LA CAMPAÑA DE DON JUAN JOSE NAVARRO EN EL MEDITERRANEO Y LA BATALLA DE CABO SICIE (1742-1744)

Carlos MARTINEZ-VALVERDE
Contralmirante H.

Sobre la situación general en Italia y en el Mediterráneo occidental.

A la muerte del Emperador Don Carlos de Austria, en 1740, sin tener descendiente varón, surgieron hostilidades que recordaron mucho, en su origen, a las de la Guerra de Sucesión de España. Así se produjo la de Austria, llamada de la Pragmática Sanción, y en aquélla, los vencedores aseguraron en el trono a María Teresa, hija de Don Carlos, proclamándose, por fin, emperador a su marido el Duque Don Francisco de Lorena

En Italia se prolongó la guerra, siendo causa principal de ello el que España defendiese los derechos que tenía nuestro Infante Don Felipe a los ducados de Parma, Plasencia y Toscana, transmitidos de modo más o menos directo por su madre Doña Isabel de Farnesio (1). Se oponían a Austria: España, Francia, Prusia, Cerdeña, los Electores de Polonia y de Baviera. La defendían Inglaterra y después Holanda. En Cerdeña había partidarios de ambos bandos. Apoyaba naturalmente a Don Felipe, su hermano Don Carlos, ya Rey de Nápoles, pero éste se vio forzado a declararse neutral por la enérgica reacción de Inglaterra, que se oponía a todo ensanchamiento en el Mediterráneo del poderío de la Casa de Borbón, especialmente en su rama española. Una escuadra inglesa se presentó en Nápoles (1742) amenazando bombardearla y esa fue la coacción empleada, que nunca fue olvidada por Don Carlos (2).

(1) En el Tratado de Viena, de 1738, había quedado estipulado que Parma y Plasencia quedarían para el Emperador de Austria, y Toscana para el Duque de Lorena.

(2) Anteriormente (1734), para ser Don Carlos reconocido como Rey de Nápoles había tenido que renunciar, personalmente, a sus posibles derechos sobre Parma, Plasencia y Toscana.

Mandaba las tropas de Don Felipe, en Italia, el Duque de Montemar (3); unos 50.000 hombres, contando los italianos, que había que aprovisionar y reforzar desde España. La guerra con Inglaterra existía desde octubre de 1739, desde el punto de vista naval; enfrentaba *en bloque* a 51 buques españoles, de guerra de diferentes tipos, con 115 navíos británicos. En este aspecto parecía inclinarse la balanza del lado del enemigo. Pronto organizaron los ingleses el bloqueo de nuestras fuerzas navales, así al almirante Norris le cupo el del Ferrol donde había una pequeña escuadra española mandada por Don Ignacio Dauteville.

Pero Norris llegó tarde, pues al Ferrol se había acercado ya Don Juan José Navarro con la escuadra de Cádiz; con todos los buques, doce en total, debía dirigirse al Mediterráneo para asegurar las comunicaciones con el ejército de Italia (4). Así lo hizo, pese a estar apostada en Gibraltar la escuadra inglesa dedicada a aquel mar y mandada por el almirante Haddock desde 1738. No pudo interceptar el paso a Navarro a tiempo.

Francia no estaba en guerra con Inglarerra, pero sí dispuesta a ayudar a España desde el tratado suscrito por ambas naciones en 1733. La idea era que sus escuadras no peleasen con las de los ingleses a no ser que éstos atacasen a los españoles. Navarro logró pasar el estrecho sin combatir. Fue seguido por Haddock y, frente a Cartagena, cuando éste estaba a punto de alcanzarle salió de aquel puerto la escuadra francesa. Haddock pensó que sus fuerzas eran escasas para batirse con españoles y franceses y por ello se retiró a Mahón en espera de refuerzos, estando, como estaba, dicho puerto en poder de Inglaterra.

Navarro, tras algunas vicisitudes y sufrir duros temporales con un fondeo intermedio en las islas Hières, logra pasar un importante convoy de tropas de Barcelona a Génova (enero de 1742). Era sólo el principio, pues su misión consistía en mantener las comunicaciones con Italia para asegurar el abastecimiento y refuerzo de las tropas del Duque de Montemar. Volvió a las Hières y allí estaba la escuadra francesa de Monsieur De Court de la Bruyère (5), que era la que le había protegido del ataque inglés frente a Cartagena. Ambos generales, de común acuerdo, decidieron entrar en el vecino puerto de Tolón para reparar sus buques, ya que unos y otros, españoles y franceses, habían sido muy maltratados por duros temporales.

Sobre las fuerzas navales inglesas en el Mediterráneo.

Por este tiempo la escuadra inglesa había sido ya muy reforzada. Primero lo fue por seis buques que llevó el vicealmirante Balchen, que dejó los

(3) Don José Carrillo de Albornoz, primero Conde de Montemar, había sido elevado a Duque de la misma denominación por su victoria de Bitonto, que aseguró en el trono de Nápoles a nuestro Infante Don Carlos.

(4) Salió Navarro de Cádiz con nueve navíos sustituyendo en el mando al que lo tenía en propiedad, que era Don Francisco Liaño.

(5) Veterano almirante octogenario. Había sido capitán de bandera del Conde de Toulouse en la indecisa batalla de Vélez Málaga (1704). Le enjuician los franceses como un general *no de los más inteligentes pero sí muy cumplidor.*

Don Juan José Navarro, vencedor de los ingleses en los combates habidos en la batalla de Cabo Sicié. Por su triunfo, el Rey le otorgó el título de Marqués de la Victoria.
(Museo Naval. Madrid.)

navíos y regresó a Inglaterra. Después por cuatro más y, más tarde, por otros seis mandados por el entonces comodoro Lestock, que relevó a Haddock en el mando por encontrarse éste enfermo. Por último, fue enviado al Mediterráneo a tomar el mando de ésta, ya muy fuerte escuadra, el almirante Mathews, de brillante historial (6). Este situó sus buques en los fondeaderos de las islas Hières para, desde allí, emprender operaciones ofensivas contra las comunicaciones marítimas españolas, bloqueando a nuestra escuadra en Tolón y, eventualmente, a la francesa que pudiera ayudarla. En el mes de junio (1742), el capitán de navío Norris, con un destacamento naval, incendia en Saint Tropez una escuadra de cinco galeras españolas mandada por el general Don Donato Domás. Entre estas acciones ofensivas debemos citar la ya antes apuntada contra el Rey de Nápoles para forzarle a la neutralidad. En el mes de agosto, otro destacamento de las fuerzas de Mathews, mandado por el comodoro Martin Rowley, compuesto por cinco navíos, cuatro bombardas y otros buques menores, se presenta en Nápoles y amenaza con bombardear la ciudad si el Rey no promete mantenerse al margen del conflicto dinástico.

Los ingleses, siguiendo estas actividades, bombardearon Palamós y Mataró y también cortaron algún convoy de tartanas y de otros buques menores que trataron de forzar el bloqueo.

En Italia, en San Remo, hace también el comodoro Martin que los genoveses incendien los parques que allí tenía el ejército español, con grave pérdida para éste.

En Ajaccio, Córcega, hace el mismo comodoro que el comandante del navío español *San Isidro* tenga que incendiarlo para impedir que caiga en poder del enemigo (7).

Sobre los combates habidos en otros mares.

En otros mares no les iba tan bien a los ingleses: en aguas americanas los nuestros se mantuvieron a la defensiva, como imponía la enorme extensión americana. La posibilidad de ataques por sorpresa a puertos y ciudades y la insuficiente fuerza para emprender la ofensiva, suponiendo se supiese el punto donde atacara el enemigo aconsejaron el corso, autorizado al fin por el Rey, obteniendo grandes ventajas.

Inglaterra había preparado sus ataques ya antes de que empezase la guerra sin que los españoles supiesen de dicha preparación debido a lo que tardaban en llegar las noticias de la declaración del conflicto a tan larga distancia. Pero, tras las costosas tentativas de Caracas y Puerto Cabello, su

(6) Inglaterra, su Almirantazgo, consciente de la importancia que dentro de la situación general tenía la del Mediterráneo occidental, constituyó en este teatro una poderosa escuadra mandada por sun prestigioso almirante del que esperaba mucho.

(7) Era este comandante Monsieur de Lage de Cueilly, un aventurero francés que consiguió se le nombrase capitán de navío de la Armada española, pese al informe contrario que dio el Almirantazgo. En la batalla de Cabo Sicié será el segundo comandante del *Real Felipe* y calumniará a Navarro, su general.

almirante, Vernon, era batido en Cartagena de Indias (1741), fracasando una operación de gran estilo. El comodoro Anson también fracasaba en su proyectado ataque a nuestras costas del Pacífico, maniobra con la que se pretendía tomar en tenaza a nuestra América meridional.

En lo que al corso se refiere, los ingleses en 1741 habían perdido 372 buques (Campbell). En 1744 ya habían perdido 786. En el Parlamento británico se estimó que ello representaba una gran pérdida que sobrepasaba un millón trescientas mil libras esterlinas. Pero esto además implicaba otra pérdida, la del prestigio, ya que los apresamientos suponían un gran número de victorias españolas en combate naval. Pequeños combates que juntos constituían una gran batalla.

La opinión británica, indignada al ver vencida su habitual soberbia, provocó la deposición del primer ministro Lord Walpole (1742), que ya se había hecho antes impopular al no mostrarse partidario de la guerra. Se buscó con ansia, en Inglaterra, tener un éxito resonante en el Mediterráneo reforzándose mucho aquella escuadra, como quedó dicho.

Españoles y franceses se preparan para reanudar la campaña.

Durante la larga estancia en Tolón, tanto los españoles como los franceses efectuaron las reparaciones que sus buques necesitaban, los primeros naturalmente con menos facilidades. El casco del navío español *Real Felipe,* el más fuerte, hacía mucha agua *aumentaba el agua hasta 10 pulgadas cada ampolleta,* y aún llegó a más. Hasta se pensó que sería necesario dejarlo en Tolón cuando llegase el momento de la salida para continuar las operaciones. Al fin se le reemplazaron planchas, y quedó en buenas condiciones de navegabilidad. Sin este buque hubiese quedado muy mermado el potencial de la escuadra española. En nuestros barcos había muchos masteleros que estaban resecos y ello era motivo de frecuente desarbolo con los vientos duros; *Secos* —dice Navarro— *de estar tanto tiempo en la Carraca, no eran de servicio.* Sigue criticando a los que los suministran en esas condiciones: *No miran el riesgo a que se expone un navío en tiempo de invierno si no tiene masteleros (buenos), sino a despachar los navíos, y salgan como pudieren mal o bien armados y pertrechados* (8).

Los buques españoles estaban *pesados* pues *no se habían carenado antes de salir.* Ello fue la disculpa de algunos comandantes al ser reprendidos por

(8) Aprovecha la ocasión, Navarro, para manifestar su opinión sobre la actuación de ciertos jefes del Cuerpo del Ministerio, encargado éste del armamento de los buques, pues termina las anteriores palabras: *con esto cumplen los señores intendentes.* El apasionamiento era debido a las preeminencias del referido cuerpo por aquellas fechas.

(9) En el encuentro de Cabo Sicié los buques españoles van a presentarse constituyendo indebidamente tres grupos, en lugar de mantener una formación cerrada, de tanta importancia para el empleo eficaz de la artillería. Ello será debido al poco andar de algunos. Esta separación será la que induzca a Mathews a realizar su impulsivo ataque sobre el buque-insignia de Navarro y sobre los que con él iban formando una parte alícuota de la línea de combate.

Navarro, cuando no acudieron a auxiliar al *Real Felipe* cuando éste desarboló antes de entrar en Barcelona (9). En Tolón se limpiaron fondos lo mejor que se pudo *a fuerza de dar pendoles reales tumbando unos navíos sobre los otros.* No fue pues muy perfecto el sistema. Lo mejor de los recursos es de esperar quedase para los franceses que también los necesitaban y *estaban en su casa.*

Se adiestraron nuestros artilleros efectuando continuamente de cañón, y con alguna frecuencia ejercicios de tiro al blanco. En el afán de criticar, dicen los franceses que no eran buenos —es frecuente la crítica entre aliados—; pero sea porque lo eran o porque mejoraron, demostraron gran eficacia en el combate, rechazando enérgicamente y con graves daños una gran superioridad de los enemigos, batiéndoles, manifestándose eficaces aún los de los barcos *marchantes,* armados en guerra, de nuestra escuadra.

Los franceses, por su parte, mejoraban su adiestramiento para navegar en escuadra con ejercicios tácticos efectuados por las lanchas de los buques, arboladas con dos palos, con verguillas, para en sus drizas hacer señales con banderas. *Para poner en práctica,* dice Navarro, *las evoluciones de Tourville,* a cuyo efecto salían a la gran rada, y comenta —ahora les toca criticar a los españoles—: *no lo hacían uniformemente, o lo habían olvidado o los que mandaban las lanchas eran muy principiantes.*

Dieciocho largos meses en Tolón dieron de sí para muchos ejercicios. Con ellos, aparte de mejorar el adiestramiento, cosa muy necesaria, se mantenía algo la moral de las dotaciones, forzosamente caída en unas fuerzas bloqueadas.

Pese a que esas dotaciones de los buques españoles y franceses eran más numerosas que las de los ingleses comparando buques semejantes (10), se consideraba que eran necesarios aún más hombres para completar algunas que se tenían por incompletas. Se esperaba la llegada de personal de España por tierra, pero los temporales de nieve del duro invierno retrasaban aquélla. Navarro piensa que la solución será dejar en Tolón, al efectuarse la salida que todos anhelaban, algunos buques, los más débiles, para completar con sus dotaciones las de los demás. De Court se oponía a esta medida diciendo que siendo tan grande la superioridad de fuerzas del enemigo todo era poco para hacerle frente... ¡Al fin llegó el refuerzo!, pero insignificante: setenta y seis hombres tan sólo, muchachos los más de ellos y sin ser del gremio de la mar. Navarro decidirá entonces dejar en Tolón tres fragatas y un pequeño navío —fragata puede considerársele—. Piensa que la escuadra combinada —cuesta aún trabajo llamarla así al ser neutrales los franceses—, se arreglará con las fragatas de De Court.

---

(10) Un buque de 60 cañones francés o español tenía 600 hombres de dotación y, en cambio, uno inglés del mismo porte tenía 400. Uno de 70, francés o español, tenía 850 hombres y 480 uno inglés de dicho porte. Uno de 80 cañones tenía en los nuestros 900 hombres y 600 en los ingleses... Al menos así rezan los estadillos suscritos por el inglés Campbell.

El contacto en puerto entre el general español y el francés no parece fuese tan directo y sostenido como fuera conveniente para obtenerse una buena compenetración —¿carácter del octogenario general?... Hay escritos de Navarro a De Court que éste contesta de palabra— *a boca* —se decía entonces— por medio del mayor general de Navarro, el capitán de navío Saint Just, uno de los franceses de nuestra escuadra; éste sí escribe la contestación pero haciendo presente que se la han dado de palabra. Algo raro hay en todo esto, sin duda.

Cuando estuvo decidida la salida de las escuadras hubo consejo de guerra previo, y Navarro y sus comandantes consideraron insufrible la jactancia de De Court que decía que había de combatirse al abordaje, según las intrucciones que tenía *del Rey su Amo,* y daba lecciones de cómo habría de hacerse. Navarro llegó a contestarle *que él mandase bien y sería bien obedecido.* Pese a no estar Francia en guerra con Inglaterra, por el tono de estas conversaciones se daba por seguro que los franceses combatirían en defensa de la escuadra española cuando ésta fuese atacada por la inglesa. Cuando llegó la ocasión tardarían en decidirse... presentarán también, como veremos, motivos tácticos.

Durante el bloqueo en Tolón, el 13 de abril de 1734, pasó por dicha ciudad el Infante Don Felipe de España que iba a ponerse al frente del ejército que en Italia defendía sus derechos a los ducados en litigio. A pesar de ser el Almirante General de España, jefe del Almirantazgo, y de ir acompañado por el secretario del mismo, Ensenada, en calidad de su ministro e intendente de sus ejércitos, no se recogen noticias ni de que pasase revista a los buques, ni que diesen instrucción alguna. Mas no se puede asegurar que no lo hiciese. Durante la ausencia del Infante y secretario quedó en el Almirantazgo, como lugarteniente y también secretario, Don José del Campillo, que ya lo era de Marina (11). En cambio sí hay constancia de que Navarro, el 7 de agosto (1743), entregó personalmente a De Court, de parte del Infante Don Felipe, como obsequio en respuesta de sus atenciones, un medallón con el retrato del Rey, su padre, guarnecido de brillantes.

Y volviendo a la salida de las escuadras... existe la especie de que De Court estuvo en contacto con los ingleses en las Hières. Dijeron algunos oficiales que le habían visto tomar, a solas, un coche para ir a un embarcadero. Pudo ello ser cierto sin que demuestre traición, ya que pudo ir —recuérdese que Francia no estaba en guerra con Inglaterra— a comunicarles que tenía órdenes de ponerse del lado de los españoles. Pero no puede asegurarse que no les dijese que tardaría algo en hacerlo. Resultará un

(11) Don José del Campillo era amigo de Navarro, probablemente le apoyaría cuando llegó la ocasión de otorgarle recompensas —ello no quita que fuesen merecidas—. Con ocasión de su toma de posesión escribía a Navarro: *Ya me tiene V. S. con las llaves del pan en la mano para quanto sea de su agrado.* A pesar de todo, por los motivos que fuesen, cuando la escuadra entró en Cartagena después de la batalla, se adeudaban más de doce millones de reales de las pagas de mandos y dotaciones.

hecho probado que, llevando a los españoles a retaguardia y sabiendo el poco andar de algunos de nuestros buques, él forzó la vela con la vanguardia y el cuerpo de batalla, cuando llegó la hora del enfrentamiento (12).

Fuerzas contendientes en presencia.

La escuadra *combinada* se componía de dieciséis navíos franceses y de doce españoles, en lo que se refiere a los que habían de formar las líneas de combate, pues, además, tenían los franceses tres fragatas, dos brulotes y un buque hospital. Las fragatas españolas quedarían decididamente en puerto.

Los ingleses, entre sus tres escuadras: de vanguardia, cuerpo de batalla y retaguardia, sumaban treinta y dos navíos; los buques *fuera de línea* eran tres fragatas, tres brulotes y tres bergantines. Treinta y dos, pues, en la línea de combate contra veintiocho franceses y españoles, suponiendo, claro está, que los de De Court combatiesen como era de esperar. La diferencia del número de buques no era grande pero sí la de sus armas: 1.806 cañones españoles y franceses contra 2.280 ingleses (Campbell). Hay que tener en cuenta también, que el portar mayor número de cañones llevaba consigo en la mayor parte de los casos que los del buque que los llevaba más en número, eran de mayor calibre —de mayor peso la bala en libras, como entonces se medía.

De los doce navíos españoles tan sólo seis eran de guerra, *del Rey,* el resto eran de la Carrera de Indias, *marchantes* se les denominaba, metidos en esos lances de batirse bien formados contra una escuadra adversaria. La *Verdadera relación del combate...* incluida en la *Vida del Marqués de la Victoria,* de Vargas Ponce —probablemente publicada muy a posteriori bajo la dirección de Navarro— dice que *del Rey* eran el *Real Felipe,* de 110 cañones montados; el *Santa Isabel,* de 80; el *Constante,* de 70, y los *América, Hércules* y *San Fernando,* de 64, buques estos últimos construidos con el objeto de defender la navegación de Indias, no siendo a propósito para el combate naval entre escuadras de navíos (13). Tenían cañones de 18 y 12 libras, en vez de tenerlos de a 24 y aun de 36 —algunos los tenían en la

(12) Mucho se ha especulado sobre el deseo de Francia de destruir la flota de guerra española, pero es de suponer que no ocurriría con ocasión de la batalla de Cabo Sicié, después de los pactos de alianza de 1733 y 1743; no puede pensarse, sino por impulso de la rivalidad y el apasionamiento, que alguien quiera destruir las armadas de los aliados. Otra cosa sería cuando a la muerte de Luis XIV quedó como Regente de Francia el Duque de Orleáns, ese sí enemigo de Felipe V y de España.

(13) Este tipo de navío de 60 cañones fue el primero proyectado cuando renació nuestra Marina, con las construcciones impulsadas por Don Bernardo Tinajero de la Escalera, nuestro primer secretario de Marina. Estos buques fueron destinados a la defensa del comercio en Indias, después se construirían mayores. Aunque se pensaban construir en La Habana, los primeros se hicieron en los astilleros de Cantabria. Mal resultado dieron en la batalla de Cabo Passaro (1718). Eran más bien buques a propósito para escoltar, y es que mucho representaba para el resurgimiento de España asegurar las comunicaciones con las Indias.

batería baja—. Los titulados *marchantes* eran los *Brillante, Soberbio, Oriente, Poder, Halcón* y *Neptuno,* de 60 cañones, en realidad de 52 ó 54 y los mayores de 18 libras tan sólo. Hay que decir en honor de los llamados *marchantes* que se batieron muy bien, debiéndose señalar el heroico comportamiento del *Poder.*

Los franceses tenían también doce navíos de 64 y aun de 60 cañones; uno de 68 y tres de 70 y 74. Los ingleses tenían diez navíos de 70 cañones, nueve de 80, cuatro de 90 y solamente nueve de 60 o menos. La diferencia artillera era grande como puede verse. Además, se insiste, los calibres mayores estaban en los buques de mayor porte.

Línea de combate de la armada combinada.					*Línea de combate de la armada británica.*				
Divisiones.	Navíos.	Cañones.	Tripulaciones.	Comandantes.	Divisiones.	Navíos.	Cañones.	Tripulaciones.	Comandantes.
Vanguardia con divisa azul al mando del gefe de escuadra Mr. de Gravert.	Boree	64	650	Mr. de Marquen.	Vanguardia de la bandera roxa al mando del contra-almirante Rowley.	Chatam	50	280	Eward Strange.
	Tolosa	60	600	Mr. d'Arton.		Nassau	70	480	James Lloyd 1.
	Tigre	50	500	Mr. Saurin.		Chichester	80	600	William Dilke 2.
	Eolo	64	650	Mr. d'Alver.		Boyne	80	600	Frogmore 3.
	Alcion	56	500	Mr. Lancel.		Barfleur, C. A.	90	765	De l'Aigle.
	Duque-Orleans	68	800	Mr. Dornes.		Princesa Carolina	80	600	Henry Osborne 4.
	Esperanza, Com.te	74	800	D'Hericourt.		Berwick	70	480	Lord Hawke 5.
						Stérling Castle	70	480	Thomas Cooper 6.
						Beedford	70	480	Townshend 7.
Cuerpo de batalla con divisa blanca al mando del teniente general Mr. de Court.	Tridente	64	650	Mr. de Caylus.	Cuerpo de batalla de la bandera azul al mando del almirante Mathews.	Dragon	60	400	Charles Watson.
	Dichoso	60	600	Mr. de Gramier.		Royal Oak	70	480	Edmund Williams 8.
	Aquilon	44	500	Mr. de Vaudrevil.		Princesa	70	480	Pett.
	Sólido	64	650	Mr. de Chatoneuf.		Somerset	80	600	Slaugter 9.
	Diamante	50	650	Mr. de Manak.		Nofolk	80	600	John Torbes 10.
	Firme	70	800	Mr. de Gorgue.		Malboroug	90	750	Jayme Cornwal 11.
	Terrible, Comand.te	74	850	Mr. de La-Jonquiere.		Dorsetshire	80	600	Burrish 12.
	Santiespiritus	68	850	Mr. de Poisin.		Essex	70	480	Ricardo Norris 13.
	Serio	64	600	Mr. Chaylus.		Rupert	60	600	Ambrose 14.
						Namur, Almirante	90	800	Russel 15.
Retaguardia con divisa azul y blanca al mando del gefe de escuadra don Juan Josef Navarro.	Oriente	60	600	D. Joaquin Villena.	Retaguardia de la bandera de S. Jorge al mando del vice-almirante Lestok.	Salisbourg	50	280	Petter Osborne.
	América	60	600	D. Aníbal Petrucci.		Rumney	50	280	Godsalve.
	Neptuno	60	600	D. Henrique Olivares.		Dumkirk	60	400	Purvis 16.
	Poder	60	650	D. Rodrigo Urrutia.		Revenge	70	480	Berkeley.
	Constante	70	750	D. Agustin Iturriaga.		Cambridge	80	600	Drummond.
	Real Felipe, Com.te	114	1250	D. Nicolas Geraldino.		Neptune, V. A.	90	750	Stepney.
	Hércules	64	650	D. Cosme Alvarez.		Torvay	80	600	Gascoigne.
	Brillante	60	600	D. Blas de la Barreda.		Russell	80	600	Long 17.
	Alcon	60	600	D. Josef Rentería.		Buckingham	70	480	Towry.
	S. Fernando	64	650	Conde de Vegaflorida.		Elizabet	70	480	Lingen 18.
	Soberbio	60	600	D. Juan Valdes.		Kinston	60	400	Lovet.
	Santa Isabel	80	900	D. Ignacio Dantevil.		Oxford	50	280	Pawlet Lord 19.
						Varwick	60	400	West Temple 20.
		1806	19100				2280	16585	
Baxeles fuera de línea. Tres fragatas, dos brulotes y un buque hospital.					*Baxeles fuera de línea.* Tres fragatas, tres brulotes y tres bergantines.				

Fuerzas navales en presencia, españolas, francesas y británicas, según Campbell, en la batalla de Cabo Sicié.
(Apéndice 12 de la *Vida del Marqués de la Victoria,* de Vargas Ponce.)

En cuanto al personal, las dotaciones de los buques españoles y franceses sumaban 19.100 hombres y las de los ingleses tan sólo 16.585. A menos hombres, menos peso de víveres y de agua, cosa importante para buques que habían de mantenerse mucho tiempo en la mar durante los largos bloqueos. En el combate artillero se empleaban tan sólo los hombres necesarios para manejar las piezas y aprovisionarlas y para tener una razonable reserva, para cubrir bajas, ya que el excesivo número de sirvientes se prestaba a que se estorbasen y a que las bajas propias aumentasen. Algo escasos estaban, sin embargo, los ingleses de gente en su escuadra al empezar la campaña pues se sabe que completaron sus dotaciones con hombres del Piamonte. Estos no estarían muy bien adiestrados pero sí el resto de los equipajes (14).

En lo que a moral se refiere, los ingleses estaban naturalmente dispuestos a batirse desde el principio, decididos a destruir la escuadra española. Los nuestros estaban igualmente dispuestos a luchar desde el primer momento. Los franceses... podían tener que hacerlo en defensa de la escuadra española.

Había, sin embargo, un punto que podía disminuir mucho la eficacia de la escuadra inglesa y la disminuyó indudablemente, hasta hacer inoperante casi su tercera parte, su retaguardia: era la animosidad de Mathews y de Lestock, almirante en jefe y comandante de la referida retaguardia.

Eran dos caracteres muy diferentes: *Mathews, honrado y valiente; Lestock, artificioso, vengativo y muy poco flexible,* dice uno de los comentaristas ingleses. Mathews tampoco tenía esas cualidades que distinguían a Nelson, de hacerse seguir por todos; Lestock había llegado a la escuadra antes que Mathews y la venida de éste le contrarió grandemente. Su modo de ser era lo menos conveniente para un almirante subordinado.

La aproximación.

Dispuesta la salida de las escuadras española y francesa reunidas, según las órdenes de sus *respectivas Cortes,* tuvo lugar el consejo de guerra de que ya hemos hablado. El día 19 de febrero salieron de puerto, pero un accidente hizo que los buques fondeasen en franquía, esperando se reconociesen los daños que el navío *Leopardo* y la fragata *Volage* se habían producido al abordarse. Ambos buques eran franceses. El *Real Felipe* no fondeó, quedando voltejeando toda la noche por no darle el viento para tomar el fondeadero. Al siguiente día, resuelto que habían de quedarse en puerto los buques averiados, levaron todos los buques y se mantuvieron dando bordadas a la vista de las islas Hières, tras de las cuales estaban fondeados los buques ingleses. Navarro, que recibió la orden de penetrar en su fondea-

(14) Las cifras que se dan anteriormente para artillería y personal son las especificadas en el estadillo hecho por Campbell —sin contar los baxeles fuera de línea (fragatas, brulotes...)—. Sin embargo, refiriéndose a este autor, Vargas Ponce, en la *Vida del Marqués de la Victoria,* cita 1.820 cañones aliados y 2.490 ingleses, 16.500 hombres de los primeros y 15.000 de los segundos. Tomando estas cifras sigue manifestándose la gran superioridad artillera de los británicos.

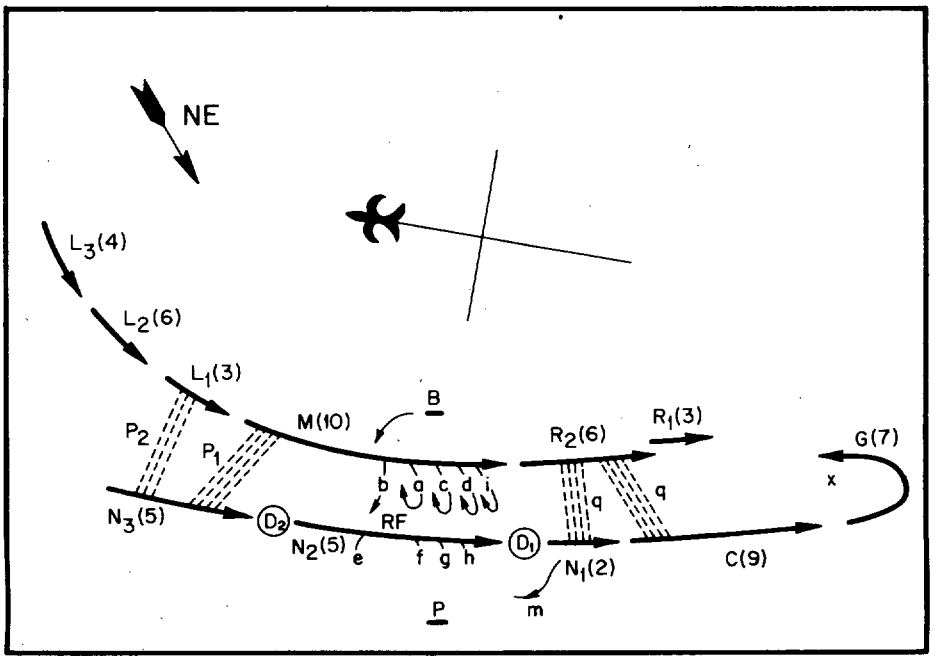
dero por el *Pequeño Paso,* situado al oeste de la isla de Porqueroles, la más occidental, y allí atacarles al ancla y al abordaje, representó a De Court lo disparatada que era la idea, teniendo que pasar barco a barco por un estrecho paso, sin apoyo mutuo entre buques y con la grave amenaza de ser atacados con brulotes (15). De Court admitió primero las razones, pero después reiteró la orden. Ya se disponía Navarro a cumplirla cuando, por fortuna para los nuestros, se vio que los ingleses se ponían en movimiento para salir del fondeadero por el *Gran Paso,* situado al este de la isla de Porqueroles. Con ello se suspendió el ataque (16) disponiendo De Court que la escuadra de Navarro, que hasta entonces iba en vanguardia, se retrasase y quedase formando la retaguardia de la escuadra combinada. Tomada la nueva formación, quedó aquélla navegando sensiblemente hacia el sur, con viento suave del nordeste. Era el día 22. La escuadra inglesa se acercó describiendo una gran curva: primero con el viento muy largo, cazando después sus velas según ponían su vanguardia y cuerpo de batalla en una línea paralela a la de la escuadra combinada, que navegaba también siguiendo una línea muy ligeramente curva. Mandaba la vanguardia de ella Monsieur de Gavaret, el cuerpo de batalla De Court y la retaguardia, como quedó dicho, Navarro.

En la escuadra inglesa mandaba la vanguardia el contralmirante Martin Rowley, el grueso o batalla Mathews y la vanguardia Lestock. Cuando empezó el combate, éste quedó muy atrasado con respecto a la retaguardia oponente, y muy alejado, como puede verse en el gráfico que se adjunta. He tomado como directriz la primera de las *tarjetas* que acompañan a *La Verdadera relación...* ya citada, en la *Vida del Marqués de la Victoria,* de Vargas Ponce. En ella aparece la escuadra combinada navegando sensiblemente hacia el sur y el combate se produce presentando sus buques al enemigo la banda de babor. Igualmente se ve en la primera vista del combate uno de los grabados de Juan Moreno de Tejada publicado en 1796 *por orden de la Superioridad,* según el dibujo de Diego de Mesa, donde aparecen las islas y las tierras de Provenza en la parte alta, lo que indica que las escuadras no navegaban al NNO, como erróneamente se lee en Vargas Ponce y recoge Fernández Duro (17).

(15) Navarro comentará pasado algún tiempo: *Para lograrlo* —el éxito del ataque— *era preciso que los ingleses durmiesen o tirasen cañonazos con pólvora... Si el almirante Mathews lo hubiera sabido no podía desear más para esperarnos... nos hubiese rendido o quemado a todos como páxaros bobos en red.*

(16) Con respecto a fechas, hay diferencia de lo que se dice en el *diario de navegación* presentado, que dice que los ingleses salieron el día 21, y la *Verdadera relación...;* escrita más tarde. Esta dice claramente que Navarro recibió la orden de entrar por el *Pequeño Paso* el 21 por la tarde y cuando se disponía a cumplirla, al amanecer del 22, fue *cuando la Providencia divina, oponiéndose a tan loca, cruel y bárbara empresa, dispuso que los navíos ingleses puestos a la vela al número de veinte y nueve saliesen por el «gran paso» de las islas.* Parece que *la Verdadera relación...* está *más ajustada.*

(17) De ser así las tierras correrían por la banda de estribor de los buques. Además, en el relato de Vargas Ponce pone de manifiesto que en el combate el *Hércules,* matalote de popa del *Real Felipe,* presentó al enemigo su costado de babor, recibiendo en él muchos disparos, algunos a flor de agua.



Combates del 22 de febrero de 1744, en Cabo Sicié.

M: Mathews, grueso inglés. L_3, L_2, L_1: Lestock, retaguardia inglesa. R_2, R_1: Rowley, vanguardia inglesa. C: De Court, grueso aliado. N_3, N_2, N_1: Navarro, retaguardia aliada. G: Gavaret, vanguardia aliada. (n): número de buques. a: *Namur,* buque insignia. RF: *Real Felipe,* buque insignia

b: Marlborough, c: *Norfolk,* d: *Princesa,* i: *Somerset,*B: brulote inglés *Ann Galloway,* que es lanzado sin éxito contra el *Real Felipe* y es hundido.

e: *Hércules,* f: *Constante,* g: *Poder,* h: *Neptuno.*

q: los buques de la vanguardia inglesa se cañonean con los franceses de De Court y con los dos españoles que van con éstos.

p_1: los buques de cabeza del grupo retrasado español se cañonean con los de cola del cuerpo de batalla inglés.

p_2: los mas atrasados lo hacen con los más avanzados de la retaguardia inglesa.

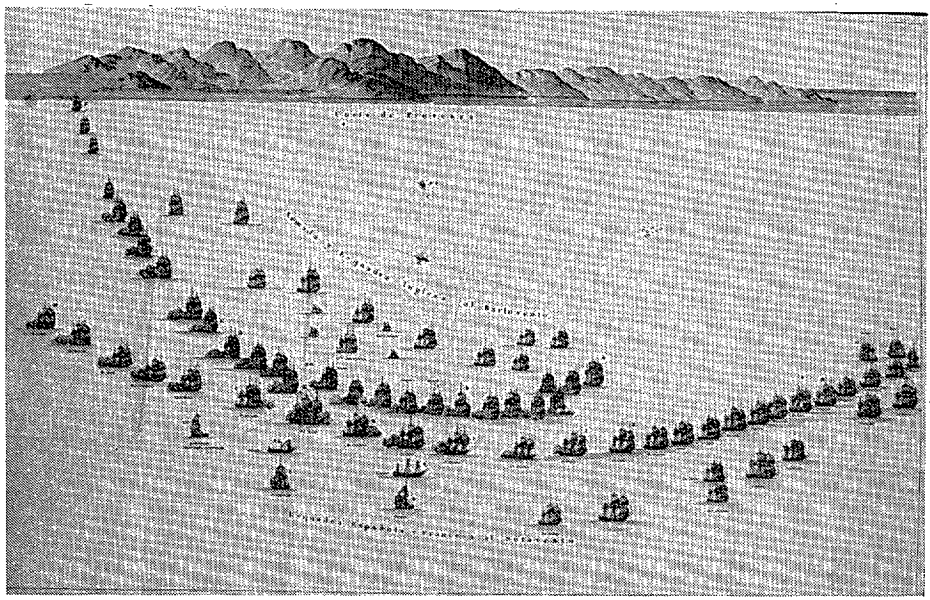
D_1 y D_2: al arribar los buques españoles matalotes del *Real*, quedan dos grandes espacios por la proa y por la popa de él. Los españoles tratan de cerrarlos lo antes posible.

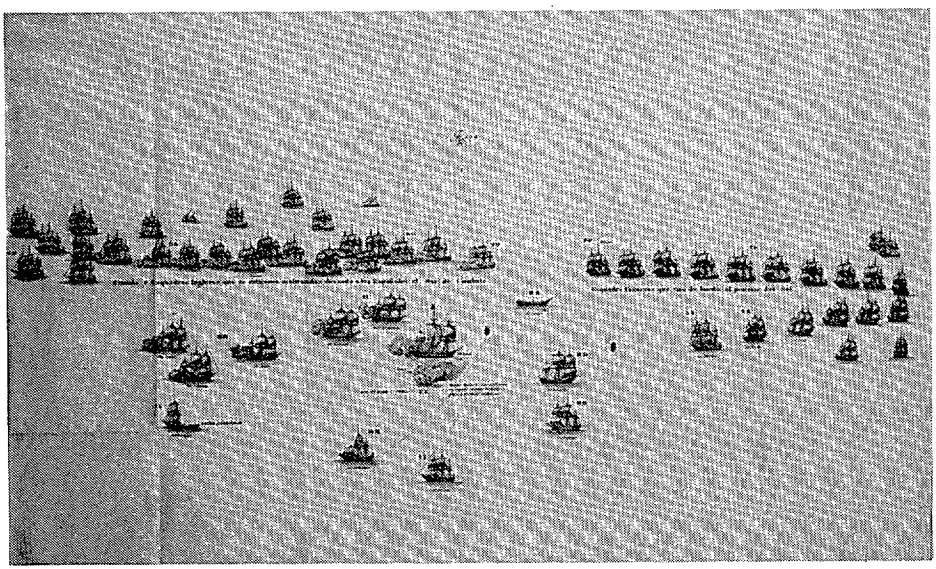
x: la vanguardia francesa vira por contramarcha para acudir al combate. De Court la seguirá con el cuerpo de batalla, virando sus buques por giros simultáneos.

m: los buques españoles que van con De Court maniobran en socorro de los suyos.

$R_1(3)$: grupo de tres buques de la vanguardia inglesa que no arriban para evitar que la vanguardia francesa doble a la inglesa.

P: navío *El Poder,* desarbolado, sin poder maniobrar y muy destrozado, es apresado por los enemigos.





Tarjetas 1 y 2, que acompañan al *plano, historia y verdadera relación...* que incluye Vargas Ponce en su biografía del Marqués de la Victoria. En la primera se aprecia perfectamente los rumbos, con cierta aproximación, a que navegan las escuadras en el momento del primer ataque.

En la segunda no se aprecia, sin embargo, que los buques del cuerpo de batalla de De Court viren *a un tiempo,* como lo hicieron según palabras de dicho almirante; se puede observar que el *Oriente* (KK) se destaca para auxiliar al *Constante* (MM), como lo hizo —ambos se dirigieron a Cartagena—, que el *América* (NN) se incorpora a los buques que forman grupo con el *Real Felipe* , que el *Poder* (RR) está desarbolado y que el *Marlborough* muy malparado (SS).

El combate. Primer ataque.

A eso de las doce y cuarto del día 22, estando los buques británicos pertenecientes al grueso, mandado por Mathews, a tiro de fusil de los de Navarro: el *Real Felipe*, sus matalotes y buques más cercanos, conco en total; arribó sobre los nuestros el almirante inglés, saliendo de su línea de batalla situada a barlovento de la nuestra. Con su navío insignia el *Namur*, seguido del *Marlborough* y del *Norfolk*, todos ellos de tres puentes, uno de 80 cañones y dos de 70, cargó sobre el *Real Felipe* de Navarro. Al mismo tiempo, imitando a su almirante, arribaron varios buques ingleses sobre los españoles que formaban el grupo central antes dicho: *Hércules, Constante, Poder, Real* y *Neptuno*. Algunos enemigos se acercaron también a los dos españoles que navegaban por la proa del grupo mencionado: *Oriente* y *América* que mantenían contacto con el grupo de batalla francés de De Court. Con los de aqél —*Neptuno* incluido— se trabaron dos o tres enemigos contra cada uno de los nuestros. El choque artillero, en muchos casos, casi a tiro de pistola, fue terrible. Volveremos sobre ello... Por la popa de los buques del grupo atacado navegaban, demasiado separados de él, por poco andar del que iba en cabeza, los navíos *Brillante, San Fernando, Alcón, Soberbio* y *Santa Isabel*. Los incorporados a De Court también se habían alejado al mandar el almirante francés *forzar la vela*, señal obedecida por su cuerpo de batalla y por su vanguardia. Los últimos buques de aquél se cañonearon con los buques de la vanguardia inglesa de Rowley..., los de cabeza del grupo atrasados de Navarro, que seguían al *Brillante*, cruzaron sus fuegos con los primeros de la retaguardia inglesa de Lestock. De los de éste la mayor parte de los buques permanecieron inactivos en el combate (18).

Mathews, como se ve, aprovechó el momento en que los españoles estaban algo separados de los franceses y que no iban perfectamente formados y, de este modo, atacó a Navarro con la esperanza de anonadarle con su mayor fuerza. Insistamos ahora en la parte más cruenta de la batalla, en cuyo desarrollo se fundamenta nuestra victoria.

El *Real Felipe* respondió con vigor al fuego que de tan de cerca le hacían sus atacantes, pero... ¡de qué manera! Según refirieron los mismos ingleses *parecía un infierno durante todo el tiempo que duró la acción*. Pericia maniobrera y artillera y heroísmo, caracterizan el comportamiento de los nuestros en este choque; así se explican únicamente las averías que el buque insignia de Navarro infligió a los enemigos, que en un momento llegaron a ser cinco los buques con que le atacaron. El *Marlbourough* fue el más decidido, llegando a cruzar nuestra línea, tuvo tantos daños que llegó a creerse que era inminente su hundimiento (19). El *Hércules*, matalote de popa del *Real*,

(18) Lestock pudo haber doblado el grupo español más atrasado. Tuvo, sin duda, mala voluntad para interpretar las órdenes de Mathews haciendo caso de la señal: *línea de batalla*, e ignorando la siguiente: *combatir*, aduciendo que la otra había quedado izada. Disminuidas las velocidades de los que combatían al cargar las velas bajas, tuvo que hacer esfuerzos por no echarse encima.

(19) No se hundió, contra lo que se esperaba. Su heroico comandante había resultado muerto y, con grandes destrozos y muchas bajas, fue remolcado a Mahón.

rechazó vigorosamente el ataque de tres navíos enemigos. Fue un gran apoyo para su capitana; recibió muchos impactos en su costado de babor, algunos a flor de agua, pasados sus palos y vergas y cortado todo su aparejo. Pudo rehacerse saliéndose algo de la línea.

El *Constante,* matalote de proa del *Real,* echó abajo la verga de trinquete y la cebadera del navío que le atacó primero, haciéndole retirarse con grandes destrozos. Este fue reemplazado por dos, con los que siguió batiéndose durante las tres horas que duró este primer ataque. Muerto su valeroso comandante Don Agustín de Iturriaga, con grandes averías y muchas bajas, se sotaventeó algo para poder reparar aquéllas.

El *Poder* fue otro de los navíos españoles que aguantaron el impetuoso ataque —y era de los *marchantes*—. Al primero de los enemigos que le atacó, el *Princesa,* de 70 cañones y él tenía 60, le rechazó causándole tales averías que arrió su bandera, y esto ocurrió por dos veces, impidiendo su rendición la resolución de su segundo comandante. El ataque fue continuado por el *Somerset,* de 80 cañones, al que también rechazó enérgicamente con el fuego de su artillería y de su fusilería. Tres navíos más acosaron al *Poder,* el *Bedford,* el *Dragón* y el *Kinsgton,* y aún se zafó de ellos aunque ya muy destrozado. Herido su comandante, Don Rodrigo de Urrutia, y con muchas bajas a bordo fue, al fin, apresado por el *Berwick,* que para ello abandonó su puesto en la vanguardia enemiga que no efectuaba este ataque (20).

El *Neptuno* combatió a distancia de tiro de pistola con cuatro navíos enemigos y una fragata, que casi llegaron a rodearle. Se defendió tenazmente durante casi cuatro horas, pese a tener grandes destrozos y muchas bajas. Al cejar los ingleses en este primer ataque, el *Neptuno,* puede decirse que anulado su poder combativo, se apartó a sotavento, luchando su dotación para evitar se fuese a pique, tal era la naturaleza de los impactos recibidos.

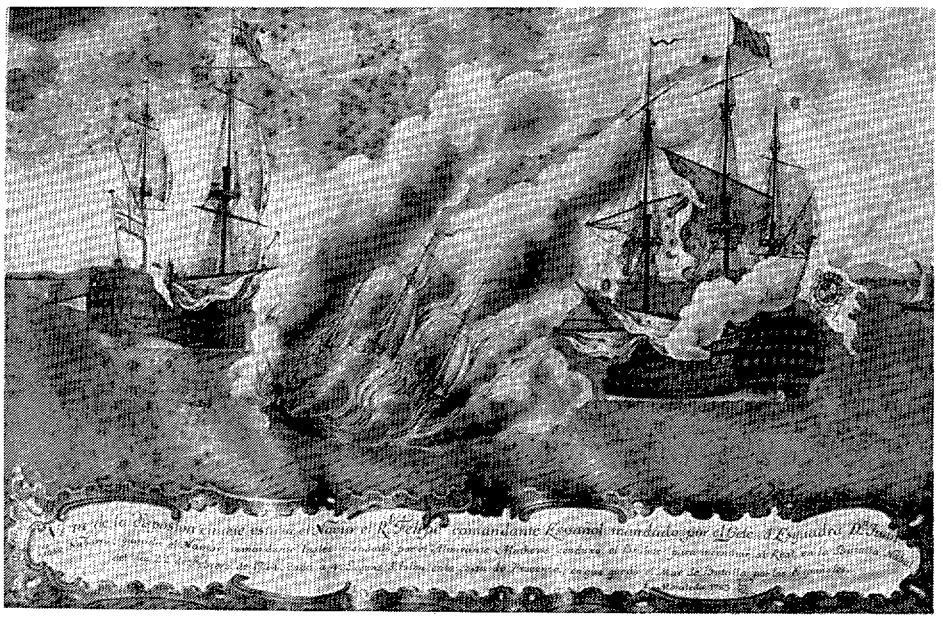
Los ingleses, muy castigados como ha quedado expuesto, se retiraron también a reparar en lo posible sus averías.

Segundo ataque.

A eso de las cinco de la tarde, el almirante Mathews, reparados algo los daños sufridos por su buque insignia, el *Namur,* volvió al ataque contra el *Real Felipe,* que muy desmantelado se había quedado momentáneamente solo, llevando con él otros dos navíos de 70 cañones y un brulote, el *Ann Galloway,* de gran tamaño. El momento era desesperado, pero el navío *Brillante,* el primero de los del grupo retrasado de Navarro, que se acercaba a toda vela, llegó a tiempo para salvar a su capitana cañoneando al brulote,

(20) Su comandante fue depuesto en el consejo de guerra en que se juzgaron las conductas de los mandos ingleses, pero fue rehabilitado por el Rey por su valeroso comportamiento. El comandante del *Poder,* Don Rodrigo de Urrutia, recibió en Mahón, a donde fue llevado prisionero, la admiración y el respeto de los enemigos. El almirante inglés le devolvió la espada, manifestándole *que merecía llevarla.* Fue muy agasajado y, después, enviado a Barcelona.

deteniéndole. Seguidamente llegaron el *San Fernando* y el *Santa Isabel.* Fue particularmente certero un cañonazo disparado por el *Real Felipe.* La falúa de éste, tripulada por una heroica dotación, al mando del teniente de navío Don Pedro Sáenz Sagardía (21) se acercó al brulote bajo un intenso fuego de fusilería hecho desde él y desde los otros buques enemigos, con ánimo de desviarle de su rumbo. Al fin, el brulote voló, proyectando trágicamente por el aire a los pocos que en él quedaban. Al parecer pegó fuego a sus artificios un disparo que su propio comandante hizo con uno de sus cañones.



Grabado de 1783 que representa el combate del navío *Real Felipe* con ocasión de serle lanzado un brulote apoyado por el fuego de los navíos ingleses en la batalla de Cabo Sicié, el 22 de febrero de 1744. (Museo Naval. Madrid.)

Con la llegada de los navíos antes mencionados y la nueva intervención del *Hércules* —que al fin tuvo que apartarse, debido a sus averías anteriores— fue rechazado este segundo ataque inglés en el que llegaron a tomar parte siete navíos enemigos. Mathews supo del acercamiento, ¡al fin!, de la escuadra francesa, y tal como estaba —y sin emplear a Lestock con su retaguardia—, juzgó prudente retirarse, dejando pues a los españoles dueños del lugar de combate.

(21) El cañonazo disparado por el *Real* con gran acierto, lo fue por el ministro de la escuadra Don Carlos de Retamosa, que ya se había distinguido antes en el combate. Debemos nombrar de la dotación de la falúa, por su comportamiento heroico, al alférez de navío Arrigoni, al guardia marina Gayoso, al condestable Noguera y a dieciséis marineros y soldados que voluntariamente la tripularon.

Maniobras de repliegue y de retirada.

La escuadra francesa, en efecto, había virado y se acercaba *en buen orden.* De Court manifestará, más adelante, que hizo señal a Gavaret para que virase con la vanguardia, que aquél no vio la señal con el humo de los disparos de los buques del cuerpo de batalla que se cañoneaban con la vanguardia británica y que ellos, combatiendo como estaban, no podían virar. Al fin Gavaret viró por contramarcha y De Court lo hizo cuando pudo, por giros simultáneos. Gavaret tuvo ocasión de doblar a la vanguardia inglesa, pero De Court lo impidió haciéndole señal de que arribase para que se acercase a él. Por otra parte, tres buques ingleses salieron de la formación, maniobrando así para impedirlo si lo hubiese intentado.

Conforme se acercaban los franceses, se alejaban los ingleses. Reunidas las escuadras española y francesa navegaron —ahora sí— con rumbos cercanos al NNO. El *Real Felipe* iba remolcado por el *Santa Isabel.* De Court propuso a Navarro ir juntos a atacar a los ingleses. Este le hizo ver el estado en que se hallaban sus buques después de tan duros combates, pero que estaba dispuesto si se interpolaban los navíos franceses con los españoles, para que de este modo no se separasen como había ocurrido durante la acción. Se desistió de la idea y De Court auxilió a los buques españoles enviándoles ochenta hombres de maestranza y marinería.

Al amanecer del día 23 estaba la escuadra española a sotavento de la francesa y el enemigo a la vista. El *Hércules,* muy averiado como iba, se había separado mucho por la noche y amaneció cerca de los ingleses, que destacaron un navío de tres puentes que se lanzó sobre él, manteniéndose en vivo combate durante casi una hora, hasta que llegaron navíos franceses a socorrerle. La escuadra francesa maniobró como para combatir a la inglesa y ésta la esperó, pero aquélla no siguió adelante y arribó sobre la escuadra española para cubrirla de un posible ataque que, sin duda, hubiese tenido lugar con parte de la escuadra inglesa que se mantenía a barlovento. Un navío francés represó el *Poder* que navegaba muy separado de los ingleses con dotación de presa. Recogió a ésta y a los españoles que iban, y pegó fuego al barco por considerar ya inservible aquél casco tan destrozado en sus gloriosos combates del día anterior.

El día 24, al amanecer, no estaba a la vista la escuadra enemiga. El *Hércules* hizo señas de *grave incomodidad,* pidiendo socorro de un buque que le convoyase. No pudiendo navegar más que con el viento muy largo, se le ordenó dirigirse a Cartagena, y así lo hizo —llegaría el día 27—.

Al amanecer del día 25 se encontraban solos los españoles. La noche anterior la escuadra francesa se había mantenido a la capa y la española había seguido navegando a poca vela. Los nuestros se hallaban a diez leguas de Barcelona. El punto previsto para una posible reunión era Rosas, pero con el fuerte NE reinante no podían arrumbar allí debido al estado de los buques y con el *Real Felipe* a remolque como iba. El *Neptuno* hacía mucha agua; ésta crecía y no podía aguantar vela alguna; a palo seco y con ayuda de alguna bandola se dirigió a Barcelona, entró aquel mismo día.

Durante esta penosa navegación aún se hizo una presa: una fragata inglesa mercante que con otras cuatro, escoltadas por tres de guerra, se dirigía a Mahón.

La escuadra francesa había continuado procurando cubrir a la española, si bien no a la vista de ella. El día 7 se reunieron al fin ambas... y en conserva se dirigieron a Cartagena. La española entraría el día 9 y el 11 la francesa. Durante todo este tiempo Francia seguía en paz con Inglaterra.

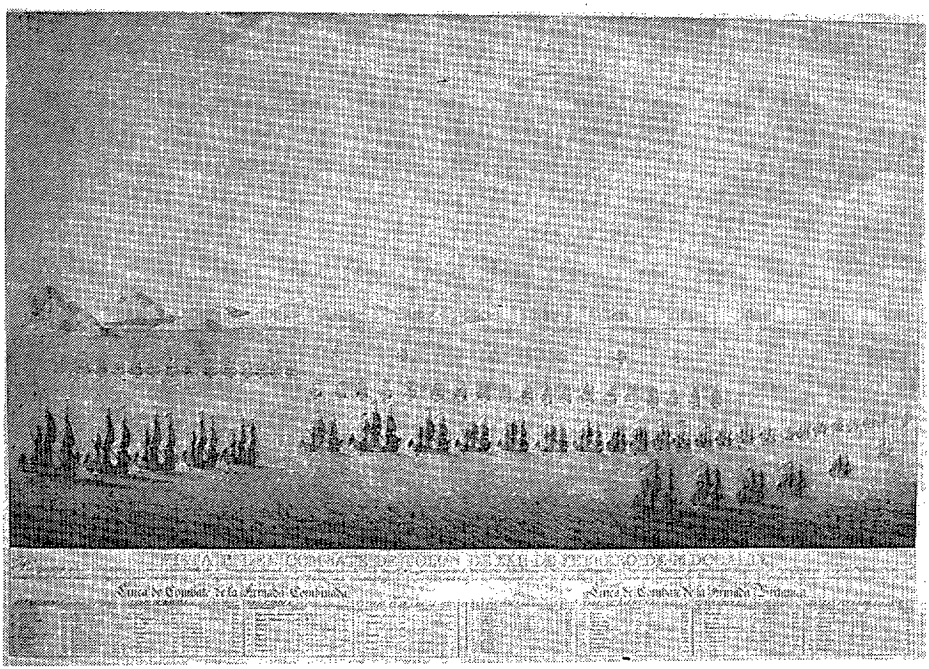
La escuadra inglesa, apartada de la vista de la combinada desde el día 24, se dirigió a Rosas en busca de los nuestros, pero al no hallarles lo hizo a Las Hières; mas considerando Mathews el estado en que se encontraban algunos de sus buques, que necesitaban urgentes reparaciones, decidió dirigirse a Mahón, donde entró el 2 de marzo. El día 5 saldría de nuevo, tras intensa labor de *ciento cincuenta carpinteros trabajando día y noche,* dice el capitán de navío Urrutia, comandante del *Poder,* que estaba prisionero de los ingleses. Tenía la esperanza Mathews de poder interceptar aún a los nuestros antes de que llegasen a Cartagena, pero encontró un nordeste muy duro y, como las reparaciones efectuadas habían sido tan a la ligera, hubo de regresar a Mahón a donde llegó el día 10, con tres navíos: uno de 70, desarbolado, y dos con palos rendidos. Todo el mes de marzo estuvieron detenidos los ingleses.

Final de la campaña.

Se aprovechó esta momentánea inmovilización de la escuadra británica para pasar convoyes de aprovisionamiento para las tropas de Italia.

La escuadra francesa salió de Cartagena para Tolón el 4 de abril. La española efectuó las reparaciones en sus buques. Don Ignacio Dauteville fue destacado a Tolón con ocho navíos. Navarro salió de Cartagena en el mes de julio con diez navíos, una fragata y otros buques menores, con misión de hostilizar a los enemigos e interceptar sus convoyes. Arbolaba su insignia en el *Santa Isabel,* por no haber sido posible habilitar el *Real Felipe.* Cumplió su cometido y regresó a Cartagena, volviendo a salir el 14 de agosto, con una misión análoga y volvió con muchas presas. El 17 de abril había recibido Navarro la noticia del rompimiento de Francia con Inglaterra. Inglaterra resolvió esta situación de tanta inseguridad para su tráfico marítimo y puso una fuerte escuadra al mando del almirante Rowley a bloquear Cartagena. Este bloqueo fue largo. Era mayo de 1746 y aún continuaba (22).

(22) Navarro, en esta fecha, trabajaba en su proyecto sobre el arsenal de Cartagena. Desde el 1 de marzo de 1748 quedó desembarcado, nombrado comandante general del departamento.



En la *Vista 1.ª del Combate de Tolón* —grabado de Juan Moreno Tejada— (Museo Naval. Madrid). Se aperciben las tierras de la Provenza francesa corridas por la banda de babor de los buques que navegan en línea de combate a un rumbo —por el modo de verse las tierras— de componentes sur y este. Por el dibujo, más al este que al norte. En modo alguno pueden navegar las escuadras al NNO como dice algún relato, probablemente equivocado, al transcribir la escritura original.

Regusto de victoria.

Antes de que esto llegase, los españoles tenían muy alta su moral; estaban satisfechos de su comportamiento en Cabo Sicié. *Les espagnols fiers et contents d'eux mêmes,* dice Ségur. Estaban orgullosos de haber rechazado por dos veces a fuerzas tan superiores, infligiéndoles grandes pérdidas. No estaban, sin embargo, de acuerdo los nuestros con la actuación de los franceses, pronto se puso de manifiesto un sentimiento de animosidad entre las dos Marinas, la de ellos y la nuestra, que perduró por mucho tiempo.

Los franceses, en un principio, no acusaron remordimiento alguno. De Court fue a ver a Navarro en Cartagena y se quejó de que los comandantes de los navíos españoles, que habían llegado antes que las escuadras, habían escrito a la corte diciendo que los franceses nos habían abandonado. Navarro habría visto alguna causa de justificación de su conducta cuando le replicó *que no debía hacerse caso de lo que se escribía,* que él sólo se quejaba de que se hubiese combatido estando a sotavento, contrariamente a lo previamente convenido. De Court le dijo que él no había provocado

el ataque, que eran los ingleses los que lo habían hecho, a lo que Navarro le contestó *que había mil modos de evitar el combate hasta encontrar favorable ocasión para emprenderlo* —apreciación muy suya, sin duda, ¿ello es siempre posible?— (23).

Navarro había sido felicitado por muchos comandantes franceses, pero conforme pasaron los días se fueron agriando más las cosas. Mucho influyó en el ánimo de los españoles la calumnia infame levantada contra Navarro por el capitán de navío de nuestra escuadra De Lage, francés de nacimiento y formación anterior, que ya conocimos al hablar del navío *San Isidro,* destacado en Ajaccio. Ya vimos que estaba juzgado como indeseable y que había entrado en nuestra Armada en contra del consejo del Almirantazgo. Era en realidad un antiguo contrabandista enriquecido y, además, intrigante. Iba de segundo comandante en el *Real Felipe* y vertió la especie de que Navarro había abandonado la acción para ir a curarse de heridas leves. La realidad, atestiguada por todos, es que había recibido una herida en una pierna a las dos horas de combate y no había querido retirarse. Después sí tuvo que hacerlo cuando recibió otra herida cerca de la yugular; y lo hizo a las cuatro horas de combate, cuando ya casi estaba rechazado el primer ataque de Mathews. En cambio De Lage sí se había mostrado medroso, escudado tras el cabrestante de proa, y al final tuvo que mandar, al caer mortalmente herido Don Nicolás Geraldino, comandante del navío, y lo hizo también medrosamente, conforme atestigua el entonces teniente de navío Hidalgo de Cisneros, perteneciente a la plana mayor, que estuvo presente. ¡Así se desfiguran las cosas!: Navarro estuvo a la altura de su brillante historial militar y se mostró digno de mandar a sus muy valerosos subordinados, todos ellos testigos de su valor menos el insidioso De Lage.

Navarro fue ascendido a teniente general de la Armada y, considerándose victoria manifiesta el haber rechazado por dos veces a fuerzas enemigas muy superiores, con grandes pérdidas para ellas, le concedió el Rey el título de Marqués de la Victoria, poniendo así de manifiesto que consideraba victoriosos esos dos combates, los principales de una batalla general que, en su conjunto, se puede calificar de indecisa y casi de *balbuceante.*

Los enemigos son muchas veces buenos jueces de la propia actuación, especialmente cuando en ellos existe un clima de caballerosidad como había en los mandos de la escuadra británica, independientemente de la actitud de su gobierno, cuyas órdenes cumplían. Ellos ensalzan el comportamiento de los españoles en los combates de Cabo Sicié. El comandante del *Poder,* Don Rodrigo de Urrutia, en Mahón, a donde había sido llevado prisionero, recibió muchos honores dirigidos a su propia persona por su heroico comportamiento, y también muchas alabanzas dirigidas a Navarro y a sus comandantes y dotaciones: *Todos los brindis* —dice Urrutia— *después del Rey británico eran al almirante Navarro. Todas las sobremesas caían en la Real y en el valor de los españoles, confesando todos generalmente la superioridad*

(23) Vargas Ponce, panegirista de Navarro, opina que este juicio es equivocado. Dice *que bien manejados los medios de que se dispone puede obligarse a una acción al enemigo.*

a ellos mismos, y encendiendo el furor contra quien debiera imitarnos (los franceses). Por si hubiera duda sobre la actuación de los navíos de Navarro retrasados en la línea de batalla podemos recoger: *Todos los navíos que estaban a la popa de V. E.* —dice Urrutia— *hicieron a los enemigos mucho daño que satisfacen a una voz con dignas alabanzas, confesándole al «Hércules» y «Brillante» mucha parte de defensa a la Real, y el fuego de ésta le llaman fuego de los infiernos* —de nuevo esta expresión muy británica.

En el lado inglés.

Otro índice de nuestra victoria es el reconocimiento británico de lo que ellos perdieron, no solamente en averías y en retirada: perdieron la ocasión de destrozarnos, como esperaban por la enorme superioridad de su fuerza, aun sin que tomase parte Lestock, con la retaguardia.

Mathews quitó el mando a Lestock al llegar a Mahón por su pasividad y le envió a Inglaterra; él recurrió y la Cámara de los Comunes forzó a que se viesen los acontecimientos en consejo de guerra. Así fueron procesados dos almirantes, seis comandantes de buque y cuatro segundos comandantes. Mathews fue declarado *inhábil para ejercer cualquier otro mando.* El Rey no quería confirmar esta sentencia para un general que se había batido con tanta valentía. Ello es cierto y su fama ha pasado impoluta a la posteridad. No así la de Lestock que fue el blanco de las iras de la opinión pública, a pesar de resultar absuelto. Basó su defensa en tener izada Mathews la señal de *línea de combate* al propio tiempo que la de *combatir* y atendió a la primera,¡y se le hizo caso! Unos capitanes fueron depuestos y otros despedidos del servicio. Algunos fueron después rehabilitados. Los de los navíos de la cabeza de la vanguardia que maniobraron en contra de las órdenes recibidas, fueron absueltos, por haber evitado con su actuación el envolvimiento de aquélla iniciado por la vanguardia francesa. Algunos comandantes fueron felicitados por su comportamiento en el combate.

Sobre las averías y bajas.

Largo se haría detallar estos puntos, pero no podemos dejar de hablar sobre ellos. Por nuestro lado, los buques más maltratados fueron el *Real,* el *Poder,* el *Neptuno,* el *Constante,* el *Oriente* y el *Hércules.* En total tuvimos nueve oficiales muertos, de ellos tres comandantes de buques, y ciento cuarenta individuos de las dotaciones, y diecinueve oficiales heridos y cuatrocientos cuarenta y ocho hombres de las tripulaciones. De los heridos fallecieron muchos (24).

De los buques ingleses se sabe con menos exactitud, tanto de los destrozos causados a sus buques como del número de bajas. Sus navíos más maltratados fueron el *Marlborough,* que estuvo a punto de irse a pique, el

(24) Era muy grande el número de heridos que morían, muchos de ellos de horribles astillazos que la precaria sanidad de combate de entonces era incapaz de salvar.

Namur, insignia, el *Princesa* y el *Somerset.* Pero se sabe que otros muchos fueron muy seriamente averiados. El comandante del *Poder* dice en su carta desde Mahón: *Entre todos les hemos muerto y herido ochocientos, de los que pocos viven.* Las bajas inglesas, de ser puntualmente ciertas las cifras anteriores, son mayores que las españolas y ello diría mucho del modo de combatir de los nuestros. Además, no sirve la mera comparación aritmética de cifras para graduar la victoria, pues la superioridad de fuerzas inglesas debía haber supuesto un mayor número de bajas de los nuestros, y, al ser al contrario, la victoria se refuerza del lado de los españoles.

Datos comparativos.

Hemos expuesto, al hablar de las *fuerzas en presencia,* el número de cañones de uno y otro lado, índice de gran importancia en la comparación, siendo el cañón el arma naval por excelencia, y suponiendo una buena utilización de ella en el conjunto mediante la maniobra marinera.

En la acción principal de la batalla había 812 cañones en los buques españoles, de menores calibres que los 1.410 de los ingleses. Aparte del cañoneo a distancia de la vanguardia inglesa contra el cuerpo de batalla de De Court —con dos de nuestros navíos— y del fuego cruzado entre buques de la retaguardia británica y los españoles del grupo retrasado, vemos en el primero de los ataques de Mathews 750 cañones ingleses, contra 368 españoles, y en el segundo ataque, 502 de los nuestros contra casi el mismo número por parte de los enemigos, salvo los desmontados por el fuego en una y otra parte. Fue un gran triunfo rechazar por dos veces a los ingleses con grave quebranto para ellos.

Considerando ahora los buques, Navarro dice en su memorial de 1747 dirigido al ministro Don José de Carvajal *que en Cabo Sicié los navíos de 64 cañones y menos, con baterías de 18 y 12* (libras) *no podían resistir sin salir al fin de la línea de combate, porque los navíos ingleses de 90 cañones y de 70, con baterías de 30 libras y de 18, los pasaron a los primeros balazos... Compárese la resistencia del navío «Real»* —sigue— *en medio de tener sus baterías de 24, 18 y 12, atacado por cinco navíos, de ellos tres de tres puentes, con qué constancia se defendió y maltrató a los enemigos, y cuánto mayor daño les hubiera hecho si hubiera sido artillado de 24 y 24... Los navíos para la guerra* —continúa— *han de ser de diferente construcción que las fragatas o navíos de 60 cañones, con artillería de 18 y 12, buenos, con los de inferior porte, para solamente el corso y otros usos* (no para el combate entre escuadras)... *Un buque de tres puentes de 100 cañones debería tener* —dice— *dos baterías de a 24 y la tercera de 12* (25) *y los 70 de cañones de 24 y 24 en dos baterías y media...* Vemos, pues, qué buques nuestros se tuvieron que enfrentar con los ingleses en Cabo Sicié, repitiéndose en parte,

(25) Los cañones de mayor peso de bala que 24 libras resultaban demasiado pesados aun para la primera batería —la baja— y necesitaban mucho personal, por ello el Marqués de la Victoria no los aconseja ni aun en buques de 100 cañones.

en la constitución de nuestra escuadra, el error —por falta de buenos buques de combate— de Cabo Passaro, independientemente de otros errores de tipo táctico. La Marina de Felipe V se había constituido en medio de grandes dificultades y escaseces, partiendo casi de la nada, dado el estado de la de Carlos II, y los buques de 60 cañones eran el primer paso para acometer después la construcción de buques mayores; ésros realmente se construyeron, prueba de ella era el *Real Felipe,* pero en insuficiente número, y se necesitaban también los pequeños para hacer la guerra al corso y a la piratería en aguas americanas. Buques de la Carrera de Indias hubo en Cabo Passaro y también los hubo en Cabo Sicié —los *marchantes*— y hay que reconocer que si bien no eran fuertes, se batieron como buenos (26).

Consideraciones finales.

La batalla de Cabo Sicié resuelve transitoriamente las comunicaciones con el ejército de Italia, mientras los ingleses reparan sus buques y se reorganizan. Francia había declarado la guerra a la Gran Bretaña y ello entorpecía sus planes. De ahí las dos salidas de Navarro desde Cartagena. La segunda, en el mes de agosto, eficaz por las presas que hizo, fue en realidad el fin de su campaña mediterránea.

La batalla de Cabo Sicié tiene unas características muy peculiares por no saberse cuándo y cómo intervendrían los franceses. Estos no toman parte en los combates principales, tan sólo se limitan a un cañoneo lejano, en retirada. Sin embargo, sí auxilian después a un navío español cercano al enemigo, represan a otro, ayudan a los nuestros a reparar las averías y cubren a la escuadra española en retirada. Es una batalla *sui géneris,* podemos decir, o con Vargas Ponce, *muy desemejante a las de su siglo.* El inglés John Clark se expresa: *esta batalla se distingue en su modo de ser por circunstancias peculiares (This battle distingushed as it is by peculiar circunstances...).*

Esta acción de guerra naval nos repite una vez más la lección: que hay que tener buques de combate capaces de hacer frente a los del enemigo para vencerle —en aquel entonces con cañones de mayores calibres y mayor número de ellos—. La victoria se obtiene, pese a nuestra debilidad, en una fracción de la batalla, eso sí, la de combates cruentos.

La Marina de Felipe V necesitaba una victoria sobre los ingleses, batiéndose con ellos entre escuadras de buques de línea (27); la necesitaba para elevar su moral, tan necesaria como tener buques. Obtenida, nos aferramos a ella; Navarro, ensalzado por propios y extraños, es promovido a teniente

(26) En su exposición al Rey Carlos III dice el Marqués de la Victoria que los navíos de 100 cañones y de 90, con baterías de 24 y 24, son los verdaderos navíos de guerra. Así los construyeron los nuestros por impulso de Jorge Juan, siguiendo el modelo inglés y por el de Gautier el francés. Por último Romero de Landa españolizó todo y obtuvo buenos tipos nacionales.

(27) Recuérdese el éxito de la guerra en aguas de América, con numerosas presas hechas a los ingleses como consecuencia de multitud de combates.

general de la Armada y nombrado por el Rey *Marqués de la Victoria,* para que quedase el triunfo bien marcado. Navarro es amigo de los Reyes y del ministro Campillo —los tiempos de la enemistad con Patiño habían pasado—; todos tienen verdadero placer en premiarle. La Reina dice: *¡Ya tenemos general de Marina!,* lo dice gozosa de tener un general victorioso, pues generales ya había otros... Navarro, poco después (1750), será director general de la Armada y más tarde, ya con Carlos III, capitán general de ella. Sirve con lealtad a tres reyes consecutivos y a la Armada con enorme espíritu de trabajo, sostenido hasta muy avanzada edad.

Pese a que su campaña de 1774 no fuera todo lo afortunada que hubiéramos deseado y él merecía, Navarro es una de las figuras señeras de nuestra Armada por sus servicios en tierra y mar, en paz y en guerra, incluyendo el principal: la victoria del Cabo Sicié.

BIBLIOGRAFIA

BEATSON, Robert.—*Naval and Military Memoirs of Great Britain from 1727 to 1783.* Londres, 1804.

CAMPBELL, John.—*Naval History. Lives of the English Admirals.* 1744.

GUÉRIN, León.—*Histoire Maritime de France.* París, 1846.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo.—*Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León.* Madrid, 1895-1903.

MAHAM, Alfred Thayer.—*Influencia del Poder Naval en la Historia.* El Ferrol, 1901.

MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos.—*Constitución y Organización de la Armada de Felipe V.* Ponencia en el Primer Congreso de Historia Militar de Zaragoza, 1982. Publicada por el Estado Mayor del Ejército. Madrid, 1983.

VARGAS PONCE, José de.—*Vida de Don Juan José Navarro, Primer Marqués de la Victoria.* Madrid, Imprenta Real, 1808.