

EL MARQUÉS DE LA VICTORIA Y LA TÁCTICA NAVAL

José M^a BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío

Todos los niños traen al mundo un pan debajo del brazo, al flamante capitán propietario de la Compañía de Granaderos del Regimiento, ahora de la Corona y antes Viejo de Nápoles, de guarnición en Tarifa, su primogénita doña Ignacia Navarro Gacet, fruto del matrimonio que había contraído en medio de los horrores de la campaña catalana, durante la Guerra de Sucesión, con doña María Josefa Gacet, en Lérida y en el 1711, le trajo el ingreso, estamos en 1717, en la Real Compañía de Guardiasmarinas con el cargo de Alférez.

Como nota de sociedad diremos que esa primogénita fue con el tiempo baronesa de Oña por su matrimonio y que tuvo dos hermanas, doña Rosalía que se casará con el controvertido don Gutierre de Hevia, que saldrá a relucir varias veces en esta conferencia, antes y después de recibir el marquesado del Real Transporte, y doña María Lutgarda que lo hizo nada menos que con don Juan de Lángara y Huarte, hijo de uno de los guardiamarinas de la primera promoción, del mismo nombre, y por tanto alumno de don Juan José.

Pero lo mío no es el ¡HOLA! y si la Táctica y en pos de ella comenzaremos investigando el porqué del interés del Alférez de la Real Compañía en arte que hasta entonces le era completamente ajeno y para el cual venía adornado con su magnífica cualidad de extraordinario dibujante.

Transformado el Tercio Viejo del Mar de Nápoles (cuyos batallones se denominaban: MALLORCA, PALENCIA, CORDOBA y CORONA) por orden el 28 de Abril de 1717, en el Cuerpo de Batallones de Marina, nacen primero los cuatro denominados: ARMADA, MARINA, OCÉANO y BAJELES, primeros de los que enseguida fueron doce batallones de Marina y que tuvieron su primera Ordenanza en 4 de Mayo de 1718. El batallón del OCÉANO se formó con el pie de tropa procedente del de la CORONA y de ahí el fichaje de don Juan José para la neófito escuela gaditana.

El primer Capitán de la Real compañía fue don Luis Dormay, Subteniente de la Compañía de Guardias de Corps flamenca "...respecto de ser mi Real Ánimo que de los doce meses del año resida precisamente los ocho en Cádiz y los otros cuatro en la corte, si Yo no ordenare otra cosa, por ser los cuatro meses expresados el tiempo en que la Compañía de Guardias de Corps flamenca ha de encontrarse de Cuartel...". Es decir que don Luis tenía pluriempleo, no abandonó el Ejército en cuyo seno ascendió a teniente general en 4 de Noviembre de 1732, falleciendo en Madrid en 1737 conservando todavía su empleo de capitán de los Guardiamarinas.

Para teniente se buscó al capitán de caballos don José Marín el cual, a pesar de su dedicación exclusiva al nuevo cometido, continuo en su escala del Ejército,

llegando a mariscal de campo cuando ya era capitán de la Compañía en cuyo destino falleció en 1750.

Y llegamos al alférez, único de los tres pilares fundacionales del Cuerpo General, o si lo prefieren todavía Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Real Armada, que se especializó, ahora decimos fundamentalmente, en sus artes y tanto que quizás fue el que inspiró a Mazarredo aquel precioso párrafo de la Ordenanzas del 93 "...considerando que si ignora no puede mandar" y como don Juan José no ignoraba, ingresó en las listas de la Real Armada con el empleo de capitán de fragata, el 13 de Mayo de 1727.

Primer momento táctico: PASSARO (II.08.1717)

En Mesina el triunvirato formado por Gaztañeta, que era el Jefe de Escuadra más antiguo embarcado, el marqués de Lede, jefe de la "Landing Force", y Patiño que era el plenipotenciario real, por no decir el comisario político de Alberoni, perdió la oportunidad de montar la conocida figura estratégica del Castillo, encastillamiento que se vería muy beneficiado por las fuertes corrientes del Estrecho, que yo he experimentado en cinco ocasiones y he sentido sus curiosos socollazos sobre el casco cual previene perfectamente el derrotero y que se parece mucho a los de las cargas de profundidad cuando la explosión es algo lejana. En lugar de esa figura se prefirió, el plenipotenciario lo creyó oportuno y el famoso constructor le obedeció, jugar a la amistad de los británicos y creer en la buena voluntad de su almirante de quien un casi-compatriota, el jefe de Escuadra irlandés Cammock, que mandaba una de las divisiones de Gaztañeta y había servido previamente en la "Royal Navy", avisaba de las aviesas intenciones del, entonces "amigo".

Cammock propuso el acoderamiento en la rada Paraíso 1,5' al Norte de Mesina, apoyarse en baterías montadas en la costa y confiar en que, debido a la fuerte corriente, Byng no podría atacar más que viniendo al abordaje, situación en la cual nos juzgábamos, con razón, superiores.

Las "pacíficas" y tranquilizadoras cartas remitidas por Alberoni a Patiño, hicieron que se llegase a la cacería de Passaro, donde la dispersión de la escuadra española fue de tal categoría que Byngs se limitó a machacar a los grupitos desconcentrados que iba alcanzando.

Esta desgraciada función, bautismo de fuego de los caballeros de la Real Compañía, que deslució la fulgurante reconquista de Cerdeña y la de Sicilia subsiguiente, en la que no se observaron ni los principios estratégicos (por cierto hacía muy pocos años del nacimiento de la "fleet in being" creación de Torrington; el opositor de Tourville) ni las reglas de la táctica, debió inspirar al segundo comandante del navío de S.M llamado el *Real*, que no era otro que nuestro don Juan José, embarcado al mando de cien Caballeros, primero una naciente antipatía hacia Patiño que con el tiempo se fue convirtiendo como veremos en "odio", segundo un interés justificadísimo en aprender táctica, para enseñársela a sus pupilos y para formar un cuerpo doctrinal que sirviese en sucesivas ocasiones, así lo dijo, años más tarde en sus "Máximas":

"...Hágase memoria de lo que sucedió en Sicilia el año 1718, donde por la confianza que no había, por la inferioridad de navíos; por la poca orden, y sin necesidad precisa, se perdieron los navíos que teníamos, habiendo expuesto esta pérdida a que pereciese en aquella Isla todo aquel florido Ejército tan victorioso contra los alemanes, costando al Rey más de doce años en volver a formar navíos que hicieran Cuerpo de armada, pues tantos pasaron del año 1718 hasta el año 1730 que se empezó nuevamente a tener navíos buenos y malos".

La Paz

¿En que empleó esa docena de años nuestro Alférez?

Su primera preocupación fue la semántica naval, comprender la jerga marina, saber sus traducciones a otros idiomas, en una palabra hablar con propiedad de la profesión, pero nada halló en lengua castellana que le ayudase, por lo cual sus primeros desvelos fueron encaminados a la traducción de los diccionarios de Marina francés y holandés al tiempo que se procuraba una importante biblioteca hoy diríamos comunitaria, por lo europea, y se puso de aprendiz del mejor contra maestre de los astilleros gaditanos y construyó, el mismo, un pequeño navío para consolidar sus conocimientos. Además, como acuciaba la formación de los Caballeros Guardiasmarinas, de los cuales pronto pudo presumir ser la tropa mejor presentada del Rey, hizo libros de texto para su estudio en la Academia del Pópulo, lo que ahora es el salón de sesiones del Ayuntamiento gaditano, y emprendió el estudio de la Táctica de Escuadras, para lo cual estudió, tradujo y amplió, la obra de un jesuita francés, capellán de la Flota de Tolón, Paul Hoste, que aparte su amistad íntima con Tourville no era un don nadie pues, según la última edición de la Enciclopedia británica, era lo mejor de la época: "Indeed, the two most admired tactical writers of the day... were french, Sebastien Bigot de Moragues and Paul Hoste".

En su conocida obra: "A History of Naval Tactics" el Contraalmirante norteamericano Robison, dedica a Hoste todo un Capítulo, analizando cada una de las partes de la obra y la interrelación con las "Fighting Instructions " vigentes en la Royal Navy en aquellos tiempos, destacando que, dados los constantes cambios de alianzas experimentados en esos siglos no es de extrañar que holandeses, ingleses, suecos, franceses y españoles, se intercambiasen a menudo teorías y prácticas, como es el caso de la traducción de don Juan José que nos ocupa ahora.

En 1723 terminó el tomo correspondiente a las evoluciones navales, el ATP I del momento, añadiendo a lo traducido de Hoste un importante proemio aclaratorio de lo que era por entonces una escuadra moderna y bien organizada, de la que nosotros carecíamos y añadió un extenso capítulo de "Instrucciones , Máximas y Avisos" para sus comandantes generales. Añadió también un estudio de los desembarcos anfibios, fruto de sus recientes experiencias en Cerdeña y Sicilia, y que marcará enseguida su trayectoria militar por lo que relataremos de Orán.

Condensó en cinco los seis libros del original de Hoste, conservando la idea doctrinal de los cinco órdenes de marcha y como pasar de ellos a la línea de combate. La Escuadra se dividía en tres secciones: Vanguardia, Centro y Retaguardia y, si era muy numerosa, estas tres se subdividían a su vez en divisiones, los tres cuerpos principales deberían ser mandados por almirantes que tenían sus insignias respectivas izadas en el trinquete, mayor o mesana. Don Juan José economizó 50 láminas, pasando de las 209 de Hoste a 159, a pesar de ello su libro debió resultar de carísima por no decir imposible edición en el Cádiz de entonces o incluso en la Imprenta Real de Madrid, bien por carencia de los grabadores adecuados o bien por el elevado precio que tendrían tales grabados, por lo que comenzando el sino de su carrera de escritor naval, su obra como casi todas las suyas no se editó, lo que provocó de pasada las también inútiles traducciones del teniente de navío D. Blas Moreno y Zavala en 1744, la de don Juan Lombardón en 1770 y la de don Pedro de Leyva en 1808. El único que vio publicada su Táctica, que bebió también de la fuente de Hoste, fue don José de Mazarredo que editó sus Rudimentos de Táctica en 1776.

¿Cómo era, a grandes rasgos, la Táctica del momento para las escuadras?

Las guerras anglo-holandesas (1652-1679) vieron por primera vez las columnas cerradas y los combates al cañón. La línea de fila, además de ofrecer el poder ofensivo máximo, con toda la andanada de una banda, procuraba un excelente medio de "Mando y Control" y de concentración de la fuerza, regulando las velas para conseguir mantener los intervalos entre 200 y 300 yardas, que era la "standard" entonces. El alcance eficaz de la artillería era de 500 yds y el poder de perforación de los costados de madera, menor. Se tiraba, y parece ser que esto no cambió hasta Trafalgar, a desarbolar para paralizar y luego rematar, Nelsón fue el primero en no malgastar balas y tiró directamente a hundir. Se usaba mucha metralla para barrer las cubiertas, ayudándose en este mortífero cometido con la fusilería de la Infantería apostada en las cofas. Para prevenir accidentes a bordo y cooperar en esta acción desorganizativa de la dotación contraria, nació el dicho: "Pólvora poca y metralla hasta la boca". En el Museo pueden contemplar todo lo relacionado con el armamento de la época, por lo que continúo.

La maniobra del Almirante tendía a conseguir ganar barlovento, barlovento que solo en caso de condiciones de tiempo muy duras, en las cuales la batería baja de la banda de sotavento debido a la escora tenía que permanecer cerrada, era sinónimo de capacidad de caza y de llegar al contacto en condiciones óptimas, dado lo cerrado del combate el humo también desfavorecía al sotaventado cegando a sus artilleros. Es curioso, volviendo a la caza el postulado que enuncia Hoste y traduce Navarro, que hoy nos parece perogrullada pero no lo debía ser cuando lo escribió, para cazar, dice "hay que mantener al enemigo en demora constante, señal de que vamos a colisión con él" y se extiende en larga explicación del sencillo problema cinemático.

También es curioso la recomendación que hace de pintar en cubierta entre trinquete y mayor el "Carré naval", cuadrado que ayuda a escoger el rumbo de caza, teniendo en cuenta cual será el del combate tras la virada por delante o

redondo correspondiente, había navíos de vela y vapor a finales del XIX, que aún lo llevaban pintado.

Los órdenes de marcha que propone Hoste son los siguientes:

1º.- Cuando se sabe la banda por la cual se va a combatir, propone una línea de marcación ciñendo a la banda conveniente.

2º.- Cuando no se conoce la banda por la que se combatirá, línea de fila a rumbo perpendicular al viento.

3º.- La tres es una variante de la anterior, una V con el pico a sotavento, empopados.

4º.- Formación en seis columnas

5º.- El más común, para grandes escuadras, tres columnas paralelas ciñendo. Acompaña un ábaco que ayuda a posicionar los guías de las columnas .

6º.- Orden de retirada , es el que practicó Tromp en Portland, 1653, V ciñendo.

Esta batalla de Portland marca la evolución al combate en línea. En los partes de campaña de los almirantes, ingleses y holandeses, se hizo constar que solamente con formaciones puede conseguirse el éxito y, en las "Fighting Instructions" firmadas, a 29 de Marzo de 1653, por los almirantes Blake, Monk y Deane, se instituye la línea de ala o, mejor dicho, la columna de ala, por ser preceptivo que los barcos de cada escuadra procurasen mantenerse en línea recta con la insignia de su almirante.

*Así se engendró la línea que llevó a Inglaterra a la grandeza y a Napoleón a Santa Elena.**

7º.- Orden para guardar un paso obligado. De aplicación estratégica, bien para bloqueos, bien para ofensivas de base geográfica.

Vargas y Ponce dice de la traducción de don Juan José: "Con menos variaciones muchos se hubieran apropiado la obra graduándola ya como original. El modesto don Juan José Navarro la anuncia como una mera traducción, atribuyendo su mérito al jesuita francés; y con unos preciosos dísticos, que repitió en la mayor parte de sus tareas literarias, hace ver como todos repetimos lo ya escrito y unos a otros nos copiamos"

Quisquis est, o lector, nostro tu parce labori
quae sunt dicta modo, dicta fuere prius.
et quaecumque meo parvo sunt scripta libello
ut mea non mea sunt, sic tua non tua sunt.
(Franciscus Juntinus in spec. Astr)

(Quiquiera que sea lector, acoja benigno este trabajo, las cosas que en él se dicen, ya fueron dichas anteriormente, y las cosa que han sido escritas en este pequeño libelo mío, así como no son tuyas, tampoco son mías)

* E.G.N. *Batallas Navales*. 1947

Otra preocupación inicial de don Juan José fue ocuparse de los procedimientos de comunicaciones por banderas (ACP-129) lo que coronó en 1750 con su Código decimal o numeral, con tan claras instrucciones para su manejo que se le considera el primer código moderno de banderas. O sea que al mérito de la paternidad del Cuerpo General, puede añadir la de primer especialista en comunicaciones de la Armada, auxiliar fundamental de la táctica. Desde entonces hasta hoy siempre se han editado dos volúmenes de los cuadernos tácticos, el primero para la doctrina, el segundo para las señales. La última recomendación que hace el futuro marqués en su obra es la de que, los generales de escuadras, llamen a su casa a los comandantes, y en una mesa con rumbos y navíos de plomo hagan evoluciones y luego con botes y lanchas las practiquen en la mar. La mesa la pueden ver en el Museo y en esta diapositiva, hoy las hacemos de barato papel y las denominamos Rosas de Maniobra, la diferencia es que las graduamos de grado en grado es decir 360 rumbos y en la mesa sólo hay 96 (3,75° cada división, es decir 1/3 de cuarta) pero en la época del viento eso no importaba. Completo el estudio de Táctica con otro de Maniobra que remató en 1724 y al año siguiente *El Capitán de Navío de Guerra, instruido en las Ciencias y obligaciones de su empleo*, una especie del "imprescindible en el puente, cubierta y sollados", hay que tener en cuenta que cuando lo redactó, todavía no existía un Cuerpo de oficiales homogéneo para el Real Servicio a bordo y los oficiales procedentes de las escuadras de galeras del Mediterráneo despreciaban la Maniobra, el sable de abordaje y el manejo de los débiles cañones de sus crujías eran su único código, los de galeones, de las famosas escuadras de Barlovento, de la guarda del estrecho, de la avería, de Tierra Firme, etc...desdeñaban también la Teoría, criados a bordo, su única escuela era la mar y quizás ese camino que, fue el inglés, no sea del todo desdeñable, nuestros Caballeros del XVIII fueron demasiado sabios y eso nos proporcionó a la larga disgustos, pero tampoco ese es el tema de hoy.

En 1726, nombrado Patiño Ministro de Marina, ingresa don Juan José definitivamente en la Armada, como capitán de fragata con antigüedad de 28 de marzo de 1728.

En 21 de marzo de 1729, los reyes don Felipe y doña Isabel de Farnesio presencian la botadura en La Carraca del navío *Hércules*, llega en esos días a Cádiz la flota de galeones conducida por don Manuel López Pintado, conduciendo 30.000.000 de pesos y se produce nuevo encuentro entre SS.MM. y don Juan José, pues aquéllos visitan, cómo no, la Escuela gaditana y los Caballeros demuestran sus habilidades, su alférez, el capitán de fragata Navarro, entre otras cosas demostró rara habilidad en la danza (1), informados también de su precisión en el dibujo, fue invitado a dibujar ante SS.MM., por lo cual explicó años más tarde:

(1) El primer maestro de danza fue D. Onore Nastayer, cesado en 1719 por su poca habilidad para la enseñanza y no saber castellano. Le sucedió don José Croiset.

"Asimismo las he añadido (está describiendo su escudo de armas) de una parte más de unos efumines ó papeles hechos por mano de nuestra Reyna y señora doña Isabel Farnese sobre un campo negro. Nacido de que, habiendo el 28 de Febrero de 1729 venido a Cádiz los reyes Felipe V y su mujer la referida reina Isabel Farnese, y tenido noticia, por haberme visto danzar en su real presencia en la academia real de GGMM, de mi corta habilidad de dibuxar con la pluma, por espacio de catorce noches continuas en la Isla de León y en casa de Mr Mecé merecí el que me viesen dibuxar con la pluma, habiéndome hecho sentar en la misma mesa, donde solamente el Rey, la Reina y yo estábamos y como el rey nuestro señor dibuxaba de una invención suya, formando las sombras con el negro del pábilo de vela, me envió S.M. algunos pinceles de papel (llamados efumines) con los cuales me enseñó el modo de sombrear con ellos. Estos los hacia la reina con su mano; y a memoria de mis descendientes he formado parte de mi escudo, poniendo en campo negro, que denota el negro del pábilo, los papelitos de plata, que fueron en todo diez y nueve, por parecerme exorbitante honra el singular favor de merecer su real conversación y amistad."

Pero ya lo dijo Díaz Plaja en lo de los *pecados capitales*, la envidia es española y a Patiño le atacaron los celos, lo cual lo demostró en el oficio que extendió para comunicarle el ascenso a capitán de navío.

"Habiéndose dignado el Rey de conceder a V.S. el empleo de Capitán de Navío de la Real Armada, lo participo a V.S. para su inteligencia "Isla de León 17 de Marzo de 1729. Ascenso seguido del mando del Navío *San Fernando*.

Según declaraciones del propio Navarro, los celos del Ministro propiciaron sus dos siguientes comisiones, las cuales nos permiten hablar de Táctica Naval en dos de sus campos específicos, la de convoyes, maravilloso invento del moderno imperio español que llega hasta nuestros días y la anfibia, en la que hemos cosechado triunfos notables y en la que el desembarco de Orán será hito impecable.

La Táctica de los Convoyes americanos era simple, escuadra de vanguardia mandada por el capitán general, de retaguardia por el almirante, que era el segundo en el mando, en media de ambas el convoy, fragatas para asegurar las comunicaciones y anunciar las arribadas para montar a tiempo las ferias, los códigos de señales eran a base de cañonazos y por la noche con faroles, era famoso el fanal de la Capitana guía de la formación. Los barcos mercantes del convoy tenían medios de autodefensa a veces tan fuertes como su propia escolta. Más estratégicas que tácticas eran las condiciones en que se mantenía el secreto de la derrota, las prohibiciones de recaladas en lugares donde pudiera el enemigo obtener inteligencia y las defensas de los puertos de llegada que corrían a cargo de la propia escuadra protectora del convoy.

Estas tácticas prácticamente invariables del xv al xviii, fueron las observadas

por D. Juan José en su viaje como Almirante de galeones del año 1730. De aquí arranca su primer "cañonazo de aviso" en su declarada guerra al Cuerpo de Ministerio por "la demasiada autoridad que se les concede a los ministros (intendentes) de las escuadras...", pero esa guerra es orgánica y no táctica, por eso salto a lo de Orán.

El momento de Orán

Omitiré otras circunstancias biográficas hasta ese momento de Orán, al cual llega don Juan José como comandante del navío *Castilla* de 70 cañones, y formando en la escuadra Cornejo protectora del enorme convoy que debía transportar de Alicante a Orán el ejército del conde (luego duque) de Montemar para reconquistar el presidio norteafricano que con su vecina del Norte Cartagena (Situada 120' millas al N) formaban la verdadera guardia del estrecho por la boca mediterránea y que había sido perdido en 1708, en plenos avatares sucesionistas causando, según la crónica, profundo pesar en el ánimo de Felipe V.

Por amabilidad y compañerismo del director del museo, he tenido acceso a su archivo particular, a la ya famosa colección González-Aller, donde se encuentra la Orden de Operaciones, titulada: *Instrucciones, Ordenes y Señales tocantes a la marcha y desembarco*, y tres relatos del mismo, a modo de breves partes de campaña, que nos ayudan a comprender la magnitud de lo hecho y la similitud con lo que se hace hoy, como dicen los franceses "no existen diez mil soluciones".

Comencemos por la situación general:

Con todo sigilo, para conseguir la sorpresa, se prepara en Alicante un inmenso convoy de 577 velas, de varias nacionalidades, que provoca gran preocupación en las cancillerías europeas, la escuadra de don Francisco Cornejo, fuerte de 27 navíos, la convoyaría hasta las playas del desembarco.

MISIÓN: Trasladar la fuerza de desembarco a la playa de la Aguada y desembarcarla para tomar las plazas de Mazalquivir, Orán y sus fuertes destruyendo las fuerzas enemigas que salgan al encuentro.

DIVERSION: Montar una operación ficticia que amagué al este de Orán para provocar la división de las fuerzas enemigas. Efectuar una derrota con el convoy que oculte hasta el último momento la playa elegida para el desembarco.

MANDO:

Los capitanes de navío, Liaño, Navarro y el conde de Bene formarán el Estado Mayor (esto es mío) que se ocupará del planeamiento y dirección del desembarco.

Comunicaciones: ver Cuadro Anexo.

EJECUCIÓN:

Comenzaban así las instrucciones, por su "actualidad" lo leeremos:

1.- "Los señores oficiales del Ejército terrestre, que manda el Sr Conde de Montemar,... sabréis que..., el Capitán de la embarcación lleva una instrucción impresa en su idioma (se entiende en francés, inglés o español) donde van explicadas las señales...y por cuanto es la lengua inglesa la que menos entendemos,el oficial principal embarcado en embarcación inglesa, llevará una en lengua españo-

la, a fin de que si se descuidara en algo (el inglés) se lo advierta... para mayor claridad se le dará un plano de la formación de marcha.

2.- Por la popa de esta Capitana han de marchar en ala, en una fila, los seis pontones (hace pocos días la Armada ha dado de alta los nuevos pontones de las recién incorporadas LST's, *Pizarro* y *Hernán Cortés*, de los cuales algunos son autopropulsados) y cada uno de estos ha de llevar dos Galeotas o Javeques (uno por banda) para remolque y ayuda a la maniobra.

A partir de ahora resumiremos las instrucciones de las cuales la única crítica que podemos hacer es que son algo reiterativas, pero quizás dado lo combinado y lo conjunta de la operación no quedaba más remedio que ser "machacones" (¿Quién asegura que una CJTF es una modernidad?).

3.- A popa de los pontones irán las embarcaciones de transporte de la Infantería, banderola roja, flanqueadas en ambas bandas por dos buques de guerra, fondearan lo más cerca que les permita su calado. Cuando toda la tropa haya desembarcado, el último oficial que lo haga ordenará al capitán del transporte que arríe la bandera roja, señal de que todos están en tierra.

4.- A popa de la Infantería, marcharán las embarcaciones de la caballería, banderola amarilla, con idénticas instrucciones.

5.- Detrás la Artillería y todos sus pertrechos, bandera blanca/azul.

Con la artillería irá el Hospital de Campaña.

6 a 13.-Seguirán las embarcaciones con la paja, bandera blanca, y las de la cebada, bandera blanca/amarilla.

Inmediatamente las que llevan las fajinas y piquetes, con una fajina izada en un penol. Seguirán las de la pólvora con banderolas blancas y azules. Tras éstas las que transportan las raciones de Armada, con banderas blancas y rojas y las de harinas con azules y rojas. Seguirán las de vacas y corderos con banderas azules y amarillas.

Detrás de todo esto irán los navíos *Conquistador* y *Andalucía*, al paraje que se les ha ordenado en papel aparte. Estos navíos convoyando a los de la paja y la cebada, fueron los encargados de la diversión sobre Cabo de Arcés (20' al E de Orán, hoy Arcew).

Cerrará la marcha la escuadra de galeras (flotilla remolcadora) para acudir a socorrer a quien lo necesite y si "...el Sr Don Miguel Reggio, su general, tuviere en que emplear al navío *Hércules* y al paquebot *Júpiter*, que van inmediatos por su proa, se servirá darles las ordenes que tenga por convenientes".

Los oficiales nombrados procurarán acelerar la acción del desembarco de todo, respetando siempre el orden de marcha y no mezclando las tropas de Infantería, Caballería...

Los Caballeros GGMM, Sargentos, Cabos, Cadetes y soldados, ayudarán también a lo anterior

14 a 20.- Comunicaciones

En los cuadros que les muestro sintetizo todas las señales y acciones secuenciales preestablecidas:

BUQUE INSIGNIA Y REPETIDORES	NÚMERO DE CAÑONAZOS	BANDERA ALTO PALO MAYOR	
	2	Amarilla	Destacarse <i>Conquistador</i> y <i>Andalucía</i> con transportes señalados a donde se les ha destinado (Cala de Arcés 20' al E Orán). Diversión que consiguió dividir moros en tres.
	3	Azul	Lanzar embarcaciones al agua (marineros escogidos, con comida y bebida todo el día y todo lo necesario (toletes, estrobos,...) para evitar que tuviesen que regresar a bordo. Prevenir a las tropas para el transbordo.
			<p>Acciones secuenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Galeras a vanguardia a remos popa Capitana. -Lanchas y botes buques sin Infantería a costados asignados de los que la tienen. -Lanchas, botes y esquifes de navíos, galeras, bombardas y paquebotes, así como barcos, javeques y galeotas, al costado embarcaciones señaladas (1º Infantería, 2º Caballería,...). Cada una con un oficial o guardiamarina. -Tartanas saetias y demás embarcaciones 1 Cubierta tomarán Infantería de navíos. A fondear en dos brazas, frente a playa desembarco. - Oficiales en el Desembarco (Iª, Cª, Aª,...). - guardiamarinas, Cabos, Cadetes y Soldados, idem...
	4	Blanca	Embarca tropa botes y forman en ala delante Capitana a dos tiros fusil. ACCIONES: Galeras por mitad en NGF, cada grupo en un flanco, lo más cerca les permita el fondeo y marcando el tramo de playa entre el cual se hace el desem-

			<p>barco 1'. Si hay fondo para navíos se acercan para mismo efecto.</p> <p>Saldrán falúas de los CC.NN.</p> <p>D. Juan José Navarro.</p> <p>D. Francisco Liaño.</p> <p>Conde de Bene-Massfolano.</p> <p>llevando arbolado el palo mayor y en lo alto la bandera para que sean distinguidas y se repartirán todo el flanco del desembarco, delante y muy inmediata a los botes para conducir las hasta desembarcar la tropa (siempre reiterando orden I^a, C^a, A^a,...).</p>
	5	Roja	<p>Landing The Landing Force.</p> <p>Marcharán pontones, galeotas, javeques, lanchas, botes y esquifes cargados de Infantería, hasta varar en la playa, para que la tropa desembarque con la mayor facilidad y orden, advirtiéndole, que los 6 pontones han de quedar varados a la distancia de un cable (120 brazas: 204 mts) uno de otro, sirviendo de muelles, y sí estos, como los demás; pondrán cuidado en que la resaca no los atraviese sobre la playa y los anegue.</p>
		RESULTADO	<p>500 lanchas en 3 barcadas.</p> <p>Alba-1^a Barcada: 3.000 granaderos en tierra. Caballos de frisa (Otros objetos disponga duque Montemar).</p> <p>Contuvieron carga 2.000 jinetes alarabes.</p> <p>Ocaso-20.000 hombres en tierra encuadrados y en posición. 110 cañones - 60 morteros.</p>

Estas instrucciones están firmadas por don Francisco de Cornejo:

"A bordo del navío *San Felipe* en la bahía de Alicante, a 1 de junio de 1732."

Echamos de menos algo hoy en día habitual que son las instrucciones para dar el enterado, pero en casi todo lo demás no hay diferencias apreciables con una orden de operaciones moderna.

Partes de Campaña

Los documentos de la colección González-Aller que dan parte de lo acaecido y que demuestran que se actuó siguiendo escrupulosamente la orden que acabo de comentar, aunque en el juicio crítico que hizo don Juan José, con toda honradez profesional, denuncia ciertos atropellos y dice que el éxito no sería posible de haber estado guarnecida la cabeza de playa (entonces de puente) son los siguientes:

NOTICIAS INDIVIDUALES DE LOS SUCESOS

de nuestro Ejército de Africa desde el día del arribo de la Armada hasta el 11 de Julio presente de 1732.

Con licencia: en Valencia, por Antonio Bordoza (no sé si correspondiente de guerra o "marine corps")

CAMPO DE ORÁN
28 DE JUNIO DE 1732

Con licencia: en Cádiz, por Gerónimo de Peralta, Impresor Mayor.

(Precioso grabado del desembarco)

RELACION DE LO ACAECIDO

en la Navegación de la Armada que se congregó en la bahía de Alicante, y de los gloriosos progresos del ejército del rey, en la Conquista, ó Restauración de la Plaza de Orán.

Del primero deducimos que el único navío que se atracó a la costa para apoyar con sus fuegos al desembarco, fue precisamente el *Castilla*, que lo hizo con precisión increíble, barriendo los barrancos que accedían a la cabeza de puente, lo cual se atribuye al conocimiento del terreno que tenía don Juan José y a su visión de dibujante.

El lo contó así: "Sin que sea jactancia, siverdad pura e incontrastable, mi navío la *Castilla*, mediante el favor de Dios, fué el motivo principal de haber tomado y héchose dueños los nuestros del barranco y sus alturas"

En la falúa del *Castilla*, una de las tres dispuestas para conducir la primera oleada, embarcó el general marqués de Santa Cruz de Marcenado, con el cual el comandante del *Castilla* trabó amistad, desde esta falúa se dio la voz

!AVANZAD!, equivalente a nuestro "landing the landing force! También iba en esa falúa Don Gutierre de Hevia y abordó quedó, seguramente escandallo en mano o guardando la bandera, el Guardiamarina Don Jorge Juan y Santacilia, nada menos. El Marqués de Sta Cruz fue el primero en pisar tierra, donde días más tarde hallaría gloriosa muerte.

Los caballos de frisa, para proteger la cabeza de puente, por consejo del teniente de navío conde de Vega Florida, iban remolcados por los botes, con lo cual desde que la primera barcada puso pie en tierra, se pudieron poner en posición y sirvieron a contener las cargas de la caballería mora.

Un inciso orgánico breve sobre el conde Vega Florida (Don Alonso de Rosa y Labassor) que con el tiempo sería uno de los capitanes generales más brillantes de Ferrol. Cuando siendo capitán de fragata pasó a montar el navío *San Fernando* fue suspendido por una año de empleo y sueldo por zurrarle al maestro de jarcia de su buque, llamado Castellón, que entonces pertenecía a la Jurisdicción del Cuerpo de Ministerio.

Decía así el oficio del Ministro Campillo:

"...para que sirva de ejemplo a contener a algunos oficiales de guerra del Cuerpo General de la Armada en su declarado odio a los individuos del Ministerio de ella..."

Odio provocado por la opresión del todopoderoso Cuerpo de Patiño, que terminó en 1800 con el pase de sus individuos al Ministerio de Hacienda.

Tras cumplir el arresto, el Conde tomó de nuevo el mando y, por supuesto, estuvo en Tolón.

También sabemos la cronología del desembarco:

15 Junio 1732	Salida de Alicante
28 Junio	Recalada en Cº Falcón
290500JUN32	Comienza el desembarco
290800-1200	Se sufren cargas caballería mora.
291400.....	Comienza NGF <i>Castilla</i> y galeras hasta Ocaso. El conde de Montemar ordena despliegue
291700.....	La mitad de la Caballería en tierra, pero floja y entorpecida. A pesar de ello se expulsa a los moros del llano.
300600.....	Comienza de nuevo NGF
301000.....	Llamó Gral a la Orden para remitir cartas Jefe alabándome mucho

En varios pasajes de los tres documentos se ensalza la eficacia del fuego del *Castilla* y se explica la dificultad sufrida para desembarcar víveres y municiones, debido a levantarse mar en la ZOA. Lo cual se resolvió por la rápida conquista de la plaza de Orán, donde se encontraron víveres y forraje como para cargar 50 navíos, además de 114 cañones con su pólvora y munición.

Fue de lo más acertado la selección de la playa de desembarco, la de la aguada, lo que supuso disponer del líquido elemento desde el principio, evitándose los graves problemas logísticos, explicados con maestría, para el de Alhucemas, por el general Aláez.

El número de bajas españolas fue muy pequeño, 6 muertos 8 heridos graves y 52 leves.

La fuerza organizada del enemigo se evaluó en 10.000 infantes y 5.000 caballos, su Jefe Supremo es denominado por los nuestros "bigotillos" y dicen los cronistas que tenía tan esclavizado al pueblo que nuestra presencia fue muy bien recibida. De los 10.000, 2.000 eran turcos.

Momento de Cabo Sicié o Tolón (22 febrero 1744-0800 1830 horas).

En 1737, asciende Navarro a jefe de escuadra, en 23 de Octubre de 1739 se publicó la guerra en Londres contra España, la muerte del emperador Carlos VI de Austria pareció motivo adecuado a nuestro gobierno para recuperar de una vez por todas, nuestras antiguas posesiones italianas y cumplir así los deseos de doña Isabel de Farnesio, procurando al infante don Felipe un reino.

Toma Navarro el mando de la escuadra de Cádiz y con sus 9 navíos sale para Ferrol a efectuar la concentración con una División de aquel Departamento, por el camino apresa la Fragata inglesa *Non Pareil*, celebra en las Sorlingas una junta de comandantes en la que refuerza su autoridad, entra en Ferrol, no le gusta nada mi pueblo, como con el tiempo demostró, y sale para Vigo, donde estaba la División que buscaba, fuerte de tres navíos y con los doce sale para Cádiz donde llega el 12 de junio. Repartió entre los comandantes cuadernos de señales manuscritos y dibujados por él mismo y con dichos cuadernos maniobró con su escuadra.

1740 y 41 fueron los años de los famosos y fallidos ataques de Vernon a Cartagena de Poniente, por ende los de la Gloria de don Blas de Lezo.

De Cádiz salió Navarro para Barcelona para recoger el convoy que transportaba el ejército del consabido Montemar y no pudiendo desembarcarlo en el previsto Orbitello, lo hizo en Génova, allí supo del refuerzo de la escuadra inglesa y por tanto tomó Tolón, estando Francia en paz con Inglaterra, como lo estuvo hasta la salida a la mar verificada dos años más tarde.

De cabo Sicié hemos encontrado tanta bibliografía y está tan recientemente estudiado entre otros por el almirante don Carlos Martínez Valverde en la Revista de Historia Naval, por lo que sólo diremos que:

La escuadra española refugiada en Tolón después de transportar el ejército del duque de Montemar a Génova y bloqueada por la inglesa, por la decisión y constante actividad de su almirante, ni decayó en su moral ni en su adiestramiento, haciendo continuos ejercicios y tratando por todos los medios de reponer personal lo que sólo consiguió en mínima parte, por lo cual cuando llegó el día de salir a la mar tuvo que dejar un par de fragatas en puerto para con sus dotaciones rellenar los navíos.

El combate tuvo lugar con las consabidas líneas amuradas por estribor y los ingleses, como por azar dueños del barlovento.

La escuadra española quedó algo retrasada de la francesa que forzando vela se alejó de la acción, hay quien dice que buscando premeditadamente la destrucción de las otras dos, la resistencia española fue de tal envergadura y causó tanto daño a la del almirante Matthews que, cuando por fin De Court viró para hacer por nosotros el inglés abandonó la escena de acción dejando el mar a los franco-españoles.

Quizás, de haber estado todo mejor planificado, se podía haber montado inmediatamente la recuperación de Menorca a lo que hubo que esperar unas décadas. De cualquier forma don Juan José desde Cartagena explotó el éxito con importantes presas.

Un punto final estratégico. Quizás Santa Cruz de Marcenado regaló sus obras a Navarro, o se las comentó pero cuando se discute la oportunidad de haber concedido el título de marqués de la Victoria a don Juan José cabe recordar que el Libro XII, Capítulo I de la obra de Santa Cruz "en que se dan avisos para durante una batalla y a fin de que se declare por tuya la victoria después de un indeciso combate" recomienda por todos los medios hacer propaganda para dicho fin, entre otras cosas dice que por la noche se entierren con premura los muertos propios para que el enemigo no los pueda contar.

Si Inglaterra sentó ante un Consejo de Guerra a su almirante, si Francia no salió con la conciencia tranquila de su actitud, nosotros hicimos perfectamente en declarar la victoria y creemos que efectivamente lo fue y nunca discutiremos un título ganado con el tesón, la disciplina, el temple, la valentía, el estudio y la gallardía de don Juan José Navarro de Viana.