Guerra (Clausewitz, 1989, p. 213)

<sup>34</sup> En el original: “*to bear up together*”. Esta instrucción ha generado a través de los años no poco debate entre los analistas de la Batalla de Trafalgar, sobre todo en el campo de aquellos - que incluye al mismísimo Julian Corbett- que respaldan la idea de que la intención de Nelson era atacar en línea de marcación y no en columna (vid. Czisnik, 2004 o Newbolt, 2014). Para el traductor es particularmente difícil ya que la forma verbal *to bear up* en su acepción náutica moderna puede traducirse también como ‘cerrar o escasear el viento’, cercano a ‘orzar’ (Lenfestey, 1994), lo que no tendría lógica en el contexto del esquema de maniobra descrito donde el enemigo se encuentra a sotavento. Sin embargo, sorprendentemente, en el sentido táctico puede tener una interpretación casi opuesta, como encontré durante el transcurso de esta investigación en una discusión sobre evoluciones tácticas navales relativamente más contemporánea a Trafalgar, que cito textualmente: “... *to bear up is when a vessel, or fleet, close hauled upon a wind, keeps away free, to shape a course to leeward ...*” (Douglas, 1832, pág. 23). Se ha preferido darle esa interpretación, por sobre el quizás más preciso pero algo más arcaico término náutico ‘demorar’ que podría generar confusión dada su acepción más familiar en el lenguaje común, más aun considerando la oración que sigue, que implica dar todo el trapo disponible, lo que sugiere tener el viento a un largo, optándose por lo tanto por el verbo castellano ‘alargar’: “tratándose de viento, mudar este con dirección hacia popa” (Dicc.Marít.Español Buques de Vela, 1864).

<sup>35</sup> Las alas y rastreras son extensiones de paño que se agregan a las velas para ampliar la superficie vélica del aparejo y captar más viento para aumentar así la velocidad.

*pero siempre estarán listos para asistir a sus compañeros y si es que quedasen alrededor de la retaguardia enemiga efectivamente estarán disponiendo de doce buques del enemigo.”*

Clausewitz, normalmente tan opuesto a declarar principios prescriptivos, hace una notable excepción cuando dice en el Octavo Libro de *De la Guerra* que: “... el primer principio es: actuar con la mayor concentración. El segundo principio es: actuar con la mayor velocidad.”<sup>36</sup>

Por su parte, en su muy influyente libro sobre táctica naval moderna, Wayne Hughes reconoce la máxima – o como este autor las llama, ‘Piedra fundamental’- “anticípate, ataca eficazmente primero”<sup>37</sup> como la esencia misma de la acción táctica, necesaria para vencer en el combate naval. Para lograr su objetivo de concentración de volumen de fuego superior sobre una parte de la flota francesa, Nelson necesita un control de las relaciones de movimiento y distancia (cinemática) que le permita cerrar el alcance, manteniendo la sorpresa táctica lo suficiente como para que el enemigo no adopte contramedidas defensivas o rompa el contacto. Ya comentamos en un párrafo anterior la importancia del factor Tiempo, y en este párrafo el almirante está exigiendo velocidad al pedir que todo el velamen esté desplegado, compromiso que se aleja de la doctrina y lo acostumbrado, implica un importante riesgo<sup>38</sup>, pero es un riesgo calculado que le permitirá justamente, “anticiparse y atacar eficazmente primero”. Corresponde asimismo nuevamente con la moderna “Guerra de Maniobra” que busca coherencia en movimiento y acciones, creándole al enemigo situaciones peligrosas y no esperadas más rápidamente que lo que el adversario puede reaccionar, rompiendo así su cohesión<sup>39</sup>.

[9] *“Si el enemigo vira por redondo, arribase alargando el viento<sup>40</sup>, de todas maneras los doce buques que componen en la posición inicial la retaguardia, serán el objeto del ataque de nuestra columna de sotavento, salvo se les indique lo contrario por el Comandante en Jefe, de quien no se debe esperar que controle completamente la columna*

---

<sup>36</sup> (Clausewitz, 1989, p. 617)

<sup>37</sup> (Hughes Jr., 2001, pág. 65)

<sup>38</sup> La lona de las velas era susceptible a incendiarse por lo que lo normal era combatir solo con unas cuantas velas altas para reducir este riesgo, con el consecuente castigo sobre la velocidad y maniobrabilidad. El aproximarse con todo el aparejo desplegado presentaba la desventaja adicional de que una gran parte del personal requerido para maniobrar las velas no podía estar dotando los cañones, es por eso que la orden fue de aguantar el fuego hasta el último momento de forma de evitar la fatiga de los servidores de la pesada artillería y poder mantener una alta cadencia de tiro en el momento crítico.

<sup>39</sup> (Piercey, 1995)

<sup>40</sup> “wear together, or bear up and sail large”: virar por redondo y dar a un largo, *supra*.

***de sotavento, una vez que las intenciones del Comandante en Jefe han sido dadas, la intención es que se deje al juicio del almirante que comanda esa columna.”***

***“El remanente de la flota enemiga, 34 buques, será dejada para el criterio del Comandante en Jefe, que se esforzará en tener el cuidado de que los movimientos del Segundo en Comando sean interrumpidos lo menos posible.” NELSON AND BRONTE***

Compárese con la definición de la filosofía de *Auftragstaktik* de acuerdo a la doctrina moderna alemana que mencionábamos en los párrafos iniciales de este artículo. La ‘acción se dirige hacia un objeto vivo que reacciona’, por ende, se reitera la necesidad de mantener el espíritu del plan, no necesariamente la forma, mostrar iniciativa, flexibilidad, no esperar órdenes detalladas y libertad de acción y juicio al comandante subordinado.

La última frase es también reiterativa de esta libertad de acción y además de la necesidad de permitir el espacio de maniobra para evitar la interferencia mutua y el libre aprovechamiento de esta libertad de acción. No deja de ser meritorio de resaltar que este comandante indique que él mismo “se esforzará” por no interferir con los movimientos de su subordinado. Se trata después de todo de un almirante de carácter descollante, en busca de la gloria, el mismo que en Copenhague se colocó el catalejo en su ojo tuerto para decir que no veía ninguna señal que le ordenaba mantener una actitud pasiva, un líder casi idolatrado en su marina, a quien el célebre poeta Lord Byron llegó a llamar el “dios de la guerra de Britania”<sup>41</sup>. Sin embargo, lejos de exigir cual *prima donna*, que el mundo gire a su alrededor y nadie le interfiera, prefiere cerrar con esta declaración de confianza en su segundo, el almirante Collingwood. Este párrafo puede entenderse también como una diferenciación del carácter de las tareas asignadas: Collingwood se concentra en destruir la retaguardia y Nelson en mantener ocupado al centro y eventualmente a la vanguardia.

### **Corolario:**

El estudio de casos históricos para derivar enseñanzas y como ayuda para la educación de la mente militar no es algo nuevo, y tratadistas de todas las épocas han privilegiado este método, como son Tucídides, Vegetio o Mahan, por mencionar a algunos. Clausewitz es quien quizás más insiste en la necesidad casi indispensable de este estudio para desarrollar la capacidad de análisis crítico tan esencial en la educación del comandante, empleando a la historia “no para la teoría, sino la teoría para la historia”<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> (Schuurman, 2017)

En este artículo, nos hemos detenido a revisar no como suele ser usual el hecho histórico principal en sí mismo, la Batalla de Trafalgar, sino que hemos presentado un antecedente importante a esta batalla relacionado con la crucial función de comando.

El comando es el ejercicio de autoridad y dirección sobre fuerzas asignadas para cumplir una misión. Desde los albores de la humanidad y por ende del conflicto, los comandantes se han enfrentado al reto de cómo planear, dirigir, coordinar y controlar sus medios para cumplir con sus objetivos, en un entorno en el que siempre, estarán presentes las constantes de la “niebla” y “fricción”, a pesar de los falsos profetas que periódicamente anuncian su desaparición por tal o cual bondad tecnológica, hasta que el siguiente conflicto estrella sus augurios con el muro de la realidad. Una parte importantísima del ejercicio del comando lo constituye la forma en cómo el líder visualiza la operación como un todo<sup>43</sup> y cómo comparte esta visualización a sus subordinados para imbuirlos así de lo que espera de la fuerza a su mando, buscando que ellos hagan suyos estos designios y los inspire al logro del objetivo bajo un mismo espíritu rector. Para este fin, la redacción por parte del propio comandante de sus intenciones en un lenguaje claro, directo y sin ambigüedades es una obligación ineludible de todo comandante.

---

<sup>43</sup> (Cáceres Solís, 2012)

## Bibliografía

- Bottger, K. L. (2020). Auftragstaktik. *Pensamiento Conjunto*, 8(1).
- Cáceres Solís, R. (2012). Planificación Militar Operativa: La Intención del Comandante. *Expresión Militar*, 14-21.
- Clausewitz, C. v. (1989). *On War*. (P. Paret, & M. Howard, Eds.) Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- Claxton, B. D. (1985). *Trafalgar and Jutland: A Study in the Principles of War*. Montgomery, Alabama: Air Command and Staff College,.
- Corbett, S. J. (2012). *The Campaign of Trafalgar — 1805* (Vol. 2). Pickle Partners Publishing. doi:1908902469, 9781908902467
- Craig, P., & Clayton, T. (2012). *Trafalgar: The men, the battle, the storm*. Reino Unido: Hachette.
- Czisznik, M. (October de 2004). Admiral Nelson's Tactics at the Battle of Trafalgar. *The Historical Association and Blackwell Publishing Ltd*.
- Douglas, S. H. (1832). *Naval Evolutions: A Memoir by Maj.-Gen. Sir Howard Douglas, Bart. ... Containing a Review and Refutation of the Principal Essays and Arguments Advocating Mr. Clerk's Claims in Relatio*. T. and W. Boone.
- Encyclopaedia Britannica*. (s.f.). Obtenido de <https://www.britannica.com>
- Harding, R. (2008). *A Great and Glorious Victory: New Perspectives on the Battle of Trafalgar*. Pen and Sword.
- Harrison, J. (1806). *The Life of the Right Honourable Horatio Lord Viscount Nelson*. *Google Books, II*. London: Stanhope and Tilling. Recuperado el 17 de mayo de 2020, de <https://books.google.com.pe/books>
- Hughes Jr., W. (2001). *Tácticas de Flota y del Combate Costero*. (A. Dabini, Trad.) Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.
- Kenny, A., Locatelli, O., & Zarza, L. (2017). *Arte y Diseño Operacional: Una Forma de Pensar Opciones Militares*. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas.
- Lenfestey, T. (1994). *The Facts On File Dictionary of Nautical Terms*. New York: Facts of File, Inc.

- Lorenzo, Murga, & Ferreiro. (1864). *Diccionario Marítimo Español*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet.
- Naval War College. (1941). *Sound Military Decision* (1941 ed.). Newport, Rhode Island, EE.UU.: NAVAL INSTITUTE PRESS.
- Navy Planning NWP 5-01. (2013, December). Office of the Chief of Naval Operations Department of the Navy.
- Nelson's Trafalgar Memorandum*. (1805). Recuperado el 30 de marzo de 2020, de British Library: <https://www.bl.uk/learning/timeline/item106127.html>
- Newbolt, S. J. (2014). *The Year Of Trafalgar*. Pickle Partners Publishing.
- Palmer, M. A. (1988). "Lord Nelson: Master of Command,". *Naval War College Review*: , Vol. 41 : No. 1 , Article 9. Obtenido de <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol41/iss1/9>
- Palmer, M. A. (1989, January). If Nelson Spoke German. *Military Review*.
- Palmer, M. A. (2005). *Command at Sea: Naval Command and Control since the Sixteenth Century*. Cambridge: Harvard University Press.
- Piercey, P. A. (1995). Maneuver Warfare at Sea: a Historical Review. Fort Leavenworth, Kansas, U.S.: U.S. Army Command and General Staff College.
- Rodger, N. (2006). *The Command of the Ocean: A naval history of Britain 1649-1815*. London: W.W. Norton & Company Ltd.
- Schuurman, P. (2017). What if at Waterloo: Clausewitz use of historical counterfactuals in his history of the campaign of 1815. *Journal of Strategic Studies*.
- Vego, M. (2018). *Maritime Strategy and Sea Denial: Theory and Practice*. Routledge. doi:1351047701, 9781351047708
- Vincent, E. (2003, July 6 ). Nelson and Mission Command. *History Today*, 53 .
- White, C. (2005, July). The Nelson Touch: The evolution of Nelson's tactics at Trafalgar. *Journal for Maritime Research*.
- Wright, D. (Ed.). (2013). *16 Cases of Mission Command* (SEGUNDA ed.). Fort Leavenworth, Kansas: Combat Studies Institute Press.