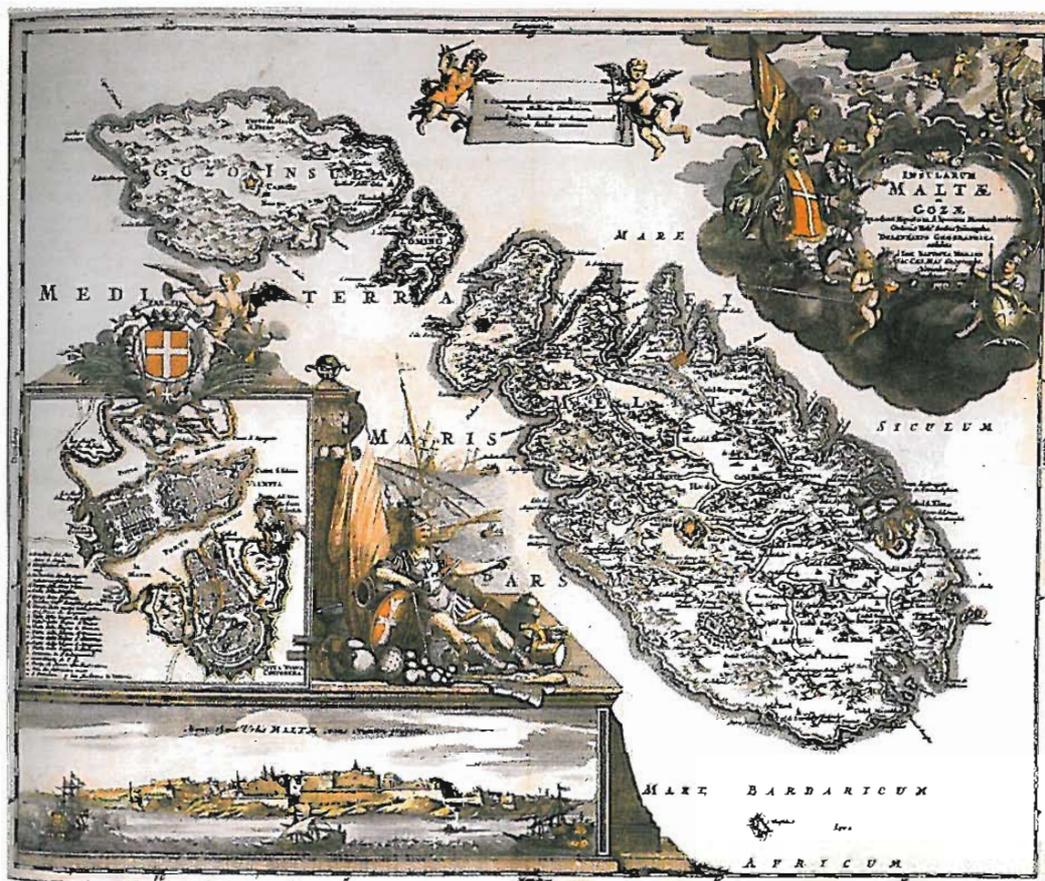


INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

CUADERNO MONOGRÁFICO LXIII



LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)

CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2011
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 63
MADRID, 2011



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**XLII JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**LA ORDEN DE MALTA,
LA MAR Y LA ARMADA (III)**



**CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2011
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 63
MADRID, 2011**

CUBIERTA: Malta y Gozo
Grabado por Johann Baptist Homann.
Nuremberg, 1702-24.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.
C/c: ihcn@fn.mde.es/msanes4@fn.mdc.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

EDITA:



© Autores y editor, 2011
Depósito legal: M. 25256-2011
ISBN: 978-84-9781-672-4
NIPO: 075-11-166-X (edición en papel).
NIPO: 075-11-167-5 (edición en línea).

Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada.
Tirada: 1.000 ejemplares
Fecha de edición: mayo, 2011

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

El Instituto de Historia y Cultura Naval y la Asamblea Española de la Orden de Malta, conscientes de las múltiples y polifacéticas relaciones históricas existentes entre España y dicha Orden, y que han adquirido especial relevancia en lo marítimo, han venido desarrollando una serie de actividades conjuntas, encaminadas a dar a conocer ese glorioso pasado común.

Con el título «La Orden de Malta, la mar y la Armada» han tenido lugar sendas jornadas en 1994 y 2000, reflejadas en sus correspondientes cuadernos que, junto con el dedicado a los fondos documentales, constituyen las publicaciones disponibles. Estas manifestaciones académicas y culturales se vieron completadas con uno de los ciclos organizados por el Instituto Padre Sarmiento, en su sede compostelana, con el que las citadas instituciones colaboraron.

Las conferencias han sido dedicadas no sólo a la historia naval propiamente dicha y en sus diversas épocas, sino también a aspectos asistenciales, jurídicos, administrativos, artísticos, sociológicos, museísticos y archivísticos, en un amplio abanico que abarca desde la descripción de batallas tan señaladas como el Gran Socorro de la Isla de 1565, la batalla de Lepanto en 1571 y otras acciones menores inéditas, al estudio especializado de las piezas de arte y de arte menor de interés común. Entre ambos extremos, se han analizado la orgánica, la táctica y la construcción naval melitenses, comparándolas con las españolas. Ni los aspectos hospitalarios, primordiales entre los sanjuanistas, ni mucho menos, los biográficos de los marinos españoles, que fueron caballeros de San Juan, han sido olvidados. Tampoco la presencia de la Orden en el Camino de Santiago, presencia que la Armada ha querido también subrayar, con su decisiva colaboración, al éxito de las peregrinaciones internacionales de la Orden a Santiago de Compostela en los años santos correspondientes a 2004 y a 2010.

El presente ciclo pretende continuar y completar la tarea iniciada y comenzar una nueva etapa de colaboración en beneficio de la investigación y divulgación de la Historia, objetivo de las instituciones organizadoras.

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER
Contralmirante director
del Instituto de Historia y Cultura Naval

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2. — 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, CA Gonzalo Rodríguez González-Aller, y el presidente de la Asamblea española de la Soberana Orden de Malta, conde de Orgaz	9
<i>La Orden de Malta en las Jornadas del Instituto de Historia y Cultura Naval</i> , por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada	13
<i>Los Caballeros de San Juan y las distintas etapas de su actuación naval en la Edad Media</i> , por Jaime Salazar y Acha	25
<i>Las galeras de Malta en la segunda mitad del siglo XVIII</i> , por Pedro Fondevila Silva	41
<i>Los buques hospitales de la Orden de Malta: pasado, presente y futuro</i> , por Manuel Gracia Rivas	71
<i>Los marinos de la Orden. Perfiles y exigencias</i> , por José Cervera Pery	93

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, duque de Tetuán, es abogado y comandante de Infantería de Marina (R). Académico de Número de la Real Academia de la Historia y correspondiente de las de otros 16 países. Académico de Número de la Real Academia Matritense y Genealogía y miembro electo de la Royal Historical Society del Reino Unido. Vicepresidente de la Comisión Española de Historia Militar, miembro del Patronato del Museo Naval y del Museo del Ejército; profesor del Instituto de Historia y Cultura Militar. Caballero Gran Cruz de Honor y Devoción de la Orden de Malta, ha sido Asesor Histórico de la Asamblea Española de la Orden de Malta, director del Instituto Complutense de la Orden de Malta (ICOMAL) y cofundador de la Academia Internazionale Melitense, Gran Cruz del Mérito Naval. Premio «Virgen del Carmen» de la Armada en dos ocasiones. El año 2000 fue Premio Nacional de Historia y en 2005 distinguido por S.M. el Rey con el Premio Santa Cruz de Marcenado que se otorgaba cada cinco años a la mejor trayectoria como historiador en el ámbito de las Fuerzas Armadas.

Autor de una docena de libros históricos y de centenares de artículos publicados en revistas especializadas, nacionales y extranjeras. Su último libro que acaba de salir al mercado, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, ha resultado finalista en el último Premio Nacional de Historia. Ha sido el asesor histórico principal en la firma de abogados Covington & Burling de Washington, consiguiendo rebatir los argumentos de la empresa cazatesoros Odyssey Marine Exploration en el litigio por el pecio de la fragata *Mercedes* y obtener sentencia favorable a España. Actualmente, dirige la ambiciosa obra en ocho volúmenes *Historia Militar de España*. Por lo que respecta a la Orden de Malta, es autor de las siguientes publicaciones: *Los Caballeros del Mar Mediterráneo* (Breve historia de la Orden de Malta); *La cesión de Malta a los Caballeros de San Juan a través de la Cédula de 4 de marzo de 1530*; *La Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval*; *La Orden de Malta, milicia y servicio*; *La marina rémica de la religión*; *La Orden de Malta y la guerra en el mar*; *Los medios militares y navales de la Orden de San Juan*; *La Orden de Malta y Alcázar de San Juan, dos historias que se entrecruzan*; *Las galeras renacentistas en sus aspectos militares y la táctica naval en el Mediterráneo*; *Aporaciones de la Orden de Malta a la navegación del siglo XVIII*; *La Marina melitense y la Armada española en el siglo XVIII*.

Jaime de Salazar y Acha es asesor histórico de la Asamblea Española de la Orden de Malta, doctor en Derecho por la Universidad de Castilla-La Mancha (1998); director de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía (2009); académico numerario de la Academia Internacional de Genealogía (1998); académico correspondiente de la Real Academia de la Historia en Ciudad Rodrigo (1995). IV Premio Internacional «Bohus Szögyenij» (1993), otorgado por la Confederación Internacional de Genealogía y Heráldica, por sus investigaciones sobre la alta Edad Media Hispánica; I Premio «Arias Montano» de la Real Academia de Extremadura de las Artes y las Letras (1996), por su obra *Estudio histórico sobre una familia extremeña: los Sánchez Arjona*. Comendador de la Real Orden de Isabel la Católica (2002). Premio Nacional de Historia (2009), por la obra colectiva *El Rey*, coordinada por José Antonio Escudero, Fundación Rafael del Pino, Madrid, 208. II Premio «Hidalgos de España sobre Heráldica y Nobiliaria», otorgado por la Real Asociación de Hidalgos de España por su libro *Los Grandes de España en el antiguo régimen (24-11-2010)*. Ha escrito: *La casa del rey de Castilla y León en la Edad Media*, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2000; *Estudio histórico sobre una familia extremeña: los Sánchez Arjona*, Ciudad Rodrigo, 2001; *Un Mirobrigense ilustre en el siglo XV, el licenciado Antón Núñez de Ciudad Rodrigo, contador mayor de Enrique IV*, «Discurso de ingreso en el Centro de Estudios Mirobrigenses», Ciudad Rodrigo, 2004; *Manual de Genealogía española*, edic. Hidalguía, Madrid, 2006; *La Genealogía, ciencia instrumental y técnica de investigación*, Cecel, Madrid, 2010; *Los grandes de España*, Ediciones Hidalguía (en prensa), así como en numerosas obras colectivas.

Pedro Fondevila Silva es capitán de navío. Su campo de investigación son las ciencias auxiliares de la historia naval. Es consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval, dirige un proyecto de investigación dentro del Seminario de Historia Naval de la Universidad de Murcia y es miembro de la Cátedra de Historia Naval Armada de la misma Universidad. Su último trabajo es *Tipología de las galeras españolas del siglo XVI*. Es autor del *Diccionario español de la lengua francesa marinera mediterránea*.

Manuel García Rivas es coronel médico (Reserva), su actividad profesional se desarrolló en la Armada española. Especialista en Medicina Preventiva y Análisis Clínicos. Es máster superior en Administración Sanitaria por la Escuela Nacional de Sanidad. Académico Numerario de la Real Academia de Nobles y Bellas Artes de San Luis de Zaragoza (delegado en la ciudad de Borja), Académico Correspondiente de la Real Academia de la Historia y Académico Correspondiente de la Academia Melitense Hispana. En la actualidad es presidente del Centro de Estudios Borjanos de la Institución «Fernando el Católico». Pertenece a la Asociación de Médicos Escritores y Artistas. Es miembro de la Comisión Internacional de Historia de la Náutica y de la Junta Directiva de Europae Thesauri (Asociación Europea de Museos de Arte Religio-

so). En 2010 ha sido nombrado Consultor de la UNESCO para la Convención del Patrimonio Cultural Inmaterial. En este mismo ámbito del Patrimonio Cultural, ha sido durante más de diez años vicepresidente ejecutivo de Hispania Nostra y en la actualidad es miembro de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Diócesis de Tarazona. Autor de numerosos libros y artículos sobre temas navales y de patrimonio cultural, obtuvo el «Premio del Mar» del Ministerio de Defensa, en dos ocasiones, por sus obras *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra (1587-1588)* e *Historia de la Sanidad Naval*. Estuvo embarcado cuatro años en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* y mandó la Unidad Sanitaria, embarcada en el BAA *Galicia* durante la misión realizada en Centroamérica, con motivo de la tragedia del huracán *Mitch*. Entre otros destinos destacan la Policlínica Naval donde fue jefe de Servicio de Análisis Clínicos (desde 1983 hasta su pase a la reserva); Estado Mayor de la Armada y jefe de la Sección de Cuerpos Comunes (Dirección de Personal) desde su creación. Está en posesión de la Cruz de la Encomienda y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; cinco cruces al Mérito Naval (cuatro de ellas con carácter extraordinario), Cruz al Mérito Aeronáutico (con carácter extraordinario); Medalla de Oro de la ciudad de Borja; Medalla de la Liberación de Kuwait; Medalla de Honor al Mérito Militar «Soldado de la Patria», de la república de Nicaragua, y Encomienda de la Orden de San Sisesando de Portugal.

José Cervera Pery es licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, general Auditor del Cuerpo Jurídico en situación de retiro, periodista, diplomado en Tecnología de la Información, Derecho Internacional y Derecho Marítimo. Tiene publicados entre otros los siguientes libros: *El almirante Cervera: vida y aventura de un marino español; Alzamiento y revolución en la Marina; Marina y política en la España del siglo XIX* (Premio «Virgen del Carmen» de libros 1976); *La estrategia naval del Imperio, auge, declive y ocaso de la Marina de los Austrias* (Premio «Virgen del Carmen» de libros 1981); *La Marina de la ilustración* (resurgimiento y crisis del poder naval); *La guerra naval española (1936-1939); La Marina mercante española; Historia y circunstancia. Don Álvaro de Bazán el gran marino de España; La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica; Juan Bautista Topete, un almirante para una revolución: La Casa de Contratación y el Consejo de Indias* (las razones de un superministerio); *La guerra naval del 98 (a mal planteamiento, peores consecuencias); El almirante Cervera: un marino ante la Historia; El Panteón de Marinos Ilustres, y La historiografía de la guerra en el mar: aproximación bibliográfica, reflexión histórica* en colaboración con Rafael Estrada, *embajador y navegante (semblanza biográfica del buque-escuela Juan Sebastián de Elcano)*, del que se han hecho cinco ediciones, la última precisamente en este año, así como publicaciones de temática. Ha desempeñado, entre otros, los siguientes destinos: secretario de Justicia y fiscal de la Jurisdicción Militar de la región ecuatorial, asesor jurídico de la Base Naval de Rota, consejero legal del Estado Mayor de la Armada y profesor adjunto de la Escuela de Guerra Naval, asesor jurídico del Departamento de Personal y auditor de la Flota. Ha sido igualmente jefe de Gabinetes de Prensa del Ministerio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Tras su pase a la reserva fue nombrado jefe del Servicio Histórico del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval, director de la *Revista de Historia Naval*. Como experto jurídico ha formado parte de numerosas delegaciones españolas ante organismos internacionales. Es académico numerario de la Real Academia de la Mar; de la Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Artes y Letras, y de la Sociedad Heráldica española correspondiente de la Real Academia de la Historia; de la Academia de Buenas Letras de Córdoba; de la Academia Nacional de la Historia de la República Argentina; de la Academia de la Historia Marítima de Chile; del Instituto Histórico Geográfico de la República de Uruguay; del Instituto de Estudios Históricos del Perú, del Instituto de Estudios Históricos de Ecuador, y del Instituto Histórico del Río de la Plata. Está en posesión de la Gran Cruz del Mérito Naval y de seis cruces con distintivo blanco; tres cruces del Mérito Militar (distintivo blanco); Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco; Cruz, Encomienda y Placa de la Orden de San Hermenegildo; Cruz Distinguida de la Orden de San Raimundo de Peñafort; Encomienda de la Orden de Isabel la Católica; Encomienda de la Orden del Mérito Civil; Encomienda de la Orden de África; Medalla de la Paz de Marruecos; Medalla de Plata de la Juventud; Medalla conmemorativa de Lepanto; Medalla de la ciudad de Almería; Medalla de Plata de la ciudad de Melilla, y Medalla de la Villa de Rota. Premio «Marqués de Santa Cruz de Marcenado» (1993). En la actualidad es asesor de la Dirección del Instituto de Historia y Cultura Naval y profesor de la Sociedad de Estudios Internacionales (SEI).

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval

Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid

Teléfono: (91) 379 50 50

Fax: (91) 379 59 45

C/e: ihcn@fn.Mde.es

APERTURA

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER
Contralmirante-director
del Instituto de Historia y Cultura Naval

Desde el momento en que se constata históricamente la existencia de una flota sanjuanista, propia y no simplemente fletada para el transporte y protección de peregrinos a Tierra Santa, y que viene a coincidir plenamente con su etapa rodiana, cuando la insularidad de su nuevo territorio lo viene a exigir, hasta el fin el poder temporal de la Orden, la Marina melitense se ha caracterizado por dos circunstancias que se compensan y que aparecen inalterables durante cuatro siglos. Por una parte, la escasa entidad numérica de unidades a flote, impuesta por la propia dimensión geográfica y demográfica de sus territorios, el número de caballeros y su dispersión por toda Europa, y por otra, la gran calidad de los medios y dotaciones empleados que viene a compensar a la anterior. Pocos, pero los mejores, parece ser el lema en todo momento de las naves y marinos de la religión, y viene a aplicarse tanto a los barcos y su armamento, como a sus usuarios.

Desde el momento en que la religión de San Juan hizo del mar escenario de su cruzada, sus vínculos con los reinos que formarían España, y con España después, fueron múltiples, seculares y polifacéticos. Los estudió Martín Fernández de Navarrete, marino y caballero de la Orden de San Juan, el gran recopilador de la historia marítima española.

Estrechas relaciones de colaboración y frecuente interacción se dieron en lo público, político, militar, cultural, económico, náutico, técnico..., y también en lo particular, ya que prevaleció un curioso caso de ósmosis de personal entre ambas marinas, un singular *status* de «doble nacionalidad» que permitió servir a una sin menoscabo ni oposición de la otra, tal era el grado de hermanamiento y de comunidad de objetivos.

Relaciones que adquirieron un reforzado impulso a partir de la entrega del archipiélago melitense por Carlos V en 1530, que dio lugar a dos siglos de lucha común contra turcos y berberiscos, y llegaron más allá de la extinción del poder soberano de los caballeros a través de los sanjuanistas españoles que marcaron su impronta hasta la extinción del antiguo régimen. Del marqués de la Ensenada, pasando por Julián de Arriaga —secretario de Marina e Indias, como algo indisoluble—, hasta los Valdés, tío y sobrino, Antonio, el bailío ministro, creador de nuestra bandera y Cayetano, el veterano de Trafalgar y de los conciliábulos antifernandinos; ¡todo un cambio de mentalidad en una generación!

Historia mediterránea común que se proyectó al Nuevo Mundo a través de los marinos españoles de la Orden, con un Diego Brochero, bailío de Lora y

gran prior de Castilla, defensor de sus rutas; un Francisco Gil de Taboada, comendador de Portomarín, administrando los virreinos de Perú y Nueva Granada, como antes lo hicieran Manuel Amat y el marqués de Guirior; con un Jorge Juan, comendador de Aliaga, midiendo «la mitad del mundo» a la altura del Ecuador quiteño; con un Alejandro Malaspina visitándolo y juzgando su administración para ver de adaptarla a los nuevos tiempos y con un conde de la Lealtad, un Santiago Liniers, defendiéndolo hasta su injustificable cadalso bonaerense. De los españoles que prefirieron servir a Malta también hay mucho que decir, Jorge Juan no quiso hacer carrera sino bajo el rey de España y fue sólo pajecillo del gran maestro; pero otros españoles continuaron al servicio de este último y alcanzaron — hasta ocho de ellos — el principado soberano.

Múltiples y polifacéticas relaciones que estas jornadas pretenden continuar con el precedente de otras dos anteriores, cuya memoria conservamos con gratitud hacia las dos instituciones que las hicieron posibles: La Armada y la Asamblea Española de la Orden de Malta.

El Instituto de Historia y Cultura Naval y la Asamblea española de la Orden de Malta, conscientes de las múltiples y polifacéticas relaciones históricas existentes entre España y dicha Orden y que han adquirido especial relevancia en lo marítimo, han venido desarrollando hasta hoy una serie de actividades conjuntas, encaminadas a dar a conocer ese glorioso pasado común.

Con el título *La Orden de Malta, la Mar y la Armada*, han tenido lugar sendas jornadas en 1994 y 2000, reflejadas en los correspondientes Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval (núms. 23 y 37) que, junto con el dedicado a los *Fondos documentales de la Orden de San Juan en el Archivo del Museo Naval* en el núm. 82 de la *Revista de Historia Naval* (suplemento núm. 6), constituyen las publicaciones disponibles. Estas manifestaciones académicas y culturales se vieron completadas con el *Seminario de Estudios de la Orden de Malta, su realidad histórica y su proyección social*, ciclo organizado por el Instituto Padre Sarmiento en su sede compostelana y con el que las citadas instituciones colaboraron en 2004.

Las conferencias han sido dedicadas no sólo a la historia naval propiamente dicha y en sus diversas épocas, sino también a aspectos asistenciales, jurídicos, administrativos, artísticos, sociológicos, museísticos y archivísticos, en un amplio abanico que abarca, desde la descripción de batallas tan señaladas el Gran Socorro de la isla de 1565 o la batalla de Lepanto en 1571 y otras acciones menores inéditas, al estudio especializado de las piezas de arte y de arte menor, de interés común. Entre ambos extremos, se han analizado la orgánica, la táctica y la construcción naval melitenses, comparándolas con las españolas. Ni los aspectos hospitalarios, primordiales entre los sanjuanistas, ni mucho menos, los biográficos de los marinos españoles que fueron caballeros de San Juan, han sido olvidados. Tampoco la presencia de la orden en el Camino de Santiago, presencia que la Armada ha querido también subrayar con su decisiva colaboración al éxito de las peregrinaciones internacionales de la Orden a Santiago de Compostela con motivo de los años santos jacobeos de 1999, 2004 y 2010.

Como director del Órgano de Historia y Cultura Naval me es muy grato recibir a la Asamblea Española de la Orden de Malta, presidida por la bandera ante cuya cruz octogonal, símbolo a la vez de la Redención y de las Ocho Bienaventuranzas, tembló el enemigo y esperanzaron el cautivo y el pobre que siguen siendo los señores a quienes los caballeros y las de ser el lema amas de Malta sirven hoy en día.

Bienvenidos pues a la Casa de la Armada, que lo es también vuestra desde siempre.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—FERNÁNDEZ DURO (Agotado)
- 7.—ANTEQUERA Y BOBADILLA (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO. 1992 (Agotado)*
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTA.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA. MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA. EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTAUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1. 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45
C/e: incn@fn.mdc.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

LA ORDEN DE MALTA EN LAS JORNADAS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
De la Real Academia de la Historia

La Armada española acoge y recibe hoy a los Caballeros de San Juan como ilustres huéspedes, como algo extraordinario, poco usual. No hace tanto, no hubiese sido igual. No hace tanto que la Orden de Malta constituía una cantera bastante habitual de la oficialidad de la Armada, por razones que, por obvias, no es necesario destacar.

Los sanjuanistas no sólo compartieron el mando subalterno o individual con los demás compañeros de otras procedencias, sino que, desde mediados del siglo XVIII, llegaron a constituir lo que llegó a considerarse por estos últimos un grupo privilegiado, de donde partían las directrices corporativas, del que fueron estrella cuatro secretarios de estado y despacho de Marina casi consecutivos: el marqués de la Ensenada, Julián de Arriaga, Antonio Valdés y Bazán y Francisco Gil de Taboada y Lemos, aunque el objeto de la mayor dedicación político-administrativa de este último fueran los virreinos de Nueva Granada y de Perú. En el *ruolo* u organigrama sanjuanista fueron respectivamente: Ensenada, gran Cruz de la Orden; Arriaga, bailío y comendador de Fuente la Peña; Antonio Valdés, comendador de Paradinas y lugarteniente del gran prior de castilla en la Orden de San Juan, y Taboada, comendador de Portomarín.

Religiosos, célibes y castos, austeros (con la excepción del rumboso Ensenada) eficaces, esclavos del deber..., podían resultar poco simpáticos para sus émulos, temerosos de que acaparasen los puestos. El mordaz e inquieto José de Vargas Ponce les llamaría «los santurrones».

El arquetipo de todos ellos, no tendría una carrera espectacular en ninguna de sus dos condiciones de religioso y de marino. No sería venerable bailío como los citados frey don Antonio, frey don Francisco o frey don Julián — dignidad que no conoce en la Orden otra superior que la de los grandes priores —, sino mero comendador; tampoco alcanzaría el grado de teniente general o capitán general. Me refiero al jefe de escuadra Juan, comendador de Aliaga en Aragón, que fue un religioso, un profeso, un fraile con uniforme de marino, con sus votos de pobreza, castidad y obediencia.

Don Jorge Juan, conocido por sus contemporáneos extranjeros como «el Sabio Español», encarna, a mi modo de ver, las virtudes de su doble condición.



El gran maestre Antonio Manoel de Vilhena
(1663-1736).
Palacio Magistral, La Valetta

Un cuadro del Museo Naval nos lo muestra en su etapa final, con el entorchado único de su generalato. En otro, del Palacio de los Maestres de Valetta, se nos muestra al gran maestre Antonio Manoel de Vilhena, procedente de la lengua de Castilla, León y Portugal en la que había sido bailío de Acre, con dos de sus pajecillos, uno de ellos, probablemente el joven talentoso de doce años que acababa de tomar su hábito, don Jorge Juan. Curiosamente, dentro de la Orden, el portugués era de la misma nación o «lengua» que cualquier caballero castellano; pero extraño a la lengua de Aragón a la que pertenecía Jorge Juan.

Creo que el recuerdo de este «sabio» común puede resultar especialmente evocador en esta cátedra del Instituto —científico— de Historia y Cultura Naval.

Me corresponde en esta ocasión, y a guisa de introducción, remontarme

al doble antecedente de la colaboración entre la Armada y la Asamblea Española de la Orden de Malta que constituyeron las denominadas jornadas sobre *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, previas a estas terceras. Las cabezas de cada una de las instituciones fueron el contralmirante don José Ignacio González-Aller Hierro y su sucesor, el contralmirante don Fernando Riaño Lozano de una parte, y don Luis Guillermo de Perinat y Elío, marqués de Campo Real, de otra. Para algunos de los oyentes de hoy, como para mí mismo, será como dar marcha atrás el tiempo, remontándonos, respectivamente, a hace diecisiete y once años, respectivamente.

En mayo de 1994 tuvieron lugar las primeras, para cuya simbólica portada editorial escogimos una Cruz de Malta rota, resto del naufragio de la galeaza *Girona* de la Gran Amada que Felipe II envió a la conquista de Inglaterra en 1588 y que probablemente perteneció al caballero genovés Fabricio Spinola, su capitán.

El ciclo lo constituyeron 10 ponencias de carácter histórico, artístico, cultural y humanitario, y sus autores fueron, consagrados unos y noveles otros, todos excelentes exponentes de una investigación en un campo poco tratado. Sus conferencias se publicaron en el *Cuaderno Monográfico* núm. 23 del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Inició el ciclo José Cervera Pery con su ponencia titulada: *La Orden de Malta y la Armada: una vinculación histórica*. En ella resumió la historia sanjuanista; sus orígenes hospitalarios; su asentamiento, como guerreros, en

Tierra Santa; su paso a marinos en el Mediterráneo oriental..., para centrarse en el periodo común de constante continuidad colaboradora a raíz de la donación de Malta por Carlos V, en contraprestación simbólica y de vasallaje del halcón maltés el día de Todos los Santos. En realidad, el vínculo de vasallaje no era más intenso que el que unía al reino de Nápoles con el Papa. El rey se reconocía vasallo del Papa y quedaba obligado a la entrega de la «Chinea».

Los sanjuanistas respondieron en todas las ocasiones: Túnez (1535), Argel (1541), Trípoli (1551), Corón (1532), campañas de Doria a Levante de 1537 y 1538, 1550 Mehedía, Peñón de los Vélez en 1563 y 1564 y, tras haber sido rescatados en la propia Malta en 1565 —la Stalingrado del siglo XVI—, Lepanto 1571..., concurrendo anualmente a los puertos de Sicilia para emprender el crucero y regresar con presas en campañas menores... Como señala el general Cervera, la grandeza de la orden, auténtica «policía naval europea del Mediterráneo», corre pareja con la de España y con ella declina y se oscurece. Para la campaña de Argel de 1775 será la propia orden la que solicitará intervenir, pues se la había olvidado.

A mí, en aquel entonces, director del Instituto Complutense de la Orden de Malta y asesor Histórico de su Asamblea Española, me correspondió versar sobre: *La Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval*, que más tarde se publicó, con el obligado detalle, junto con documentos originales como relaciones, correspondencia entre autoridades, pruebas de caballeros marinos, pasaportes y una cartografía especialmente digna de consideración. Se cuenta con las colecciones de copias de Fernández de Navarrete, de Sanz Barutell y de Vargas Ponce que, desaparecidos muchos de los originales, han pasado a ocupar una categoría de fuente primaria. Traducciones algunas del latín o del lemosín, narran hechos y circunstancias de la época de Tierra Santa y de Rodas, integradas en la Colección Sanz de Barutell. En las otras pueden encontrarse relaciones impresas y escritas de hechos navales y otro tipo de documentación relativa a levadas de marinería, construcción naval y adquisición de buques y pertrechos.

Valentín Céspedes Aréchaga, investigador del Archivo de la Asamblea Española de la Orden, con sus *Aportaciones inéditas a una historia común*, completó con detalles menos conocidos lo narrado por el general Cervera con esta recopilación de «noticias» de interés. Especial relevancia representa su análisis sobre las exenciones y privilegios concedidos por la corona española, y la problemática de la precedencia del estandarte melitense en las formaciones de combate conjuntas; así como sus referencias a las «llamadas a convento» o convocatorias a los caballeros para acudir a la defensa de la isla, ante la información de amenazas turcas o berberiscas obtenidas del servicio de información propio o veneciano. Otro de los importantes aspectos contemplados es el de la difícil neutralidad mantenida por la Orden en la Guerra de Sucesión española y en la confrontación hispano-inglesa de 1739-1748, conocida como «Guerra de la Oreja de Jenkins».

El capitán de navío, procedente del Cuerpo de Máquinas, Antonio de la Vega Blasco reseñó: *Los marinos de la Orden de Malta en este Museo* (Naval).



Bailío don Antonio Valdés y Fernández Bazán. Copia de Goya. Museo Naval.

con apuntes biográficos de los retratos existentes: Zenón de Somodevilla, Jorge Juan, Antonio y su sobrino Cayetano Valdés, Alejandro Malaspina, Martín Fernández de Navarrete, el jovencísimo Quirico de Aristizábal, que, hijo del célebre Gabriel, el del viaje a Constantinopla, no dejó mayor huella en la historia y Santiago de Liniers, injusta víctima del odio fratricida que empañó algunos momentos de la emancipación americana: «Los últimos héroes de la patria vieja fueron las primeras víctimas de la patria nueva» como señala su lápida en el Panteón de Marinos Ilustres, como reparación de la Marina argentina. Junto a estos datos, otros, desconocidos, sobre el número y porcentaje de caballeros de Malta en la Armada.

Manuel Gracia Rivas, coronel de Sanidad y director del Centro de Estudios Borjanos, sacó a la luz: *Los*

«grafitti» del Palacio de Ambel (Zaragoza). Convento sanjuanista en la encomienda de su nombre, junto al Moncayo, y en cuya galería aparecieron dibujos nostálgicos de galeras y de naves. Estudio pionero del coronel Gracia, luego continuado, entre otros, por el capitán de navío Pedro Fondevila, conferenciante en estas jornadas, sobre unos toscos dibujos que, sin embargo, revelan aspectos muy importantes de las características de unos buques de los siglos XVI y XVII, que sólo pudieron ser realizados por quienes tan bien los conocían.

En *El Caballero del reloj*, por Tiziano. ¿Un caballero desconocido?, su autora, Carmen de Aréchaga y Rodríguez-Pascual, directora del Archivo de la Asamblea Española de la Orden, se apartó de otras atribuciones que asignaban al famoso relojero de Carlos V, Juanelo Turriano, la identidad representada, que lejos de mostrarse mecánico del tiempo, parecía más bien indicar con su dedo lo fugaz del mismo: «tempus fugit». El misterioso personaje, de mediana edad, de nobles rasgos y poblada barba, es identificado con el aragonés frey Juan de Homedes y Coscón (20 Oct. 1536 - 6 Sept. 1553) cuadragésimo séptimo gran maestro y príncipe soberano de la Orden de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta.

Su interesante tesis que se basa en un cuadro español de este entorno y época, y en usar, no la cruz octogonal de las Bienaventuranzas habitual, sino la «potenciada», reservada a los grandes maestros.



El Caballero del reloj, por Ticiano, Museo del Prado.

A la iglesia, antes perteneciente a la Orden del Santo Sepulcro y desde 1531 sanjuanista, monumento nacional segoviano que emplaza su curiosa planta dodecagonal al pie mismo del cortado del Alcázar, se dedicó otro investigador del citado Archivo, Diego Gamazo de Roux: *La Vera Cruz*.

La descripción artística e histórica del templo vino acompañada de una interesante relación del pleito a que dio lugar el traslado de su reliquia más venerable, el «Lignum Crucis», que le da nombre a la iglesia de Zamarramala, en 1692. La iglesia, que continúa bajo la administración y conservación sanjuanista, es sede de numerosos actos religiosos de la Asamblea española.

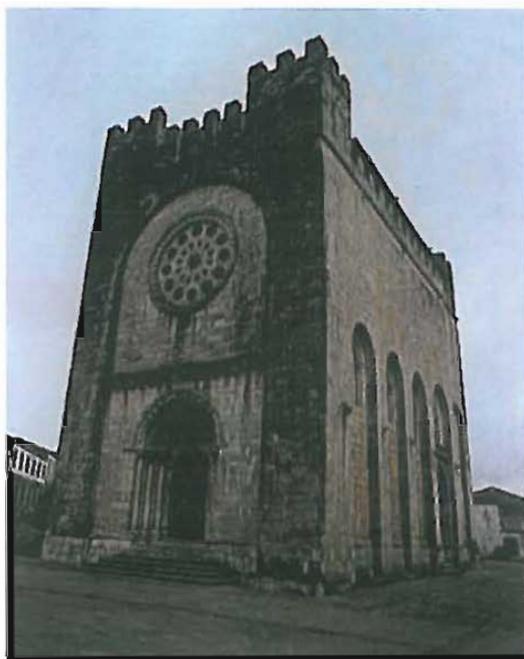
El Caballero Orante (detalle).
Museo Arqueológico Provincial de Orense.

Carlos Sangro Gómez-Acebo, investigador del Archivo Histórico de la SOM de Malta, llevó a cabo una tarea identificadora parecida, respecto a una hermosa talla en madera de nogal en su *Estudio de la identidad de la talla del Caballero Orante* de expresivísima cabeza. Obra atribuida al escultor gallego Francisco de Moure, formaba parte, según Sangro, no de un conjunto funerario como se venía suponiendo, sino de un gran retablo encargado por el donante-orante en honor de la Asunción y Coronación de la Virgen del que constituye un único resto. Este trabajo viene encabezado por una interesante ambientación sobre la encomienda sanjuanista de Beade, en el Ribeiro orensano, para cuya iglesia de Santa María fue ejecutado.





Iglesia de la Vera Cruz. Segovia.



Iglesia-fortaleza románica de S. Juan.
Portomarín (Lugo).

El profesor de la Universidad de Perugia, Paolo G. Caucci, trató sobre *La Orden de Malta en el Camino de Santiago*.

La Orden de Malta ha mantenido una estrecha vinculación histórica con el Camino de Santiago. Sus caballeros protegían a los peregrinos en puentes, vados, pasos de montaña y grandes llanuras y les ofrecían acogida y asistencia en su red de hospitales, conventos e iglesias que se extendían desde Roma a Compostela.

La soberbia planta de la iglesia de Portomarín muestra su condición de templo-fortaleza, cabecera de la encomienda de su nombre, que estuvo a cargo, como hemos señalado, de Gil de Taboada y Lemos.

En la actualidad, todavía subsisten bellísimos vestigios de la presencia sanjuanista en el camino, y la Orden sigue cumpliendo sus tareas hospitalarias y de atención informativa en diversos lugares como Cizur y Puente Fitero donde, gracias al impulso de la Confraternitá de San Jacobo de Perusa, se han restaurado las ruinas del antiguo hospital y de la ermita de San Nicolás, que antaño perteneció a la Orden de San Juan y que ahora, una vez recuperado, pasa a ser lugar de acogida de peregrinos. En la propia catedral de Santiago, un puesto de socorro rememora la actividad de los hospitalarios del Hospital de Jerusalén.

De exponer «La Orden en nuestros días», se encargó el canciller de la asamblea, Juan de Echevarría Gangoiti, que aclaró su condición de orden religiosa, soberana, laica, militar, caballeresca, tradicionalmente nobiliaria, con personalidad jurídica y con cualidad de sujeto del derecho internacional que se rige por la Carta Constitucional y el Código. Superviviente desde hace más de novecientos años, desde que los comerciantes amalfitanos crean un hospital en Jerusalén. Cuando en 1291 cae San Juan de Acre pasan a Chipre y luego a Rodas, donde permanecen desde 1304 a 1522, y de allí a Malta, de 1530 a 1798. Hoy en día, 10.000 caballeros y damas mueven los 600.000 voluntarios que constituyen lo que se ha considerado la *ONG* más antigua del mundo.

La presencia del embajador de la Orden en España, vizconde de Vinhal, nos brindó entonces un buen testimonio de esa soberanía reconocida por más de setenta estados.



Castel Sant Angelo con la bandera de estado de la Orden. Birgu (Malta).

En su exposición se daba la grata noticia de que, según lo acordado con el gobierno maltés vigente, la Orden había vuelto a la isla de Malta, concediéndoseles, por noventa y nueve años, el uso del fuerte de Sant'Angelo,

propiedad suya desde 1530 hasta la ocupación napoleónica. La Orden ha restaurado la antigua fortaleza y hoy es la sede de la Academia Internazionale Melitense que iniciada por el primer rector el gran canciller de la Orden, conde Marullo di Condojani, desarrolla actividades de carácter histórico y cultural.

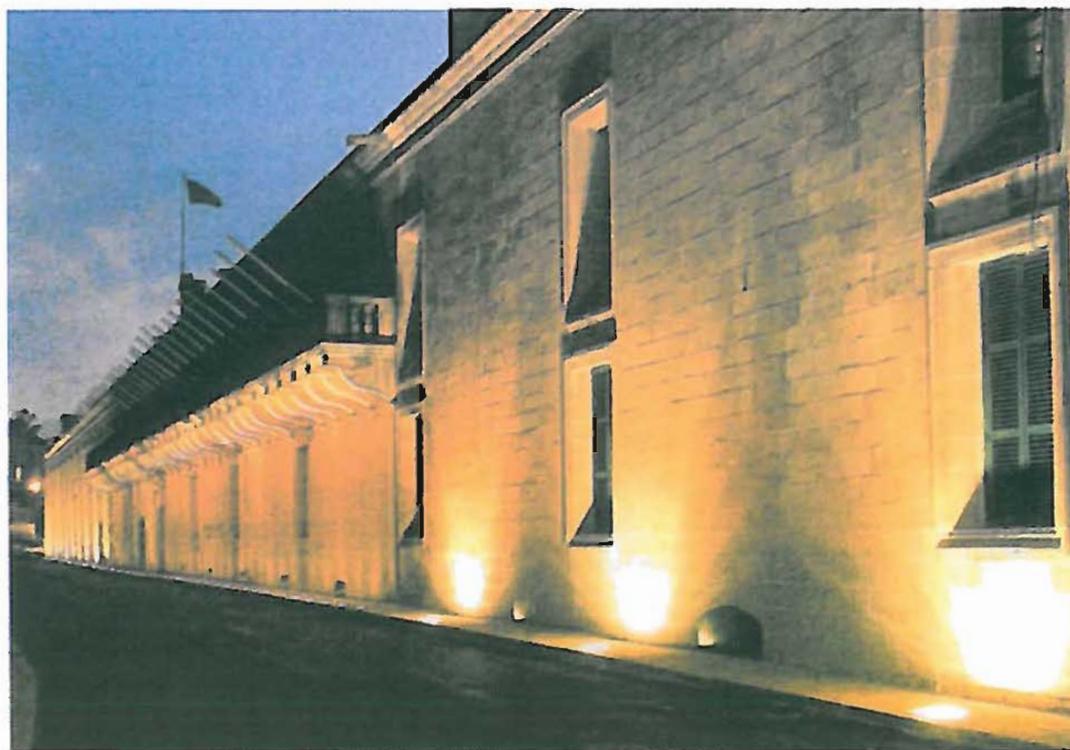
Las Segundas Jornadas *La Orden de Malta, la mar y la Armada* tuvieron lugar en marzo de 2000. Para su programa, cartel y posterior publicación como Cuaderno Monográfico núm. 37, se escogió una representación de la galera magistral *Emmanuel de Rohan*, con su estandarte cuartelado de la cruz de estado y las armas de su casa principesca: sobre gules nueve losanges o rombos en oro en filas de tres. Galera en pleno uso a finales del siglo XVIII cuando en España se habían abolido cuarenta años antes. Ocho fueron los conferenciantes:

— El profesor doctor Patrick Williams de la Universidad de Portsmouth, mi mentor en la Royal Historical Society, gran hispanista que no precisa de los ecos mediáticos de otros, especialista en los reinados de Felipe III y IV, versó sobre la figura de *don Diego Brochero de Paz y Anaya (c 1535-1625)*, corsario, almirante y administrador, de quien, pese a su importancia, se carecía casi de información. Biografía de una vida muy larga, murió nonagenario, azarosa y completa. Esta historia se complementa con datos biográficos inéditos de otros dos ilustres sanjuanistas contemporáneos: don Francisco de Valencia y don Hernando Girón. El profesor Williams revisó la política del reinado de Felipe III, habitualmente tildada de pacifista y de poco atenta, respecto a sus fuerzas marítimas. Brochero, bailío de Lora y que llegaría a besar al final de su vida las manos reales como gran prior de Castilla, está detrás de todas las reformas del periodo. Como buen irlandés, Williams no dejó pasar por alto la expedición a Kinsale cuya escuadra comandó Brochero, y donde los españoles fueron derrotados, junto con las mesnadas de los condes de Tyrone y de Tyrconnell, Hugo O'Neill y Hugo O'Donnell, ambos mis antepasados.

— El coronel —entonces teniente coronel— médico Manuel Gracia Rivas analizó: *La asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la Religión*, señalando la sorpresa de todo investigador avezado en el estudio histórico de la sanidad naval de las potencias europeas ante la avanzadísima organización sanitaria de las unidades a flote, de la religión y del carácter pionero de sus hospitales navales. Unas y otros se estudiaron desde la perspectiva de los hombres, los cometidos y los medios, en plena intercomunicación, ya que el hospital en tierra era el aula de formación del personal embarcado. Figuras como la del cirujano a bordo de cada galera, asistido por uno o dos barberos, y la del médico inspector y coordinador del servicio, así como las innovaciones introducidas por los «Hospitalarios y sus freires serventes» por medio de las *Ordinaciones para el buen gobierno de los bajeles* fueron muy relevantes, y las normas higiénicas y de asepsia, como la ambientación con perfume de pino, el lavado corporal diario de los enfermos, la prohibición de intercambiar ropas, el especial cuidado y regulación de las cuarentenas y otras medidas

frente a la amenaza de pestes y enfermedades venéreas, absolutamente pioneras; así como su temprana disposición en socorro de catástrofes naturales como la peste de 1693, en Augusta (Sicilia), o el terrible terremoto de Mesina de 1783.

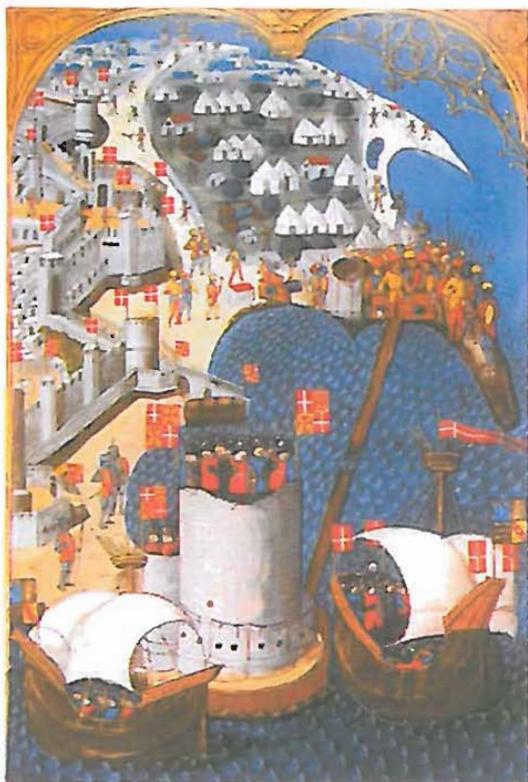
La *Sacra Infermería* fue contemporáneamente ejemplar. Contrariamente a la práctica común, en este hospital construido en 1575 y de más de 700 camas, en seis diferentes salas, todo el mundo tenía la suya propia. Los heridos y enfermos de las tripulaciones eran desembarcados desde las galeras junto al muro y malecón del gran puerto, introducidos por un portón abierto en éste, e izados hasta la gran sala, de 160 metros de larga, que se ha restaurado y ahora se emplea como un espacio de exposición.



Sacra Infermeria. La Valleta (Malta).

— Juan Alejandro de Magaz van Ness retomó el trasunto histórico de la primera época de potencia naval con su *Rodas, 1309-1523. La defensa del cristianismo en el Mediterráneo oriental*. Nos narró las razones del éxodo de Chipre y la conquista de la isla con la descripción de la Rodas de los Caballeros repartida por lenguas, su organización, sus costumbres y su regla. Como colofón, el terrible asedio de 1522 con unos apéndices de cargos hospitalarios de la época basados en una fuente privilegiada, el archivo vienés del conocido medievalista y caballero de la Orden conde Waldslein-Wartemberg. Para acompañar su síntesis hemos traído una de las preciosas estampas del código

del vicescanciller de la Orden Guillaume Caoursin *Descriptio obsidione Rhodiae*, que representa uno de los momentos más sangrientos del fracasado ataque de Mehmet II en 1480: el ataque a la torre de San Nicolás, una de las defensas del puerto, con el estandarte de Pierre D'Aubusson, gran maestre del Hospital.



Códice de Caoursin. Bibliothèque Nationale.
París.

— El trabajo presentado por Valentín Céspedes y Aréchaga se titula: *Reconocimiento del Emperador a la ayuda naval prestada por la Orden de Malta* cuya primera manifestación fue la propia entrega del archipiélago maltés, aceptado *in pheidum perpetuum, nobile, liberum et francum* y que se seguiría exponiendo en forma de privilegios y exenciones en su reinado y en el de sus sucesores. Valentín Céspedes completó su trabajo con nuevos datos referentes al siglo XVII y a la poco conocida Guerra de Candía (1645-1669), hasta el Tratado de Carlowitz que restringió el radio de acción de la armada de la Orden, limitándolo a las aguas del Mediterráneo central y occidental.

— Daniel Carrillo de Albornoz y Alonso continuó con un tema iniciado en las anteriores jornadas: *Precedencia del estandarte y galera capitana de Malta en las escuadras de la mar* a la luz de los manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid. Pre-

cedencia que se traducía en que la capitana de Malta ocupó siempre el puesto de patrona real, la banda de estribor de la capitana real, y en concurrencia con la capitana del Papa, el de babor, aportando como apéndice documental el memorial contra la República de Génova, presentado, entre otros, por el prior de Inglaterra fray César Ferreti contra las escuadras de asiento de los Doria (Juanetín) y los Tursi. La precedencia y el saludo podían dar lugar a engorrosos incidentes diplomáticos, algo más en la época que un mero «puntillo de honor».

— José Cervera Pery en su *Dos caballeros melitenses en dos asedios: Pedro y Melchor de Montserrat* biografía a los dos hermanos aragoneses, en los momentos cruciales de sus vidas y en los de la propia Orden. Pedro, en Rodas, y Melchor, comendador de Ambel y defensor del castillo de San Telmo, en el de Malta de 1565. Pedro sobrevivió a su ocasión y a la de su propio hermano, pero Melchor sucumbió heroicamente. Su cabeza fue coloca-

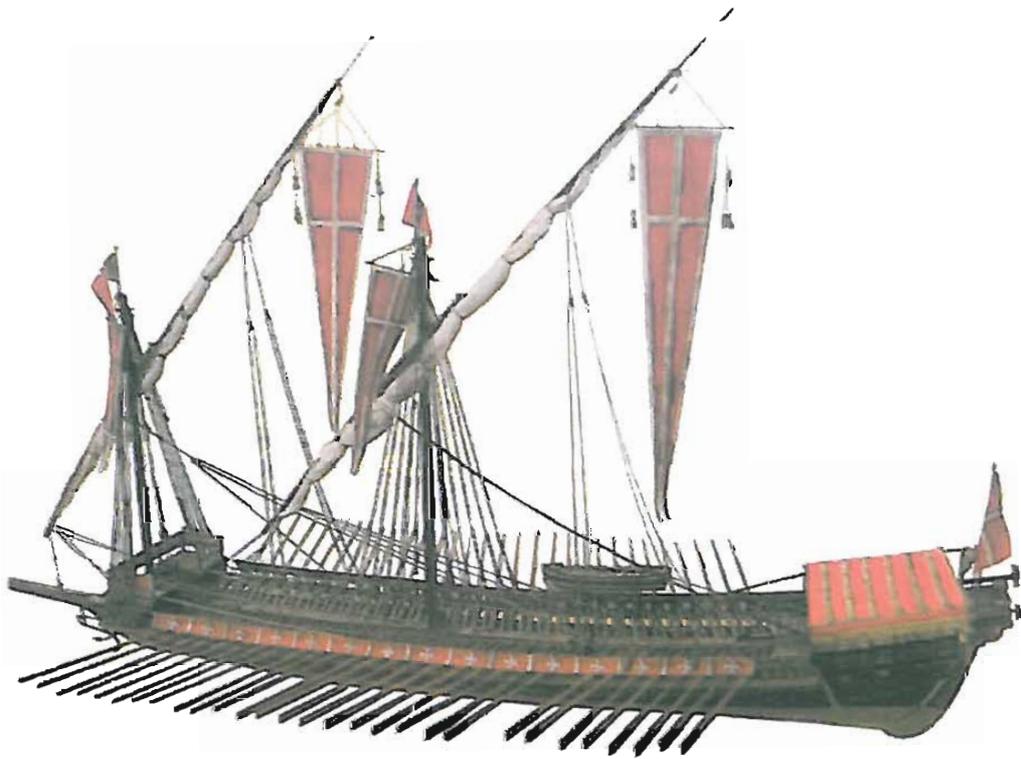
da en una pica, mientras que las de los demás defensores fueron utilizadas como proyectiles por las bombardas turcas. Recuperada tras la victoria cristiana en septiembre de ese año, la cabeza de Melchor aún descansa en la capilla que su hermano hizo construir en la parroquia de Ambel. La documentación consultada por el general Cervera, en el archivo del marqués de Cruilles, nos habla de una negativa de los sanjuanistas a entregarla al rey por ser reliquia venerada y milagrosa.



Cabeza momificada de frey Melchor de Montserrat.
Iglesia parroquial de Ambel (Zaragoza).

— Carlos Morenés y Mariátegui, marqués del Borghetto, estudió *La Orden de Malta entre el Gran Sitio y Lepanto*, época gris entre dos fechas señeras. Etapa de reconstrucción, de preparativos ante el peligro de una nueva invasión, que abortó el atentado contra los arsenales y atarazanas de Constantinopla, motivo por el cual, el esfuerzo en unidades a flote hubo de reducirse y los sanjuanistas sólo pudieron aportar tres galeras a la batalla de Lepanto en 1571.

— Yo cerré el ciclo con el estudio de la época que quedaba por tratar: *La Marina melitense y la Armada española en el siglo XVIII*. Cuando, tanto los berberiscos atlánticos (tetuanés), como los mediterráneos, desarrollaron un nuevo buque de tecnología holandesa, el jabeque, la galera quedó desfasada, lo que impulsó a la religión a adoptar los nuevos tipos de gran porte, los navíos: *quadro podrossi vaselli* de los que se dispuso en plena guerra de sucesión, cuando España no ha introducido todavía este tipo. Se mantuvo, sin embargo, la escuadra de galeras para continuar con ellas las «caravanas» contra las comunicaciones marítimas berberiscas y turcas. La modernización introducida en la Marina también afectó al Ejército, con la creación de su columna vertebral, el Regimiento de Malta y la organización de sus milicias, instruidos, uniformados y armados a la moderna.



Galera magistral dieciochesca.

De nada servirá todo este esfuerzo frente a la amenaza de la República francesa, porque lo que había cambiado era la mentalidad, la ideología, incluso dentro de la propia Orden. Cuando Malta cayó ante Napoleón, en su viaje a Egipto, y cuando los ingleses decidieron que merecía la pena conservarla para sí, aunque fuera incumpliendo los acuerdos de la paz de Amiens de 1802, que la obligaba a devolverla a los caballeros, todo pareció perderse. La Orden se adaptó, sin embargo, a los nuevos tiempos, desprovista de poder y de armas, pero subrayando su función hospitalaria que mantiene durante cerca ya de un milenio.

LOS CABALLEROS DE SAN JUAN Y LAS DISTINTAS ETAPAS DE SU ACTUACIÓN NAVAL EN LA EDAD MEDIA

Jaime SALAZAR Y ACHA
Asesor histórico de la Asamblea Española
de la SOM de Malta

Quiero comenzar mis palabras, como es obligado, con mi agradecimiento a los organizadores de estas Jornadas —especialmente al almirante Rodríguez y González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, y al conde de Orgaz, presidente de la Asamblea Española de la Orden de Malta, aquí presentes— por haberme invitado a participar en ellas. No es la primera vez que lo hago, pues ya he intervenido en este foro en anterior ocasión; pero quiero también manifestar que esta invitación no se debe en realidad a mis méritos, sino a la casualidad de que en el momento actual —y desde hace ya varios años— soy el asesor histórico de la Asamblea Española de la Orden de Malta. Esto es, sin duda, lo que ha movido a los organizadores y especialmente a don Hugo O'Donnell, duque de Tetuán —además de nuestra estrecha amistad de tantos años—, a encomendarme esta honrosísima función.

En los próximos minutos, voy a exponerles algunas reflexiones sobre la historia naval de la Orden Militar de San Juan durante la Edad Media, y a resaltar algunos aspectos concretos, que son los que le otorgan su originalidad dentro del mundo de las órdenes militares de la cristiandad.

La primera reflexión que quiero plantearles es la de que, pese a la idea que todos podamos sustentar de que la Orden de Malta es una corporación cuya actividad en la historia ha estado vinculada permanentemente con el mar y con la guerra naval, tiene por fuerza que ser matizada, porque nada hay en su origen, constitución y objetivos que pueda apoyar esta afirmación. La evidente relación de la Orden con el mar va a ser una consecuencia de los avatares políticos mucho más que de su originaria vocación.

De todos es sabido que la Orden, entonces más conocida como *El Hospital de Jerusalén*, nace en Tierra Santa a fines del siglo XI. En efecto, hacia el año 1080 un grupo de mercaderes de la República de Amalfi, que por entonces monopolizaba el comercio con Egipto y Siria, consigue licencia de los califas fatimíes de Egipto para crear en Jerusalén, en la zona de Muristán, una iglesia dedicada a Santa María y un hospital dedicado a San Juan Bautista, sobre las ruinas del anterior fundado por Carlomagno; hospital que dirigía un tal Gerardo. Con este motivo, algunos amalfitanos tomaron el hábito de la regla benedictina y adoptaron como emblema una cruz blanca de ocho ángulos, en

recuerdo quizá de Amalfi. Allí los encontraron Godofredo de Bouillón y las huestes de la Primera Cruzada al conquistar Jerusalén en 1099.

El 15 de febrero de 1113 el santo padre Pascual II, desde Benevento, dirigió al hermano Gerardo la bula *Pie postulatio voluntatis* que concedía diversos privilegios a aquella «verdadera Casa de Dios» —como la llama— que tomaba bajo su protección. Esta bula se considera la carta fundacional de la Orden, y en ella se mencionan los bienes que los hermanos poseían en diversos lugares, como Asti, Bari, Tarento y Messina; así como en la misma ciudad de Jerusalén, lo que nos pone en evidencia que la congregación ya estaba extendida por el occidente cristiano. Pocos años después, en 1118, moría el beato Gerardo y era elegido su sucesor Raimundo du Puy, quien, llamándose «maestre y siervo de los pobres de Cristo y guardián del hospital de San Juan de Jerusalén», estableció la primera regla de la Orden que fue aprobada por el papa Calixto II, en 1120, y que se inspiraba en San Agustín y abandonaba la obediencia benedictina. Según la regla, todos los frailes debían pronunciar los tres votos de castidad, pobreza y obediencia y el especial de «ser siervo y esclavo de nuestros señores los enfermos».

Pero, ya en este origen peculiar está la principal diferencia que esta Orden de San Juan de Jerusalén nos ofrece respecto a todas las demás órdenes militares de la cristiandad. En efecto, la Orden de San Juan nace como una institución religiosa dedicada meramente a las actividades hospitalarias y, sólo después, cuando hubo que hacer frente a las necesidades defensivas del reino cruzado de Jerusalén, fue adquiriendo, a imitación de la del Temple, una actividad verdaderamente militar. Es entonces cuando va a aparecer el llamado «cuarto voto», el ejercicio de las armas para la defensa de las casas de la Orden, de los cristianos y de los peregrinos, que vino a determinar el carácter militar junto al religioso, tras la donación, por el rey Fulco de Jerusalén, en 1137, de la estratégica fortaleza de Beit Jibelin en la ruta de Ascalón a Hebrón. Poco más tarde, en 1153, veremos por ello a los hospitalarios participar en el asedio de Ascalón, hasta su definitiva conquista.

Curiosamente, las actividades militares no se van a mencionar en los estatutos hasta 1182, muy brevemente, y hasta el capítulo general de 1206, aunque anteriormente haya distintos testimonios de que la Orden sostenía y pagaba a personas ajenas, instruidas en el arte de la guerra, es decir, a mercenarios. Curiosamente, esta actividad defensiva era considerada como una parte más de las obligaciones caritativas de los caballeros, lo que llamaban el «combate al servicio de los pobres», aunque el papa Alejandro III, en 1178, recordará que los caballeros no deberán alzar espada «salvo cuando el estandarte de la cruz sea alzado para la defensa del Reino o para el asedio de alguna plaza pagana».

Hay que resaltar, como una de las cosas que más sorprenden al hombre de nuestro tiempo, la rapidez de la expansión de la Orden por el occidente cristiano. En efecto, muy pocos años después de su fundación, los años 1102 y 1103, podemos detectar ya la presencia en la península ibérica de freires sanjuanistas recolectando limosnas para ayudar al Hospital de Jerusalén, y ya en 1113,

tenemos documentada la primera donación a la Orden, realizada por la reina doña Urraca, de la aldea de Paradinas, entre Salamanca y Arévalo. Efectivamente, en julio de este año, la reina doña Urraca, acompañada de su hijo Alfonso Raimúndez, el futuro Alfonso VII, todavía un niño de ocho años, otorgaba al Santo Hospital de Jerusalén y a sus hermanos esta pequeña aldea, a la que aplicaba el fuero de la cercana ciudad de Salamanca. Confirmaban la donación, además de los obispos de Toledo, Salamanca, León y Palencia, los magnates más poderosos del momento: el conde don Pedro González de Lara, que por entonces gozaba de todos los favores de la soberana; el hermano de éste, el conde don Rodrigo; el conde gallego Pedro Froilaz de Traba, ayo de su hijo, y otros muchos personajes de diversa importancia. Esta donación volvería a ser confirmada por la reina en noviembre de 1115; pero con una mayor exactitud en la descripción del beneficiario, pues dice textualmente: «a la Santa Casa del Hospital de San Juan Bautista que está construida en la Santa Ciudad de Jerusalén para la obra de los pobres».

En España, al principio, la actividad de los freires se limitaba a esta captación de limosnas; pero, ya en la segunda mitad del siglo XII se ven ciertos atisbos de militarización de la Orden, que van a consagrar su pleno carácter caballeresco. En 1162, Alfonso VIII le otorga en la Mancha una serie de enclaves: Criptana, Villajos, Quero y Tirez. En 1183, el mismo monarca confiaba a la Orden el casti- llo y villa de Consuegra que pasaría a ser la nueva sede del prior castellano.

Lo que sí conviene resaltar es que, esta presencia sanjuanista en León y Castilla va a producirse con anterioridad al de las otras órdenes militares castellanas: Santiago, Calatrava y Alcántara.

Pero, el 4 de julio de 1187 se produce en Tierra Santa la terrible derrota de los Cuernos de Hattin, que fue el trágico preludio de la caída del reino cruzado de Jerusalén. En ella, el sultán Saladino toma prisionero al rey de Jerusalén, Guido de Lusignan, y a los principales barones de Tierra Santa, dando tras el combate la orden expresa de la ejecución de todos los caballeros de las órdenes del Hospital y del Temple que habían caído prisioneros. Ciertamente, unos meses antes, el primero de mayo, ya se había producido otro desastre para la Orden de San Juan en el combate de Cresson, en el que había muerto de una lanzada en el pecho el maestre Roger des Moulins, y una cincuentena de sus caballeros. El nuevo maestre de la Orden, Guarnier de Nablus, recién elegido, pudo huir a caballo de la batalla con un puñado de los suyos, refugiándose en la ciudad de Ascalón. Estas terribles derrotas supusieron para la Orden un auténtico descalabro.

Ciertamente que la Orden, pese a la caída de Jerusalén, tres meses después, se mantuvo algunos años en Palestina gracias a su extraordinaria red de castillos y fortalezas: Margat, el Crac, etc., y luego, tras la conquista de Acre por Ricardo Corazón de León, en 1191, se estableció en esta ciudad, donde residió el maestre sanjuanista hasta la caída de este último bastión del reino latino en 1291. La Orden, durante este período, construyó allí un importante hospital y una magnífica iglesia dedicada a San Juan Bautista que fue la causa del nuevo nombre de la ciudad: San Juan de Acre.

Pero este asentamiento de la Orden en Acre, la antigua Ptolomaida, que era el puerto más importante de Tierra Santa, supuso además para la Orden del Hospital la causa originaria de su futura reconversión, pues con ello se sentaron las bases de su ulterior actividad naval militar, cuya primera operación fue en 1219, el cerco de la plaza de Damietta, en Egipto, por una escuadra cristiana enviada por las ciudades de Génova y Pisa, y en la que participaron activamente los caballeros hospitalarios. Naturalmente, la participación de los caballeros de la Orden en esta expedición naval no supone, de ningún modo, su implicación en actividades marítimes; pero, ciertamente, no es disparatado pensar que este primer contacto con la marina pudo muy bien abrir los ojos a los caballeros sobre las enormes posibilidades y ventajas de esta otra forma de actuación en materia militar.

La Orden, sin poseer naves propias, se venía ocupando durante todo este siglo, eficazmente, del transporte de peregrinos y enseres a Tierra Santa, para lo que existía un caballero responsable que ostentaba el título de «comendator navium». Se realizaban al año dos expediciones, en primavera y otoño, y se hacían en naves arrendadas que solían partir de Marsella, Valencia o Messina. Por ello, sabemos que el emperador alemán Federico Barbarroja, en 1158, había eximido a la Orden de todos los impuestos de puertos y puentes en el imperio. Sabemos igualmente que en 1165 una nave tripulada por caballeros de San Juan se había ocupado de trasladar al papa Alejandro III y a varios cardenales desde Montpellier hasta Messina, sorteando las galeras de Pisa, al servicio del emperador, entonces en guerra contra el Pontífice. Otro documento de 1233 nos refiere el acuerdo de la Orden en aquel año, con el concejo de Marsella, para regular el transporte de viajeros. Y sabemos que en 1246, la Orden contrató en Marsella el arriendo de 20 naves con objeto de trasladar a San Luis, rey de Francia, y a sus caballeros a oriente. Su nave más grande, llamada *la condesa*, podía transportar cómodamente a 1.500 personas. Dos años después, con esta misma flota, la Orden participaría en la cruzada de San Luis contra Egipto.

Sin embargo, tampoco duró mucho más tiempo la presencia de los caballeros en Tierra Santa. En 1271 caía en poder de los musulmanes el «crac de los caballeros», la fortaleza más emblemática de los hospitalarios en Tierra Santa, y unos años después, en 1285, el castillo de Margat. Por fin, el 18 de mayo de 1291, el sultán de Egipto conquistaba la ciudad de San Juan de Acre, siendo el maestre Jean de Villiers, uno de los últimos en abandonarla. Los escasos caballeros supervivientes se embarcaron con él en el gran puerto, dirigiendo sus velas a la isla de Chipre, regida por entonces por los reyes cristianos de la casa de Lusignan.

La Orden se encontraba en ese momento en la más absoluta decadencia, la mayor parte de sus caballeros muertos y todas sus posesiones en Tierra Santa perdidas, aunque se mantenían incólumes sus rentas y posesiones en el occidente cristiano. Lo primero que hizo el maestre Jean de Villiers, calificado acertadamente por muchos como el segundo fundador de la Orden, fue convocar a los caballeros supervivientes a capítulo general en Limassol, que se

reunió en septiembre de 1292. Los caballeros se asientan en Limassol, y Nicosia y en la fortaleza de Colos. Por entonces, toda Europa critica a las ordenes militares y discute su futuro papel en la cristiandad, e incluso se proyecta la fusión de todas ellas en una sola. La de los hospitalarios de San Juan continúa su proceso de reflexión, con insistencia en la pobreza, el espíritu monacal, la vida conventual, la disciplina etc., así como en la necesidad de desarrollar una fuerza naval y de mantenerse, en todo caso, en la proximidad de Tierra Santa.

No sabemos con certeza cuándo se va a asumir por parte de la Orden esta actividad militar en el mar, pero sí nos consta que en el capítulo general convocado por el maestro fray Guillaume de Villaret, celebrado en Limasol, el 5 de noviembre de 1300, se dispone «que sea creado y legislado el cargo de almirante con autoridad sobre las galeras y las gentes de armas, con una asignación personal de cien besantes». Igualmente los capítulos generales celebrados en Montpellier, el 24 de octubre de 1330, donde se cita como almirante al italiano Emanuele del Carreto, son verdaderamente explícitos a estos efectos. El estatuto tercero, según el resumen que publica Funes en su historia de la Orden, dice así: «Que el Almirante de la Religión, el qual es cabeza de la lengua de Italia, tenga autoridad sobre todas las galeras y bajeles armados y pueda retener los forzados y galeotes con la gente de guerra y les haga la paga en el Tesoro y, así, en mar como en tierra, le tengan por superior los soldados marítimos. Si en el armamento no estuviese presente el Mariscal, en tal caso, ordenó que le obedeciesen así los soldados como el Almirante».

Lo mismo contemplamos en los de 2 de marzo de 1352, donde podemos leer en su estatuto tercero: «Que, armando la Religión galeras o bajeles, el almirante mande a los hombres de remo y marineros que vayan en las galeras y bajeles y, a los que él señalare, tiren los sueldos del Tesoro, para que se paguen las buenas boyas y marineros».

Vemos por tanto que, pese a la parquedad de los datos, éstos nos ofrecen la clara evidencia de que la Orden, durante esos años, ya contaba con una fuerza naval lo suficientemente importante como para tener un almirante, que en 1300 lo era fray Foulques de Villaret, que cuatro años después sería elegido nuevo maestro de la Orden. Sabemos también que en 1306 ostentaba el almirantazgo don Sancho de Aragón, hijo bastardo del rey Pedro III, habido en doña Inés Zapata, y que luego llegaría a ser castellán de Amposta, es decir, la máxima dignidad de la Orden en la Corona de Aragón. Pero éste sería el último personaje no italiano que desempeñó este cometido, pues por el reparto de los altos cargos entre las distintas lenguas de la Orden, a partir de entonces siempre correspondería el de almirante, como ya hemos dicho, a la lengua de Italia. No obstante, en el capítulo general que se hizo en tiempos del maestro Zacosta, en 1467, se acordó que «si en la lengua de Italia a quien toca el oficio de Almirante no hubiese alguno suficiente para su administración, se elija sin perjuicio a otro de cualquiera lengua».

El almirante formaba parte del Sacro Consejo, su bandera ondeaba en las galeras junto a la de la religión y era quien daba posesión del mando de cada nave a sus capitanes o patrones; pero sus funciones, sin embargo, debían de

tener un carácter más bien administrativo u organizativo pues no se explicaría si no, en caso contrario, la existencia por los mismos años del cargo de capitán general de galeras, que desempeñaba el mando supremo efectivo de cada flota. Para este cargo se nombraba en cada ocasión o empresa concreta a un caballero, cuyo mando cesaba al terminar la operación para la que había sido designado. Veremos a varios españoles, a lo largo del siglo XIV, con esta alta responsabilidad: fray Arnaldo Pérez Tortes, en 1347; fray Raimundo Berenguer, en 1357, y fray Juan Fernández de Heredia, en 1376. No obstante, aunque ostentara esta supremacía el capitán general cuando se embarcaba el maestre en la flota, él era quien desempeñaba el mando supremo y, en todo momento, además, percibía un tercio de todas las presas capturadas al enemigo.

Poco tiempo después de su elevación al maestrazgo, el mencionado fray Foulques de Villaret «de sutilísimo ingenio y gran corazón», va a dar un paso más en este definitivo maridaje de la Orden con el mar. En efecto, durante estos tiempos, ya que nunca habían sido buenas las relaciones del hospital con los reyes chipriotas de la Casa de Lusignan, la Orden se plantea abandonar Chipre e instalarse en otro territorio donde pueda desarrollar con total libertad la consecución de sus objetivos hospitalarios y militares. Este territorio elegido va a ser la isla de Rodas, clave estratégica en el Egeo y refugio de corsarios y piratas, nominalmente sometida al emperador bizantino Andrónico II. Con ayuda del papa Clemente V, de la república de Génova y del rey de Nápoles, Carlos II de Anjou se aparejó una fuerza naval de 25 galeras y otros navíos, que salió de Brindisi hacia Chipre. Los caballeros y religiosos embarcaron en Limasol, con todas sus pertenencias, y se presentaron por sorpresa en la isla, tomando posesión de la fortaleza de Filermo, tras ligera resistencia. Tres años después, el 15 de agosto de 1310, caía por fin la ciudad de Rodas. Esta conquista fue seguida inmediatamente por la de otras pequeñas islas vecinas del Dodecaneso: Calchi, Limonia, Simi, Piscopi, Nisiro, Kos, Candino, Lero y Castelrosso.

Se inicia, así, la soberanía de la Orden, asentada ya en territorio propio y con nuevos súbditos territoriales que fueron principalmente griegos. Luego llegaron otros francos, armenios y judíos; siendo éstos últimos obligados por ordenanza de 9 de enero de 1502 al bautismo o al exilio. La Orden adaptó sin dificultades sus estructuras de gobierno a estas circunstancias. Se acuñó moneda propia de oro, plata y bronce, se amuralló la ciudad, se construyó la fortaleza más grande del Mediterráneo, así como las defensas del gran puerto, los palacios de las diversas lenguas y de los dignatarios que todavía podemos contemplar hoy en la llamada calle de los Caballeros; igualmente la catedral de San Juan Bautista y, naturalmente, el hospital que, en su segundo emplazamiento, está hoy destinado a museo. Rodas se convirtió en un emporio comercial con consulados franceses, ingleses y españoles, sin más problemas que las esporádicas dificultades con el clero ortodoxo y con los campesinos de esta fe, que durarán hasta el llamado «movimiento uniata» del Concilio de Florencia de 1439.

De resultas de esta insularidad, los caballeros sanjuanistas, plenamente adaptados a combatir en el mar, se mantuvieron durante muchos años como

verdaderos árbitros de la guerra naval en oriente, porque, como nos dice un autor de aquellos días, «fortificándose allí esta sacra Religión y, armando galeras, bajeles y otras fustas, no solamente tuvo los mares de Oriente limpios de corsarios, dando libre y seguro pasaje a los peregrinos cristianos que iban a Jerusalén con salvoconducto, sino que puso miedo con su armada a los sarracenos y turcos, que con el felicísimo curso de sus victorias, por muchos años habían infestado todos aquellos mares». Sin embargo, hay que subrayar, que la flota sanjuanista nunca fue demasiado numerosa, pues, aunque la Orden acudió, cuando se vio precisada a ello, al arrendamiento de galeras pisanas y genovesas, su fuerza permanente no pasó de estar compuesta por una o dos carracas, seis galeras y algunas naves auxiliares menores: galeotas, fustas, bergantines y jabeques.

La carraca, antecesora del galeón, era la nave de guerra de los siglos XIV y XV. Se trataba de un gran buque con cuantiosa artillería, compuesta por lombardas gruesas y numerosos falconetes. Poseía tres o cuatro palos y dos castillos, uno a proa y otro a popa, desde donde los arcabuceros y ballesteros hostigaban al buque enemigo antes de iniciar el abordaje. La carraca era el buque más poderoso del Mediterráneo en el combate naval; pero era poco veloz y con dificultad de maniobra, lo que hacía necesaria la compañía de otras naves más ligeras.

La galeota era una galera pequeña, de menos de veinte remos, que por su escaso calado podía entrar en las zonas de poca profundidad. Más rápida y maniobrera que ésta era la fusta, que llevaba una sola pieza de artillería, lo mismo que el bergantín, mucho más rápido, pero peor armado.

Pero sin duda, las galeras, de línea elegante, de gran ligereza y pintadas de rojo eran las naves prototípicas de la Orden. Medían aproximadamente cincuenta metros de eslora, siete de manga y dos de calado, y estaban provistas a proa de un espolón, que consistía en una viga forrada de hierro o de bronce, sobresaliente en siete u ocho metros, y con punta en forma de animal salvaje, que, al chocar contra la nave enemiga y abrir brecha en su costado, podía ocasionar su hundimiento. Las galeras estaban armadas de piezas de artillería, principalmente a proa y popa, pero su táctica principal residía en el abordaje, ya que se buscaba preferentemente la captura de la nave enemiga más que su hundimiento.

Estaban movidas por 25 o 30 remos por banda, de 10 metros de largo cada uno, que eran movidos por más de cien galeotes que podían llegar en momentos de necesidad a los doscientos. Estaban también provistas de dos mástiles, con velas latinas, que se arriaban durante el combate para no entorpecer el abordaje de los combatientes. Pese a su rapidez y a su operatividad de combate, su funcionamiento estaba limitado; sin embargo, en los meses de buen tiempo, de abril a noviembre, y aunque su medio natural era el Mediterráneo, también fueron utilizadas en el Cantábrico y en el Atlántico, aunque en menor medida.

Todos los caballeros, desde entonces, tenían la obligación de servir en aquella fuerza marítima en períodos de seis meses. Lo que en el lenguaje de la

época se denominaba como el servicio de las «caravanas de la Orden». Cada nave solía llevar a unos treinta caballeros —aunque en casos de necesidad su número podía ser doblado— que se ocupaban de su gobierno y, especialmente, de las operaciones militares de desembarco y abordaje. Había siempre un capellán, uno o más cirujanos, distintos operarios —carpinteros, calafatadores— y un maestro armero.

La marinería, reclutada preferentemente en los puertos del Egeo, se ocupaba del manejo del barco, especialmente del velamen y de la maniobra, y no solía sobrepasar la docena de hombres. La «chusma», palabra que ha pasado a tener en nuestros tiempos un uso claramente despectivo, estaba compuesta por los remeros que, aunque fueron en principio hombres libres, sujetos a una soldada, con el tiempo se fue convirtiendo, cada vez más, en hombres forzados, ya fuera por motivos penales o por ser prisioneros de guerra. En los momentos de combate a los forzados cristianos se les solían quitar los grilletes para que colaboraran en la lucha y poder así hacer méritos para su libertad. A veces, sin embargo, eran los caballeros, ya prisioneros, los que acababan su vida encadenados a los bancos de las galeras turcas, esperando su rescate por parte de la Orden, o un combate favorable que los condujera a la libertad. A este propósito, les recuerdo a todos ustedes el famoso romance de don Luis de Góngora, «Amarrado al duro banco de una galera turquesa», en el que se nos refieren las cavilaciones de un «forzado de Dragut, en la playa de Marbella», que se queja de los diez años sin libertad «al ronco son del remo y de la cadena». Cavilaciones que se interrumpen cuando se descubren en el horizonte «de la religión seis velas y el comitré manda usar al forzado de su fuerza». Este poema, es por tanto, un retrato fiel de esta actividad naval de la Orden, pues estas seis velas de la religión son una mención exacta de las galeras de la Orden.

Al comienzo del dominio de la isla por la Orden, acompañaban al maestre unos 65 caballeros y 15 sirvientes. En 1459 alcanzarían la cifra de 180 caballeros en la guarnición, además de otros 50 en los distintos castillos y otros tantos en la flota, sin alcanzar el total de 300. El peligro turco hizo ascender esta cifra en 1478, a 480 caballeros, y en 1513, a 550, de los que sabemos que 88 eran castellanos y portugueses, y 66 aragoneses, catalanes y navarros.

Pero, al poco tiempo de la conquista, en 1310, la isla fue ya atacada por el sultán Otmán, que debió sin embargo retirarse gracias a la ayuda prestada a los hospitalarios por el conde Amadeo V de Saboya, y años después, en 1322, el sultán Orcán, hijo del anterior, volvió a intentar su conquista con 80 bajeles y sabemos que la flota sanjuanista, formada por cuatro galeras y otros 20 bajeles, entre galeotas, fustas y bergantines, y con la ayuda de seis galeras genovesas que se hallaban en su puerto, salió a su encuentro y, tomándola desprevenida, la derrotó por completo, pese a la desigualdad numérica.

Sabemos también que, en 1343, viendo que los turcos no cesaban de asaltar con sus bajeles las costas de Chipre y Creta, se acordó una liga entre la Sede Apostólica, el rey de Chipre, el gran maestre de Rodas y la República de

Venecia para mantener una flota permanente que pusiera freno a los otomanos. Esta flota estaba compuesta por 20 galeras bien armadas: cuatro del pontífice, cinco de Venecia, cuatro del rey de Chipre, seis de la Orden sanjuanista y una de Nicolás Senucio, señor de las islas de Milos y Paros en el archipiélago. Curiosamente el papa Clemente VI, al comunicárselo al gran maestro, el 8 de agosto de 1343, le advierte de que «algunos hermanos nuestros, Cardenales de la Santa Romana Iglesia, nos han persuadido algunas veces de que el gasto de las cuatro galeras [papales] debería estar a cargo del dicho Hospital, pues, a costa de vuestra Religión se podría tener una armada entera cómodamente, afirmando muchos que tenéis mayor tesoro que toda la Iglesia de Dios». Esta flota, comandada por el almirante genovés, Martino Zaccaría y por el almirante hospitalario fray Giovanni de Biandrate, prior de Lombardía, llevó a cabo el año siguiente la conquista de la ciudad y puerto de Esmirna, en Anatolia, que se mantendrá durante más de cincuenta años en poder de la Orden.

No sé si tiene relación con estas actuaciones militares o resulta una mera coincidencia, pero quiero recordar que, por aquellos años en nuestra península, también se debió de producir un proceso semejante. Ya con anterioridad, nos consta por las crónicas coetáneas, cómo el prior del hospital, Gutierre Hermenegildez, había combatido valientemente en las Navas de Tolosa, y cómo, uno de sus sucesores, Fernán Ruiz, en los momentos previos a la conquista de Sevilla, había sido protagonista de diversas actividades militares, interviniendo decisivamente en el ataque y en el saqueo de los arrabales de la ciudad en 1248. El rey San Fernando, por esta razón, tras la conquista de la ciudad, había otorgado a la Orden del Hospital la villa de Lora, que sería, a partir de entonces, una de sus más preciadas posesiones. A partir de estos momentos, las actividades militares de la Orden se multiplican y no hay campaña contra los moros en la que no veamos intervenir, a la cabeza de sus mesnadas, al prior del Hospital.

Pero en la primera mitad del siglo XIV, vamos a ver en España, aparentemente, el mismo proceso ocurrido en Oriente. Así, podemos ver como el prior del hospital, fray don Alonso Ortiz Calderón, que desde 1337 aparece como uno de los magnates que acompañan a Alfonso XI en la tala de Antequera y Ronda, recibe del monarca en 1340 —y este es el dato que quiero destacar aquí— el mando de la flota castellana, que estaba vacante por muerte del almirante Alonso Jofre Tenorio. Con ella, el prior vigilará el estrecho de Gibraltar, impidiendo el paso a los refuerzos benimerines, y controlará la costa de Tarifa imponiendo un gran temor a los musulmanes, hasta su derrota definitiva el 30 de octubre de aquel año en la batalla de Salado. La pregunta que nos tenemos que plantear, ante este dato, es si este mando naval del prior castellano era debido simplemente a sus dotes personales o a que tal vez, como caballero sanjuanista había recibido alguna formación naval en las galeras de la Orden en Oriente. Pero la lectura de la crónica de Alfonso XI nos saca de dudas, a este respecto, al afirmar explícitamente: «E en este tiempo vino al real frey don Alonso Ortiz Calderón, prior de la Orden de San Juan,

que había morado en Rodas hasta entonces, e trajo el priorazgo de Castilla e León porque se lo dio su maestre...» Esta breve referencia de la crónica castellana nos da base, por tanto, para sospechar que ya por entonces, en la primera mitad del siglo XIV, la propia Orden se encargaba de formar en sus galeras a quienes luego ostentarían el mando naval en los otros escenarios bélicos del Mediterráneo.

Del periodo de Rodas, de 1327, data también la organización internacional de la Orden en Lenguas o Naciones. En el inicio había siete Lenguas, que fueron ocho desde que en 1462 se dividió en dos —Castilla y Aragón— la de España. Cada una poseía en Rodas su albergue dirigido por un «pilier», con categoría de bailío conventual y residencia obligada en el convento. Cada lengua asumía funciones distintas de gobierno en la Orden: a la de Provenza pertenecía el cargo de gran comendador; a la de Auvernia, el de gran mariscal; a la de Francia, el gran hospitalario; a la de Aragón, el «Drapier» o gran conservador que dirigía la intendencia; a la de Inglaterra, el turcopolier que mandaba la caballería; a la de Alemania el de gran bailío con jurisdicción sobre las fortificaciones, y a la de Castilla, el gran canciller. Pues bien, a la de Italia —que es el dato que queremos subrayar por su relación con nuestro tema de exposición— había de pertenecer el cargo de gran almirante, donde veremos ya en 1330 a fray Emanuele del Carreto.

Por aquellos tiempos el poder naval de la Orden siguió creciendo y, así, en 1361 vemos como una armada compuesta por naves hospitalarias, chipriotas y venecianas posibilitaban la conquista de Satalia y, cuatro años después, en agosto de 1365, la religión de San Juan, en liga con el rey de Chipre, juntaba una armada de cien velas, entre grandes y pequeñas, embarcándose en ella gran número de caballeros con sus armas y caballos y desembarcando de improviso en Alejandría de Egipto, asaltado las murallas y pasando a cuchillo a todos sus defensores. La victoria resultó pírrica, pues murieron en esta empresa, más de 100 caballeros de la Orden y, por ello, dada la escasez de fuerzas, tuvieron los cristianos que abandonar la ciudad tres días después, luego de pegarla fuego, aunque con un rico botín. Las bajas de la religión en esta empresa, y el temor a las represalias provocaron que el gran maestre tuviera que hacer un llamamiento a los caballeros de occidente para ir a defender la isla. Se tomó, por entonces, el acuerdo de que Rodas contara con una defensa permanente de 100 caballeros con sus caballos, armas y criados; que esta cifra se compusiera de 73 caballeros de las lenguas de España y Francia, y 37 de las de Italia y Alemania.

Es de justicia destacar en este período la figura extraordinaria del gran maestre aragonés frey don Juan Fernández de Heredia, que rigió la Orden desde 1377 hasta 1396. Fue prototipo de caballero cristiano, servidor esencial del pontífice de Aviñón, gran financiero y administrador, lleno de dotes militares y diplomáticas, protagonista de los más importantes acontecimientos europeos de su época, mecenas, humanista, literato e historiador..., y también aventurero ambicioso y con cierta inclinación al nepotismo y a la prodigalidad. De él ha dicho el historiador Delaville que fue el «verdadero soberano de

la Iglesia de su tiempo. Durante su tiempo de maestrazgo, la isla de Rodas fue perfeccionando sus fortificaciones y su gran puerto, con el arsenal que proveía a la Orden de sus nuevas y modernas naves.

La muerte del gran maestre Heredia coincidió con uno de los momentos más nefastos para la cristiandad, provocado por el cisma de occidente y la subida al trono otomano del sultán Bayaceto I, implacable enemigo de los cristianos de oriente. Las campañas del sultán, que llegó por aquellos años a sitiar por primera vez Constantinopla, provocaron diversos descalabros militares en la Orden. En 1396, la flota sanjuanista, mandada por el propio gran maestre, fray Philibert de Nailllac, cruzó los Dardanelos, el Bósforo y el Mar Negro para remontar el Danubio, asistiendo a la gran derrota de Nicópolis, en la que fue totalmente destruido el ejército cruzado, mandado por Segismundo, rey de Hungría, y por el duque de Borgoña Juan sin miedo. La galera del maestre pudo recoger al rey de Hungría y trasladarlo a Rodas. Pero estos desastres, cuando ya nadie esperaba la salvación del oriente cristiano, con la subsiguiente caída de Constantinopla y de la isla de Rodas, los vino a frenar la aparición en oriente del caudillo mongol Tamerlán y de sus hordas, que acabaron en 1401 con el propio Bayaceto en la batalla de Angora. Allí quedó destruido lo mejor del ejército turco y cayó prisionero el propio Bayaceto, que fue largo tiempo exhibido por toda Asia en una jaula, siendo tratado de forma ultrajante por el mongol, que lo mantenía atado a una pata de su mesa con una cadena, durante sus comidas, como si se tratara de un perro. Estos hechos concluyeron con la conquista por el propio Tamerlán, en 1402, de la ciudad de Esmirna, ocupada por la religión de San Juan desde cincuenta años antes. Esta pérdida supuso un duro revés para la Orden porque sus defensores fueron exterminados sin piedad por los tártaros conquistadores, como era su norma acostumbrada.

La muerte de Bayaceto en prisión, en 1403, y la partida de Tamerlán hacia Samarcanda, capital de sus estados, donde murió poco después, concedió un cierto respiro a la religión de San Juan, y así la veremos en los años siguientes recuperarse en parte de sus desgracias. En el año 1402, veremos al gran maestre fray Philibert de Nailllac navegar con una poderosa armada por la costa de Anatolia, donde fundó una fortaleza inexpugnable, sobre las ruinas de la antigua Halicarnaso, llamada el castillo de San Pedro —la moderna Bodrum—, y que sirvió de avanzadilla a la Orden y de refugio para los cristianos perseguidos. Pero diez años después, el poderío turco había vuelto a resurgir y la Orden tenía que llegar a un pacto con Alfonso el Magnánimo, rey de Aragón, para poner freno a las incursiones otomanas. Se acordó que en caso de ataque a Rodas, el propio rey aragonés la socorrería personalmente con 20 galeras y otras 12 naves menores, y que se obligaría a permanecer con ellas durante tres meses, para socorro y defensa de la religión. Que cuatro de estas galeras llevarían el estandarte de la Orden y que se armarían además siete fustas, bajo el mando directo de un caballero sanjuanista. La Orden se comprometía a dar por esta ayuda la cantidad de 100.000 florines de oro. Este tratado, sin embargo, le enajenó a la Orden la enemistad de la República de Génova, hasta entonces tradicional aliada de la religión sanjuanista.

Pero los ataques de turcos y egipcios continuaron durante todo el siglo xv. En septiembre de 1440, el sultán mameluco, Jakmak az Zabir, mandó a la isla de Rodas una flota egipcia de 18 galeras, a la que rechazó la flota sanjuanista, compuesta por sólo ocho. Esta constante diferencia numérica, si las cifras son realmente exactas, nos ponen en evidencia de que la superioridad militar de las naves de la Orden era incontestable y que no resultaría exagerada la afirmación que se hacía, por entonces, de que cada nave sanjuanista era capaz de enfrentarse en cada combate con cuatro turcas.

Pero en julio de 1444, el mismo sultán desembarcaba en la isla de Rodas con un ejército de 18.000 hombres y durante cuarenta días ponía en peligro la continuidad de la Orden con grandes pérdidas de los sanjuanistas. Al final, se acordaba una tregua, con el reembarque de los invasores y el intercambio de prisioneros. Un año después, sin embargo, cuatro galeras de la Orden, mandadas por el futuro gran maestre fray Pedro Ramón de Zacosta, hostigaron de tal modo la costa de Anatolia que el sultán Mohamed II tuvo que pedir una tregua a los cristianos.

La caída de Constantinopla a manos de los turcos, el 29 de mayo de 1453, supuso un mal presagio para el futuro sanjuanista de la isla de Rodas, aunque ésta se mantuvo en poder de la Orden hasta cerca de setenta años después.

Ciertamente, desde la caída del imperio de oriente, la pérdida de Rodas estaba más que cantada, pues la fuerza de los caballeros se mostraba impotente a la larga para frenar el inmenso poderío otomano, que no sólo avanzaba por los Balcanes, sino que también se extendía por Siria y Palestina, amenazando el sultanato egipcio. Por ello, el gran maestre Jean de Lastic escribía, el 20 de enero de 1454, esta carta a los priores y bailíos de su Orden, que refleja crudamente la situación:

Luego que se perdió Constantinopla, —decía el gran maestre— la mayor parte de los príncipes cristianos orientales, se le han hecho tributarios excepto nosotros. Y, últimamente, esta crudelísima víbora —se refiere al sultán—, rompiendo el juramento que nos había hecho, nos envió a pedir por un embajador suyo dos mil ducados al año de presente y estamos resueltos de no venir en ello, por donde con razón podemos aguardar que rompa con nosotros la tregua. Y sucediendo así, como lo tenemos por cierto, estamos en grande peligro por la vecindad y poder que tiene que no sabemos a dónde volvernos: de suerte que si del sumo pontífice y príncipes cristianos no somos favorecidos, quedaremos como humildes corderos en la boca del sangriento lobo. De los príncipes de Levante es cosa incierta aguardar socorro, estando ellos en el mismo peligro. Aguardarle de los señores de Occidente es cosa larga y casi imposible. Fiemos pues en nosotros mismos el socorro, por lo cual por las presentes os exhortamos y en virtud de santa obediencia os mandamos que vengáis personalmente a Rodas con los comendadores, caballeros y religiosos de vuestro priorato con las armas y vituallas necesarias para dar a vuestra Religión el socorro que estáis obligados, porque, después de su fundación, no se ha visto en mayor peligro. En cuando a nosotros, estamos resueltos de

morir como verdaderos soldados de Christo Señor Nuestro, antes de sujetarnos a tan pérfido bárbaro.

Para prevenir un ataque, Lastic nombró, por aquellos días, capitán general del mar, el 1 de abril de 1455, al prior de Castilla fray Gonzalo de Quiroga, por tener fama de gran soldado y marinero, quien salió el mes siguiente con las galeras y bajeles hacia la isla de Langó para preparar sus castillo y presidios.

Pero los reinos de Europa se desentendían de la suerte de los cristianos del Mediterráneo oriental, y Venecia, principal potencia naval del Mediterráneo, firmaba un tratado de paz, en 1479 con el sultán, para defender sus intereses comerciales.

Sólo el rey católico, don Fernando, manifestó por aquellos años un claro interés por aquella zona, como se pone en evidencia por su correspondencia diplomática, previendo el gravísimo peligro turco.

Ese mismo año 1479, los turcos se apoderan de la isla de Leucade, cerca de Corfú, y el gran maestre D'Aubusson hace un llamamiento desesperado para ayudar a la defensa, al que sólo acudió el rey católico con abastecimiento de armas y pertrechos de guerra, transportados en la nao *Santa María*, una flotilla de galeras y fustas comandadas por el comendador Carmeni.

El 21 de mayo de 1480, una flota de 160 barcos, con más cien mil turcos, desembarcan en la isla, produciéndose el primer gran sitio de Rodas, que estuvo a punto de culminar con éxito. Sin embargo, el heroísmo de los defensores, las grandes pérdidas de los turcos y alguna ayuda que vino de España, como por ejemplo, la de dos naos procedentes de Valencia que con pertrechos y provisiones pudieron entrar en el gran puerto rompiendo el cerco enemigo, desmoralizaron a los sitiadores que abandonaron el cerco, dejando en él más de 9.000 muertos. Ignoramos el total de las pérdidas cristianas, pero sí sabemos que murieron en el combate 231 caballeros, es decir, casi la mitad de los defensores sanjuanistas. El gran maestre fray Pierre d'Aubusson, que con gran valentía y firmeza había dirigido la defensa, fue nombrado cardenal por el pontífice.

No obstante, durante los siguientes años, sin que el peligro turco hubiera desaparecido, se producen diversos acontecimientos bélicos favorables a la Orden. En 1503, antes de la elección del gran maestre d'Amboise, fue elegido capitán general de las galeras el bailío de Caspe don Francisco Zapata, «sin perjuicio del Almirante» —dice Funes—, y se nombraron capitanes de las galeras a fray Paulo de Cola, de la *Petronila*; a fray Marco de Ventimiglia, de la *Victoria*, y a fray Álvaro de Sarria, de la *Catarineta*. Estas tres galeras, con dos galeotas, una palandria, una nave y un galeón, y tripuladas por 300 caballeros, pusieron en fuga a 16 galeotas turcas, apresando a 11, aunque con pérdida accidental de una galera y la muerte de ocho caballeros. En 1510, en el golfo de Laiazzo, cerca de Alejandría, las galeras de la Orden destruyeron, por sorpresa, una flota turca, acción donde destacó como capitán el futuro gran maestre fray Philipe de Villiers de l'Isle Adam, y, poco después, se

producía la captura, en aguas de Creta por fray Giacomo de Gastineau, con su carraca *San Juan Bautista*, de la nave egipcia *La Morgabina*, luego bautizada por la Orden como *Santa María*, que será durante mucho tiempo la nave más grande del Mediterráneo. Este buque tenía siete velas, 40 cañones, siete cubiertas, con una tripulación de 800 hombres, y estaba forrado de plomo para evitar el fuego enemigo.

Pero los días sanjuanistas de Rodas estaban contados, aunque en estos años el sultán Selim I estaba ocupado en la conquista de Siria y Egipto y en la lucha contra los persas, sus victorias contra estos enemigos le hicieron volver su vista a occidente. Su hijo Solimán el magnífico, en 1521, conquistaba en Europa la fortaleza de Belgrado. Pero, consecuentemente, no podía dejar a sus espaldas un enclave tan peligroso y tan cercano a su capital como la isla de Rodas. Por ese motivo, se va a producir, en junio de 1522, el llamado Gran Sitio que pondrá fin a los doscientos años de la Orden en Rodas.

Durante seis meses 600 caballeros, 4.500 soldados y la población griega, se defendieron heroicamente del inmenso ejército, de 400 navíos y 100.000 hombres, mandado personalmente por el sultán, en el que sabemos que, sólo su guardia personal constaba de 18.000 jenízaros. Conocemos igualmente que la flota sanjuanista constaba, por entonces, de la carraca *Santa María* y de las galeras *San Juan*, *Santa Catalina*, *San Miguel* y *Santa Ana*, además de una fusta, dos bergantines y otros bajeles menores.

Sabemos también que la escasa ayuda para la defensa de la isla no llegó a su objetivo. El priorato de Navarra y la castellanía de Amposta armaron un galeón que fue hundido por los turcos cerca de Messina. Igual ocurrió con una carraca del priorato de Castilla, que salió de Cartagena y fue atacada por corsarios berberiscos. Otras expediciones no lograron llegar a la isla a causa de las tormentas y los peligros del mar.

El gran maestro Villiers de L'Isle Adams, olvidado del papa y de los príncipes cristianos, presionado por el pueblo con el metropolitano Clemente a la cabeza, tuvo por tanto que firmar una honrosa capitulación, y el 1 de enero de 1523, abandonaba Rodas en dirección a Creta en la gran carraca *Santa María*, que ya hemos citado como el barco más grande de su época. La nave iba cubierta de crespones negros y llevaba un estandarte con la Virgen Dolorosa y la inscripción «Afflictis tu spes unica». La seguían las galeras, *Santa Catalina* y *San Juan*, el galeón *San Buenaventura*, la barcaza *Perla* y una pequeña galera llamada *Siciliana*. Acompañaban al gran maestro unos 180 caballeros heridos, pues más de 420 habían muerto en el combate, el metropolitano, las principales reliquias de la Orden, el archivo y 4.000 habitantes cristianos de la isla, en 50 embarcaciones menores.

Tras un azaroso viaje, el gran maestro llega a Roma donde es acogido por el papa Adriano VI que le llama *Magnus Christi Athleta*, pero muere poco después. El colegio de cardenales concede, por primera vez a la Orden, el privilegio de dar guardia armada al cónclave durante la sede vacante, y a Clemente VII, antiguo sanjuanista, el de que el estandarte de la religión de San Juan preceda siempre a los cortejos papales. La Orden se asienta en Viterbo y

en el puerto de Civitavecchia y luego en Niza. Poco después, el César Carlos concederá, en 1530 a la Orden de San Juan, la isla de Malta para establecer allí su sede, y en la que permanecerá hasta su conquista por Bonaparte en el curso de su expedición a Egipto. La Orden continuará con la misma política naval en los doscientos cincuenta años siguientes; pero, esta es ya una época que desborda con creces el marco cronológico que nos hemos fijado.

Quiero hacer, para concluir, una reflexión final con la que suelo terminar muchas de mis intervenciones sobre la historia de la Orden de San Juan, aunque, en este caso, desborde el período histórico que me he marcado en esta exposición. Se trata de la lectura de un documento que encontré hace años en un archivo de mi familia sobre la convocatoria dirigida a un caballero de San Juan, de fecha 19 de febrero de 1715, que refleja cómo todavía, en el siglo XVIII, la vida de un caballero de Malta distaba mucho de ser tranquila y confortable. El personaje en cuestión es frey don José Sánchez Arjona y Briónes, entonces simple caballero de la Orden; pero que luego llegaría a ser bailío de Toro y comendador de Quiroga y de Bodonal. Había ingresado en 1718 en la Real Compañía de Guardiasmarinas y, tras haber servido tres años en las galeras de la Orden de Malta, llegó a teniente de fragata en 1729, empleo en el que sirvió hasta 1732, en que pasó al arma de caballería. En el Archivo de Simancas se guarda su hoja de servicios, referente a su actividad militar hasta el año 1735, en la cual se lee: «Que con grado y sueldo de coronel, ha servido once años, cinco meses y once días en España y Malta, con intermisión. Es de edad de treinta y siete años». Por último, se nos refiere los «Servicios en los que se ha hallado», entre los que destacamos el «Sitio de Corfú y la Batalla naval en el Archipiélago, en servicio de la religión de Malta».

Pues bien, en dicho documento, que recibió don José, cuando apenas contaba veinte años, se le comunica lo siguiente:

En la Sacra Asamblea que se tuvo y celebró el día dieciocho del presente, se vio una carta del eminentísimo señor gran maestro, mi señor, su fecha de cinco de enero próximo pasado de este año, acompañada de un decreto de su eminencia y venerando Consejo en que, confirmándose por todas partes los avisos de las grandes prevenciones de Armada que hace el Gran Turco, con grande esfuerzo de galeras y bajeles y gran cantidad de pertrechos de guerra y provisiones, con el justo temor de que sean para invadir la isla de Malta, se ha resuelto, ordena y manda por segunda citación, que se intime a todos los venerandos bailíos, comendadores, caballeros, y religiosos, sirvientes de el hábito, profesos y novicios y menores edades, que hubieren llegado a los dieciocho años, de cualquier calidad y condición que sean y que residan en los límites de este priorato de Castilla y León, que en el mes próximo de marzo pasen y comparezcan en Malta personalmente, por último y perentorio término, para la defensiva de la religión y de aquella isla, con pena de que, de lo contrario, se procederá contra quien no lo cumpliere sin remisión alguna, a privación del hábito y a las demás penas que disponen los estatutos de la Religión, encargando a todos que, además de las armas ordinarias, lleven

para su servicio los más criados que les sea posible, que sean hombres aptos para el manejo de las armas y no muchachos ni gente inútil, exceptuando sólo a los recibidores y procuradores de la religión y a los que no tuvieren la edad de dieciocho años y a los que por su edad e impedimento legítimo no pudieren tomar armas. Guarde Dios a V.M. muchos años como deseo, etc., etc.

En fin, no cabe duda, como se puede deducir de todo ello, que no era una vida muy placentera ni tranquila la que tenían que arrostrar los caballeros de San Juan en estos tiempos heroicos, y lo traigo aquí a colación como un obligado contrapunto a tantos estudios actuales sobre la historia de la Orden en los que se analiza, con preferencia, la formación de su patrimonio territorial; las pingües rentas sanjuanistas; sus relaciones de poder; sus brillantes actividades políticas y diplomáticas —a todo lo cual no podemos naturalmente restar importancia—; pero se abandona, casi totalmente, el estudio de todas estas otras pequeñas biografías, sin las cuales, todo lo demás no habría tenido lugar, pues, sin la labor abnegada y heroica de estos caballeros sanjuanistas olvidados, movidos de un enorme fervor religioso —hoy verdaderamente insólito— y de un acendrado espíritu de servicio, tal vez la historia del occidente cristiano habría sido muy diferente.

Nada más, muchas gracias.

Bibliografía

- Crónica del rey Don Alfonso el Onceno*, edic. Cayetano Rosell, «Biblioteca de Autores Españoles» LXVI, Madrid, 1875, pp. 173-392; caps. CXIX, CXC y CCXIII.
- GRACIA Y RIVAS, Manuel: *La asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la religión; La Orden de Malta, la mar y la Armada; XXI Jornadas de historia marítima*, Madrid, 2000, pp. 15-28.
- FUNES, fray don Juan Augustín de: *Coronica de la Ilustrissima Milicia y Sagrada Religión de San Juan Bautista de Jerusalem*, Valencia, 1626.
- MAGAZ VAN NESS, Juan Alejandro: «RODAS, 1309-1523. La defensa del cristianismo en el Mediterráneo oriental», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. XXI Jornadas de historia marítima*, Madrid, 2000, pp. 29-64.
- O'DONNELL DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «La soberana Orden de Malta y el mar», *Actas del I Simposio histórico de la Orden de San Juan en España (1999)*, Toledo, 2003, pp. 237-245.
- PAU ARRIAGA, Antonio: *La Soberana Orden de Malta. Un milenio de fidelidad*, Madrid, 1996.
- SALAZAR ACHA, Jaime de: *Estudio histórico sobre una familia extremeña: los Sánchez Arjona*, Ciudad Rodrigo, 2001.
- SALAZAR ACHA, Jaime de: «Algunas reflexiones sobre la actual historiografía referente a la Orden de San Juan de Jerusalén», en homenaje al profesor Bonifacio Palacios. *Revista del Consejo de las Órdenes Militares*, 4 (2007), pp. 207-228.
- SANZ DE BREMOND, Joaquín: «Ayuda naval a Rodas en 1480», *Actas del I Simposio histórico de la Orden de San Juan en España (1999)*, Toledo, 2003, pp. 263-266.
- SUÁREZ BILBAO, Fernando: «La Orden de San Juan de Jerusalén en la defensa de Rodas, un bastión en el Mediterráneo», *Actas del I Simposio histórico de la Orden de San Juan en España (1999)*, Toledo, 2003, pp. 259-262.

LAS GALERAS DE MALTA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Pedro FONDEVILA SILVA (1)
Capitán de Navío (R)

Introducción

Tras la caída de la isla de Rodas, la Orden Militar de San Juan de Jerusalén (2) se traslada, en 1530, a las islas de Malta y Gozo, cedidas en feudo por el rey Carlos I de España. Desde allí va a continuar la lucha por mar contra los musulmanes por medio de operaciones de corso, *correr caravanas*, hasta la toma de Malta por Napoleón el 11 de junio de 1798. Con la expulsión de los Caballeros Hospitalarios, el 13 de junio, Napoleón acabó, a efectos prácticos, con la última de las ordenes militares de las Cruzadas. Los buques de la Orden y una galera fueron incorporados a la flota francesa, y las galeras restantes, utilizadas para leña, según unas fuentes, o tomadas en el fondeadero de la bahía de San Pablo por un buque portugués, conforme otras. Así desapareció la armada de la Religión, que tuvo su último momento de gloria cuando la galera del caballero de Soubiras, acompañado de dos galeotas, salió a la mar, arbolando por vez postera la bandera de la Orden, para enfrentarse al desembarco francés en la rada de San Julián, hundiendo una embarcación de desembarco (3).

El trabajo que aquí presentamos pretende trasladar al lector las características principales del casco de la galera maltesa de la segunda mitad del siglo XVIII y de sus aparejos; mostrar cómo era la organización de la estiba de la galera, aspecto este importantísimo para lograr el mejor rendimiento de la boga; indicar cómo era su armamento, dotación y plan de combate; analizar cómo era el sistema de construcción naval, de dónde procedían las maderas y otros materiales para la fábrica de las galeras, presentando un plano de una galera de la Religión de esa época. Todo esto, y aquí radica la novedad del planteamiento, se va a realizar básicamente con fuentes españolas.

(1) Instituto de Historia y Cultura Naval, Cátedra de Historia Naval Armada-Universidad de Murcia. Correo electrónico: cazalamesana@gmail.com

(2) Para las diferentes denominaciones vulgares y coloquiales con las cuales era conocida la Orden en el mundo naval mediterráneo, así como para los términos del lenguaje de las galeras (que aparecen en cursiva), véase FONDEVILA SILVA, Pedro: *Diccionario Español de la Lengua Franca Marinera Mediterránea*. Fundación Séneca. Murcia, 2011.

(3) GARDINER, Robert, y otros: *Nelson against Napoleon. From the Nile to Copenhagen. 1798-1801*. Chatham Publishing, Reino Unido, 1997, pp. 20-25.

La escuadra de galeras de Malta

Las actividades corsarias de la flota melitense estuvieron basadas en la escuadra de galeras. Esto no quiere decir que la Religión no emplease otro tipo de embarcaciones en sus *caravanas* o en sus *cabalgadas* en las costas musulmanas. Así tenemos el caso del *caramuzal*, también conocido por *corchapín* o *escorchapín* entre nosotros, que aparece en los *graffiti* navales del palacio de Ambel, antiguo convento de los comendadores de la Orden de Malta, probablemente utilizado para pasar por nave turca o mora en los ataques a la costa (4). Otros casos bien conocidos son el de la gran *carraca* de la época de Rodas y el del Gran Galeón de comienzos del siglo xvii. Pero, como ya hemos apuntado, el grueso de las operaciones navales estaba protagonizado por la escuadra de galeras, cuyo fuerza no rebaso el número de ocho (5).

Cuando hablamos de galeras, hay que considerar también las embarcaciones menores de la «gran familia de las galeras» (en palabras de D. Julio Guillén), como la *galeota* (llamada por los franceses *demi-galère*), la *fusta* (que desaparece a finales del siglo xvii), el *bergantín* y la *fragata*, las cuales, actuando en solitario o en pequeños grupos, mantuvieron en jaque a la navegación agarena. Sobre el proceder de estas últimas embarcaciones son de interés las memorias del capitán Alonso de Contreras, en las cuales nos narra sus aventuras por el archipiélago y las costas de Berbería (6).

En el año de 1700 la Orden tomó la decisión de reducir el número de galeras a cinco y posteriormente a cuatro. Al mismo tiempo se creó una escuadrilla de buques *redondos*, navíos y fragatas, cuyo número osciló alrededor de cuatro. Quizá una de las primeras representaciones de esas embarcaciones sean el conjunto de la estela de Langon, que se guarda en el Museo Municipal de Cartagena (existe otra prácticamente igual en la catedral de San Juan, en La Valeta). En el momento de cerrar este trabajo, hemos acabado de identificar un grafito, encontrado en la torre de la iglesia de Bulbuenta, a kilómetros de Borja (Zaragoza), como una fragata de la Religión. Aunque la tipología de la embarcación hay que datarla entre el comienzo de la segunda mitad del siglo xvii y el final de la primera mitad del xviii, nos inclinamos por considerar que la fragata corresponde a la primera mitad del siglo xviii.

En 1784 salió de Cartagena una escuadra que, al mando del brigadier don Gabriel de Aristizábal, se dirigía a Estambul. A su vuelta, en 1785, tocó en Malta para comprar dos galeras que la Religión ofertaba a España. De la documentación de esa compra y de las acciones posteriores pueden sacarse informaciones muy interesantes que serán el meollo de este trabajo.

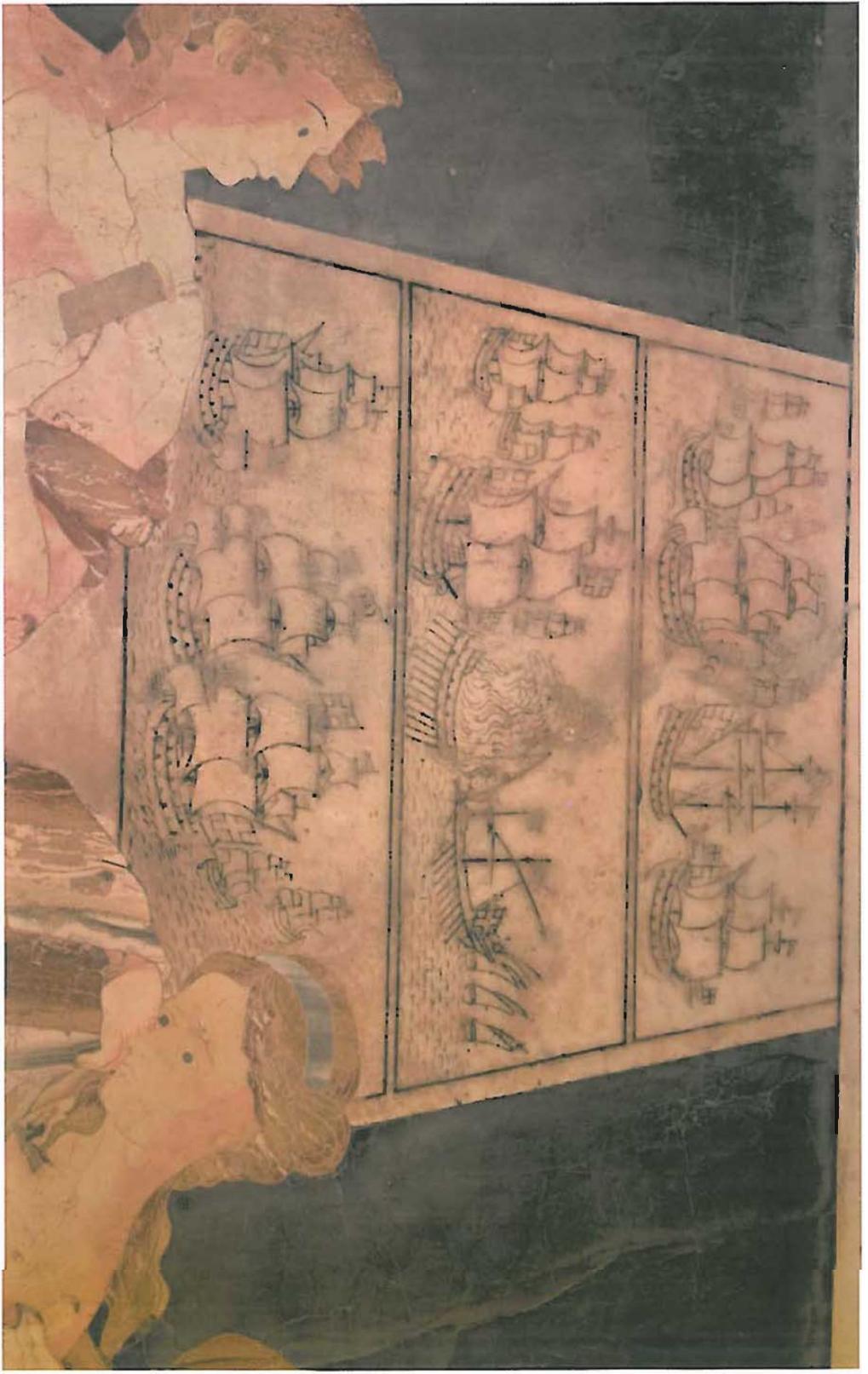
(4) FONDEVILA SILVA, Pedro: «Nuevas aportaciones para identificar los *graffiti* navales del palacio de Ambel», en *Cuadernos de Estudios Borjanos* LII. Centro de Estudios Borjanos de la Institución Fernando el Católico. Zaragoza. 2009, pp. 71-86.

(5) WISMAYER, Joseph: *The fleet of the Order de St. John. 1530-1798*. Midsea Books Ltd., Malta, 1997, p. 38.

(6) CONTRERAS, Alonso de.: *Vida del Capitán Alonso de Contreras. Autobiografías de soldados (siglo xvii)*. COSSIO, J. M.^a de [ed.]: Ediciones Atlas. Madrid. 1956. pp. 75-248.



Estela de Langon.



Detalle de la estrela de Langon



Grafito de Bulbunte.

Como ya hemos apuntado, en 1798, con la toma de Malta por Napoleón, desaparece la marina de la Orden. Las cuatro galeras existentes eran: la *Vittoria*, que era la Generala o Capitana; la *S. Luigi*, la *S. Pietro* y la *S. Nicola*. Una fue llevada a Egipto y desde ella dirigió Napoleón el desembarco de las fuerzas francesas en la cala del Marabuto, próxima a Alejandría.

Con la baja en Cartagena de la *Concepción*, ex *Magistral*, en 1802 desaparece la última de las «galeras negras», herederas de la Real de Don Juan de Austria (7); y con el desguace de la *San Luis*, ex *San Luigi*, en 1805, se extingue la última galera construida en el arsenal de Birgu (8).

(7) FONDEVILA SILVA, Pedro: «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», en *Revista de Historia Naval*, núm. 110. Ministerio de Defensa, Madrid, 2010, pp. 25-51.

(8) FONDEVILA SILVA, Pedro: «Las galeras de España en el siglo XVIII», en *Revista General de Marina*, tomo 247. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, pp. 223-237.

Construcción de galeras en Malta

Apenas asentados sus caballeros en la isla de Malta, la Orden reactiva la atarazana de Birgu, que ya funcionaba como tal antes de su llegada. En esta atarazana o arsenal se construyeron parte de las galeras de la Religión, pues a lo largo del tiempo se compraron o encargaron galeras a las atarazanas de Mesina, Nápoles, Leghorn (isla de Elba), Génova, Palermo, Pisa, Civitavecchia, Barcelona y Marsella (9). Esta variación en los lugares de fabricación de las galeras venía determinada por la falta de recursos materiales en la isla. Sin embargo, a partir de 1700 se produjo una continua importación de materiales de construcción, principalmente de Venecia, y de materias primas, para fabricar jarcia y vela, de otras partes de Italia.

Las galeras fabricadas en Malta no tenían un sistema constructivo especial diferente del de las otras naciones mediterráneas. Como, acertadamente, indica Muscat, «there was no special method for building a Maltese galley. Indeed, all Mediterranean galleys were built to the same pattern, except for decorative elements» (10). En realidad, la cuestión de la construcción de galeras y otras embarcaciones similares era más amplia. Como manifestamos en nuestra conferencia en el Colegio de Ingenieros Navales de Cartagena (11), «la caída del Imperio Romano de Occidente va a propiciar la aparición de nuevos reinos y repúblicas. Esos pueblos, herederos del legado latino, van a crear, a pesar de que luchan entre sí frecuentemente, un sistema único de fabricación de embarcaciones, cuyo máximo exponente tecnológico es la *galera*, caracterizado por:

- El empleo de un idioma de construcción naval y marinero común: la Lengua Franca Mediterránea (12).
- Un sistema constructivo prácticamente igual, cuyo modelo más exigente y avanzado es la galera.
- El intercambio de información, formación y técnicas entre las *atarazanas* de las diversas naciones.
- La utilización de las mismas medidas de construcción naval, la *gúa*, *gúbito* o *cúbito* y sus submúltiplos, en todos los países».

El marco de este trabajo no nos permite profundizar en el desarrollo y justificación del argumento expuesto. Solamente discutiremos las medidas maltesas de construcción naval, por ser pertinentes y porque nos van a permitir demostrar uno de los asertos arriba indicados.

(9) MUSCAT, Joseph: *The Maltese Galley*. Publikazzjonijiet Indipendenza, Malta, 1998, p. 6.

(10) *Ibidem*, pp. 6-7.

(11) FONDEVILA SILVA, Pedro: «La construcción naval mediterránea», en www.ingenierosnavales.com-DOCUMENTACIONFOROS-Resumen Conferencia

(12) FONDEVILA SILVA, Pedro; SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «Un nexo de comunicación en la historia naval: la lengua Franca Mediterránea», en *Contrates. Revista de Historia Moderna*, núm. 13, 2008. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 2007, pp. 157-182.

Muscat, en su interesante y fundado trabajo (13), nos manifiesta que en Malta se usaba el *xiber*, *palm* o *palm*o y el *cúb*ito o *gúb*ito (equivalente a tres *palm*i). Las fuentes de la Biblioteca Nacional de Malta dan una equivalencia de 26 centímetros al *palm*o y de 78 al *cub*ito (obviamente estas medidas están redondeadas).

La *gúa* o *goa* española valía 75,8cm = 3 *palm*os de *gúa*; 1 *palm*o de *gúa* = 9 *onzas* o *dedos de gúa* = 25,26 cm; 1 *dedo* u *onza* de *gúa* = 2,8cm (14).

La *goue*, *goa*, *goe* o *goue* francesa valía 75,474cm = 3 *pans*, *palmes* o *paulmes de Marseille*; 1 *pan de Marseille* = 9 *pouces* = 25,158cm; 1 *pouce* = 2,707cm (15)

Como vemos, las medidas, teniendo en cuenta los errores de traslado al sistema métrico y los redondeos, son prácticamente iguales. Pero, además, las palabras *gúa*, *goa*, *goue*, etc., y las voces *cúb*ito o *gúb*ito provienen del latín *cubitum*, es decir, «codo», medida antropométrica en su origen que varió de valor a lo largo del tiempo. En nuestra opinión, las citadas medidas corresponden al *gradus romano*, que medía 2,5 *pes* y equivalía a 73,9 o 74,08cm según la fuente, mientras que el *cubitus* o *ulna* medía 1,5 *pes* y equivalía a 44,36 o 44,45cm según la fuente, que corresponde con la medida normal del codo de un hombre en la época romana. Como era frecuente, se produjo un cambio o error en un momento determinado, que podemos situar entre el comienzo del siglo XIV y el del XVI, pues el *cúb*ito *genovese* del siglo XIII equivalía a 48,72cm, mientras que el *cúb*ito *genovese* del siglo XVI correspondía a 77,83cm (16). A partir del cambio producido en el intervalo citado, el valor de la *gúa* se mantiene constante, con ligeras variaciones según sea la potencia hegemónica en la fábrica de galeras. De lo que no cabe duda es de que esas voces son un pequeño ejemplo de lo que fue la lengua franca marinera mediterránea, que en el caso español (véase la nota 2) tiene registradas cerca de 10.000 voces y variantes ortográficas.

Volviendo a la forma de construir las galeras, estas se fabricaban sin planos. Como bien dice Muscat *Galleys*, «were never built from plans; these were not necessary at all» (17). En Francia se empiezan a utilizar planos de construcción de galeras, siguiendo el sistema de construcción «oceánico», al final del primer cuarto del siglo XVIII. Que sepamos, los únicos planos de galeras maltesas, con la excepción que presentaremos más adelante, son los realizados por Joseph Furttenbach en su obra *Architectura Navalis*, editada en Hamburgo en 1629. El método de construcción consistía en la utilización de un *gál*ibo o plantilla realizado a partir de los *maderos* o *medizos maestros*. Así, un *maestro d'aja* experimentado solamente necesitaba, para construir una

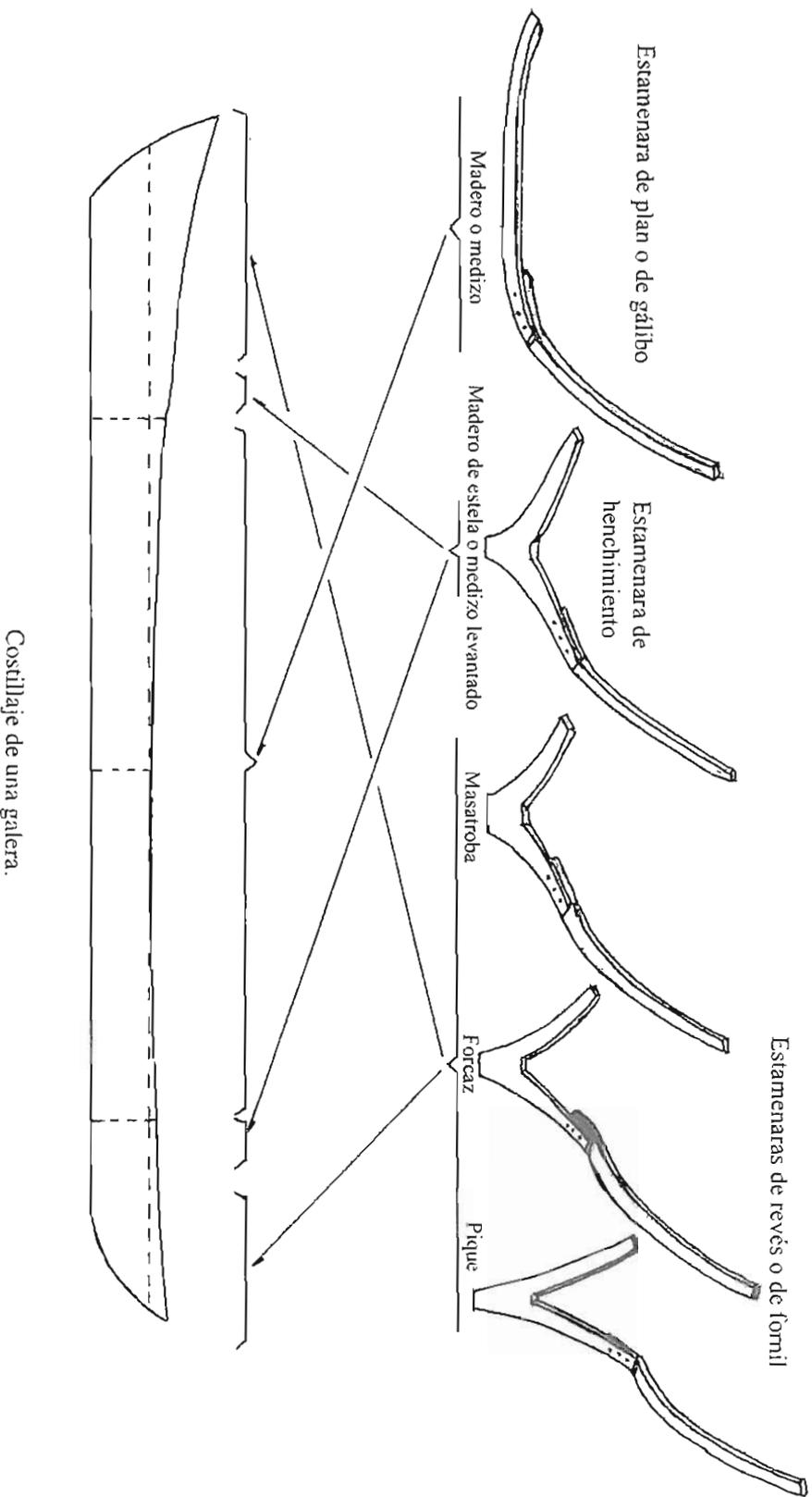
(13) MUSCAT, Joseph: *op. cit.*, p. 10.

(14) Véase n. 1.

(15) HUMBERT, Jacques: *La Galera du XVIIème Siecle*. Grenoble, J.P. Debbane, 1986, pp. 35-36. FENNIS, Jan: *Trésor du langage des galères*, 3 t., Max Niemeyer Verlag, Tubinga, 1995, pp. 1038-1039, 1339-1340, 1469.

(16) GUGLIELMOTTI, Alberto: *Vocabulario Marino e Militare*. Voghera Carlo, Roma, 1899.

(17) MUSCAT: *op. cit.*, p. 4.



galera, que se le diese el número de bancos y la cantidad de hombres que iba a bogar por banco. «El haber visto que los maestros de Barcelona han pedido las medidas de la Real nueva que V.M. manda se haga allí, y otros papeles que han llegado a mis manos, me haze sospechar que no sean tan platicos como seria menester, y que si no la açertaren después querran disculparse con las medidas que se les huvieren dado, y asi seria de parecer que no se le diese medida alguna, mas se remitiese aquella fabrica en todo y por todo a su juicio y parecer dellos, diciéndoles solamente que la hagan de .32. bancos y que por cada banco puedan bogar .6. hombres y siete quando fuese neçesario, y que vaya bien al remo y a la vela y pueda llevar comodamente a la gente y recaudo que suele llevar una Real, pues a los otros maestros no se suele dezir mas desto... De Loan, a 29 de Dezembre de 1586... Juan Andrea Doria» (18).

En esta época, el «costillaje» de las galeras este formado por una serie de *miembros*, formado cada uno a su vez por un *madero* o *medizo* (lo que hoy llamaríamos «varenga») y sus dos *estamenaras* (genol o ligazón), colocados transversalmente a la *carena* o quilla y hechos firme, entre esta y el *palmejar* o sobrequilla, que se reparten en igual número a proa y a popa a partir de los *medizos gemelos* (pareja de cuadernas maestras). A partir de estos, en la mitad de las líneas hacia proa y popa aparecen los *medizos de astilla*, que van aumentando de tamaño sobre la carena para formar el «arrufo» o curva, con el arco hacia abajo, que forma la cubierta de la galera. Terminados estos comienza, hacia proa y popa, la familia de los *forcaces*: *singlones*, *masatrobas* y *piques*, con los cuales se termina el «esqueleto» de la galera.

Como hemos indicado, para construir una galera se partía del número de bancos y de la cantidad de hombres por banco. Como la distancia entre bancos estaba perfectamente determinada, se multiplicaba esta por el número de bancos, resultando la longitud de la *cámara de boga*, que era los 4-5 de la «eslora» sobre cubierta o de *caperol a caperol*. Añadiendo la longitud del espacio de la *carroza*, de la *espalda* y del *tamborete*, que sumaban el quinto restante, se obtenía la distancia de *caperol a caperol*. Por medio de reglas prácticas que sería farragoso describir aquí, se obtenían los *lanzamientos* de la *roda de proa* y de la *roda de popa*. Restando la suma de los lanzamientos a la longitud de *caperol a caperol*, se obtenía la longitud de la «quilla limpia» o de la *carena de codillo a codillo*. Con la manga de la galera era 1-8 de la eslora de *caperol a caperol* y el puntal de las *estamenaras maestras*, se dibujaba el *gálibo* o plantilla del *madero* o *medizo maestro* y el de su *estamenara*.

Ahora bien, los maderos o medizos iban disminuyendo de ancho, a partir de los dos maderos maestros, hacia proa y popa, para dar al casco una línea hidrodinámica. Los medizos de astilla iban aumentando de crecimiento según se aproximaban a la proa o a la popa. Las estamenaras empezaban a crecer, a partir de las estamenaras maestras, hacia proa y popa para obtener la *astilla muerta* o *línea de arrufo* de la galera. Lo mismo ocurría con los *forcaces*, cuya anchura y crecimiento iban variando proporcionalmente.

(18) Archivo Nacional de Simancas. Guerra Antigua, leg. 189, f. 106.

Para realizar el *gálibo* o plantilla de cada pieza, a partir del patrón de la primera o principal de cada tipo, se preparaba un *gálibo* especial provisto de diferentes escalas y tablillas graduadas, que permitía trazar cada una de las sucesivas piezas de los *maderos* o *medizos*, de las estamenaras y de los *forcaces*.

Estas plantillas eran probablemente muy antiguas, quizá bastante anteriores al comienzo del siglo XIV, datación del pecio Culip VI (19), que lleva las marcas de este método de trazado en sus miembros, y se iban modificando conforme se adoptaban innovaciones que mejoraban el diseño anterior. Constituían un secreto profesional celosamente guardado, aunque es probable que muchos *maestres d'aja* solo conocieran la mecánica de su uso sin entender sus principios, que pasaba de padres a hijos y que se empleaba en todo tipo de embarcaciones. Este ocultismo ha hecho que prácticamente, al menos en España y en relación con las galeras, no haya llegado hasta nosotros ninguno de esos *gálibos*. En este sentido, es muy interesante el trabajo del profesor Mörling (20), que, en su capítulo XIII «Plantillas de origen desconocido», nos demuestra que la práctica de este secretismo del oficio se mantenía en la España del siglo XX.

Por último, indiquemos que los *árboles* y *entenas* se *tableaban* o *labraban a la brusca* (siguiendo las medidas marcadas en una regla llamada «brusca»), en *trazos* repartidos bajo ciertas proporciones, de forma que resultasen ochavados, cuyos ángulos se eliminaban posteriormente.

Materiales y organización

Uno de los elementos principales de la eficacia de las galeras de la Religión radicaba en la buena administración de la escuadra, fruto de una larga práctica en la cual se habían depurado los principales organismos y los métodos de gestión. El Almirante, tradicionalmente elegido entre los caballeros de la lengua de Italia, se ocupaba, en esta época, de la administración del personal y de los aspectos logísticos. Estaba apoyado por los dos comendadores del arsenal, encargados de construir, armar y reparar las galeras (lo cual se financiaba, en parte, por medio de fundaciones creadas por piadosos caballeros). Posteriormente se crea la Congregación de las Galeras, a fin de descargar al Almirante de los problemas financieros y dar continuidad a la gestión de la escuadra (21).

Por lo que respecta a los materiales de construcción, estos, desde comienzos del siglo XVIII, se importaban de Venecia, lo que abarcaba las maderas de construcción, la clavazón y pernería y los herrajes para el guarnimiento de la galera. Para la fabricación de la cabullería y del velamen, que se realizaba en

(19) APESTEGUI, Cruz, y otros: *Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip. 2. Culip VI*. Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya, Girona, 1998.

(20) MÖRLING, Staffan: *Lanchas y Dornas*. Xunta de Galicia, Galicia, 2005, pp. 131-138.

(21) FONTENAY, Michel: *Les galères de Malte. 1530-1798. Quand voguaient les galères. Catalogue d'exposition*. Association des Amis du Musée de la Marine, París, pp. 266-267.

la isla, se importaba la materia prima de Italia (22). Caso aparte era la arboladura, de pino del Norte, también llamado pino de Riga, que se importaría, directamente o a través de un mayorista, del sur de Italia, probablemente de Nápoles. Lo mismo sucede con parte de la tablazón de pino, que se sigue trayendo de Calabria.

Con motivo de la compra por España de dos galeras en Malta en 1785, se generó una abundante documentación. En ella se encuentra la relación de las maderas utilizadas en las galeras que se estaban construyendo en esa fecha. Sobre la relación citada, que se transcribe a continuación, queremos hacer la salvedad de indicar que el oficial de marina que la redacta desconoce las galeras y su lenguaje, motivo que provoca errores y omisiones.

Madera que se Costrulle en dicha Galeras

Roble de la Romania para Quilla Codastre Roa de Proa, Quadernas Baos Latas Querda de la Clujia Curberia y fondo.

De Pino de Clabria (Calabria) las obras muertas Cubiertas y forro de adentro.

De Pino de Flandez y Benecia para Aforro de Camara entarimados y Pañoles.

Madera de Castaño para Puntales de la bodega.

Madera de Nogal para en Tablar la Camara y azer el Timon.

Madera de Aya para Remos y baras para sostener el Toldo.

Pino del Norte para Arboladuras.

Madera de Alamo Negro para Motonería (23).

En la documentación relativa al precio de los materiales empleados en la adecuación de las dos galeras compradas por España, aparecen otras maderas como «Baccalare d'Olmo di Levante; Tavoloni di Zappino; Olmo di Venezia; Legno Santo» (24).

Toda esta variedad de madera está en consonancia con lo indicado en nuestro trabajo sobre construcción naval mediterránea (25), en el cual indicábamos que la selección de maderas adecuadas, por su peso y resistencia, para la realización de una pieza determinada era una de las características de este modelo de fabricación.

Dimensiones y tipología de las galeras maltesas en la segunda mitad del siglo XVIII

En la segunda mitad del siglo XVIII las galeras de la Religión llevan tres *árboles*: *trinquete*, *maestro* o *mayor* y *mesana*. Esta práctica, que debió de comenzar

(22) MUSCAT: *op. cit.*, p. 7.

(23) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 15, f. 1.

(24) Archivo Naval de Cartagena, Colección Reales Ordenes, M. 9, Abr., 1785.

(25) Véase n. 8, p. 2.

a principios del siglo, fue motivada por el aumento de tamaño de la vela del trinquete, cuyas dimensiones casi alcanzaron las de la vela del mayor (93 por 100). Esta disposición de las velas desequilibraba el centro vélico, haciendo caer la galera a sotavento. Para lograr el equilibrio del velamen, se colocó un pequeño árbol de mesana en la *espalda* pegado a la *tijera grande* (arco proel de la *carroza*). Esta posición tan popel compensaba, con su gran brazo de palanca, la reducida superficie de la vela (17,5 por 100 de la vela mayor).

Las galeras que se fabricaban en Malta, en esta época, eran de modelo francés. Aunque a principios de siglo las galeras bogaban a 26 bancos, en un momento indeterminado, que estimamos pudo ser en el año 1767, fecha de la construcción de las tres últimas galeras francesas, pudieran estas, tras un intervalo de más de trece años sin fabricación de galeras (26), haber incorporado un banco más, quedando armadas a 27 bancos, como era el caso de las galeras de Malta en 1785. Así, en el manuscrito citado anteriormente (27) aparecen las características de las galeras que se estaban construyendo en ese año:

Dimensiones de las Galeras que se estan Construyendo en el Arsenal de Malta Con 27 bancos son las siguientes:

	Pies Franceses	Pulgadas
<i>Eslora</i>	155	6
<i>Quilla</i>	132	2
<i>Manga</i>	22	0
<i>Puntal</i>	6	7
<i>Plan</i>	10	0

Seguían en esta lista las voces de los tres *árboles* y sus correspondientes *entenas*, pero sin cifras. Esta carencia, como se explicará más adelante, puede ser fácilmente subsanada.

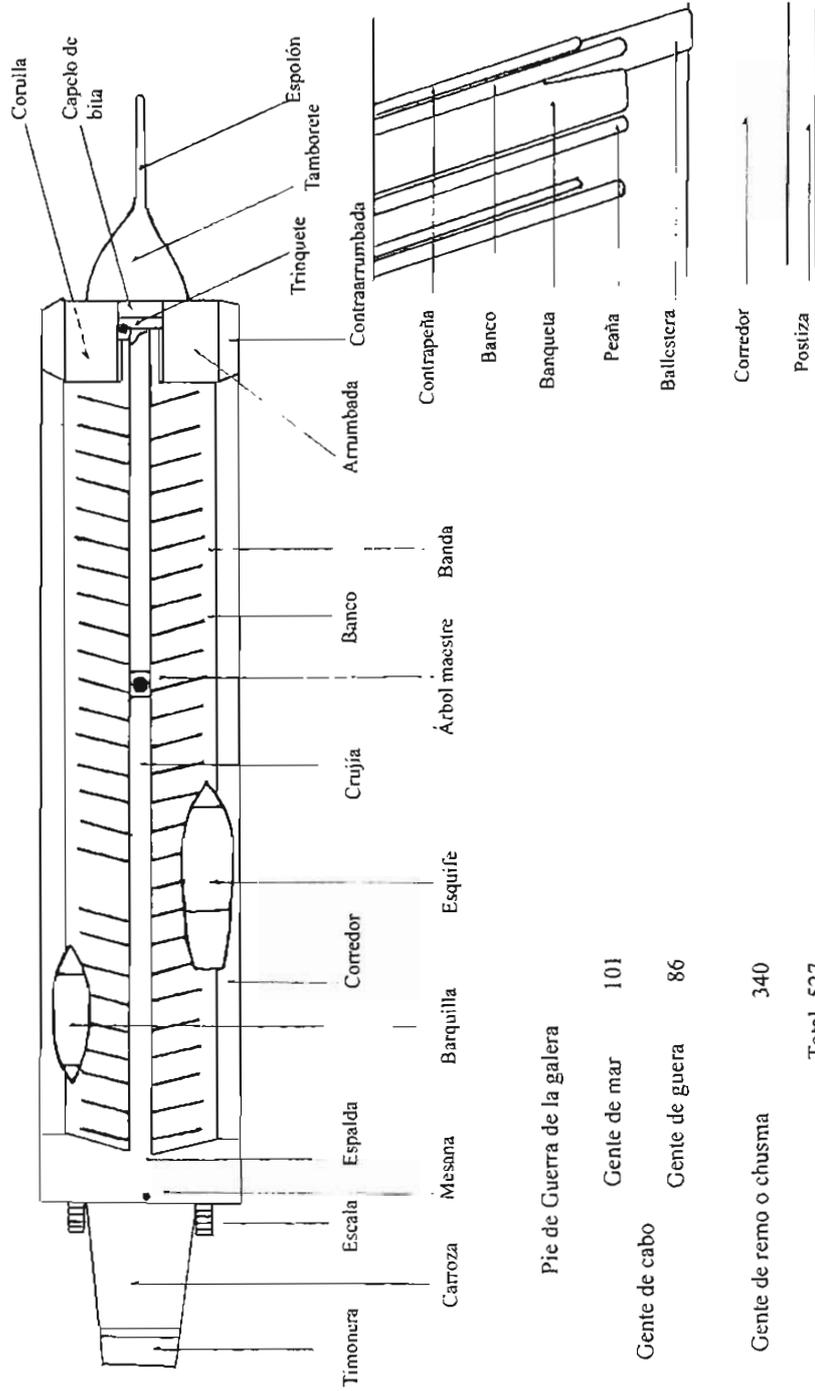
Las características citadas — tres árboles; 27 bancos y una eslora de 155,5 pies franceses— nos presentan una galera sencilla u ordinaria potente, con una gran capacidad vélica, la cual le proporcionaría una velocidad que podemos estimar en unos 13 nudos en empopada, como se justificará a continuación. Con ese andar y con la ayuda de los remos que, *bogando a cuarteles*, podrían aumentar en unos 3,5 nudos la velocidad, eran inalcanzables para las más veleras fragatas enemigas. Se trata, sin duda, de los modelos de galeras más optimizados para su función a lo largo de los tiempos, y con los cuales termina la historia de las galeras de la Religión de San Juan.

Para apoyar el aserto anterior empecemos manifestando que las galeras españolas, las cuales seguían prácticamente el modelo francés coetáneo, hacia

(26) HUMBERT, Jacques.: *La galere du XVIIème siecle*. Grenoble, J.P. Debbane, 1986, p. 203.

(27) Museo Naval de Madrid. Ms. 1682. doc. 15, f. 1.

Galera Sencilla Maltesa / Española de la segunda mitad del S. XVIII



Pie de Guerra de la galera

Gente de mar	101
Gente de guerra	86
Gente de remo o chusma	340
Total	527



Galera sencilla de la Religión.

el final de la mitad del siglo XVIII, andaban 12 nudos de empopada: «Su velamen nada tiene de particular pues su gratil es la medida menos 20 pies de la entena de trinquete, su caída 90, y su pujamen 80 por que casan la escota por Popa del palo Mayor, y dos Andanas de rizos, la Mayor sigue el gratil igual igual proporcion en su entena, su caída es de 90 pies pero su pujamen de 110 y dos Andanas de rizos cuías velas Faldoneaban tanto que jamás de Bolina ceñían mas que siete cuartas y media pero a Popa echaban 12 Millas.

»Llebaban una Pichola, y quando el viento arreciaba ponían así una Pollacra del palo Mayor a la Arrumbada» (28).

Teniendo en cuenta que las galeras españolas citadas tenían la vela de trinquete más pequeña, en relación con la vela mayor (81 por 100), que las galeras maltesas de 1785, que el *árbol de Mestre* de las primeras era siete pies de Burgos más pequeño que el de las de la Religión, que estas últimas tenían un árbol más, el mesana, donde podían izar la vela de mesana, que además de la *polacra* o *polacrón mayor* podían izar en el trinquete un *polacrón chico* que se amuraba en el *espolón*, y que todas las velas de las galeras de 1785 eran de mayor tamaño, dado que sus árboles eran mayores que los de las galeras españolas de 1746, no resulta aventurado suponer el andar de las galeras maltesas superior en un nudo al de las españolas de cuarenta años antes.

Naturalmente, el lector se preguntará en que nos fundamos para hacer la síntesis anterior. Pues, en primer lugar en la: «Relación en que pormenor se expresan las especies y cantidades de madera, y pertrechos que deben comprarse por la Real Hacienda para la fabrica y armamento de una galera sencilla, la qual se ha formado de orden del del Excelentísimo Señor Marques de la Ensenada de 22 de Abril proximo pasado arreglada a lo que consta de los Ymbentarios y demás documentos que paran en la misma Contaduría... Cartagena a 24 de Mayo de 1746» (29). En segundo orden por el: «Inventario de todo lo que lleva una Galera Sencilla en la Religion» (30). Por último, con el siguiente documento, completamos los datos referentes a las galeras maltesas de 1785: «Relacion del Maderaje, Cavilla de Fierro, Clavazon, Arboladura, Lancha, Bote, Lastre, Artillería, y Remos correspondiente a la Galera San Luis, en medida del Marco de Burgos» (31).

(28) Museo Naval de Madrid, Ms. 1629, doc. 3, ff. 7-9. El documento carece de fecha pero la letra y el texto son de la segunda mitad de s. XVIII. Debió de redactarse poco antes de 1785, fecha en que se compran dos galeras en Malta. El autor no es experto en galeras —el Cuerpo se extinguió a finales de 1748—, por lo cual la interpretación del texto y del glosario con que finaliza deben hacerse con cautela.

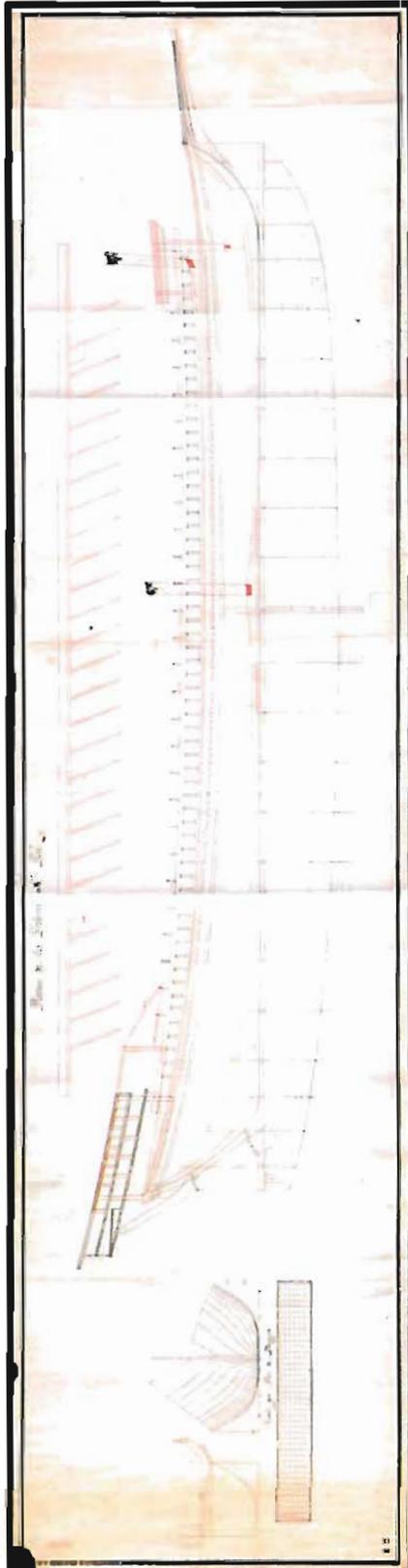
(29) Museo Naval de Madrid, Ms. 82 bis, doc. 82.

(30) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 12. Aunque el documento no está fechado ni firmado, corresponde a los primeros meses de 1785 y, en todo caso, antes de abril de ese año.

(31) Ms., Colección Particular. N.A.: La portada del documento lleva escrito, con la misma letra que el título, «Mahon 1786», lugar donde se botarían galeras, fabricadas conforme a los planos de la maltesa *San Luis*, la *San Antonio* en 1787, la *Santa Bárbara I* en 1789 y la *Santa Bárbara II* en 1794. El documento va firmado por el constructor Josef Romero y Landa en Villalba, a 3 de noviembre de 1786.



Galera Magistral, que se llamó en España Concepción.



Plano de la galera *San Luis*.

Llegados a este punto, consideramos necesario hacer una breve relación de la compra de dos galeras maltesas por España en 1785, pues esta operación va a dar origen, además de las apuntadas, a otras interesantes informaciones.

Compra de dos galeras maltesas por España

Hacia finales del siglo XVIII, incumpliendo los acuerdos establecidos, la Regencia de Argel seguía sosteniendo una continua campaña de corso y piratería contra el comercio marítimo y las costas de España. En consecuencia, la Corona decidió efectuar una acción de retorsión contra Argel. En 1783 se efectúa el primer bombardeo de Argel, sin que se logre hacer desistir al dey de sus propósitos hostiles. Al año siguiente se organiza otra expedición, en la que participan el Reino de Nápoles y Portugal, y fragatas y galeras de la Orden de Malta. Este segundo bombardeo de Argel, con empeñados combates, tampoco produjo el efecto deseado. Pero, informados los argelinos de que se preparaba una tercera campaña, empezaron a mostrarse más accesibles a conversaciones de paz. Para mostrar el decidido propósito de terminar con la piratería se estableció, en 1785, el sistema de convoyes en el Mediterráneo para las embarcaciones mercantes y se restableció la Escuadra de Galeras, que no el Cuerpo, suprimidos ambos en 1748. Todas estas medidas desembocaron en un tratado de paz y amistad con la Regencia de Argel, que se firmó en 1786 (32).

Dentro del marco citado hay que inscribir la compra de dos galeras maltesas, en 1785, durante la escala de la escuadra de D. Gabriel de Aristizábal a su regreso de Estambul, el cual pasa el siguiente informe sobre el asunto: «La elección de Galeras quedó á mi arbitrio, y como las mejores, determiné fuesen la Generala y Magistral; pero Su Eminencia (el Gran Mestre) manifestó no poder quedarse sin la primera, y en su defecto eleji la San Luis, que aunque de cinco años de servicio, tiene sus maderas frescas, y está en buen estado.

»El abaluo he convenido con estos Sres. del Tesoro se verifique según el primitivo justificado coste de los cascós, y la vida que les resta, que conforme á exacto reconocimiento, es dos tercios á la Magistral, y la mitad á la San Luis, y separadamente la arboladura, velamen, jarcias, pertrechos, y demas de su completo armamento, arreglado al estado actual de su servicio... A bordo del Navio *Triunfante* en el Puerto de Malta á 5 de Marzo de 1785» (33).

Otro interesante documento es el de la comisión nombrada para reconocer las galeras:

«En virtud de orden del Sr. Comandante General de la Escudra han reconocido los primeros Carpinteros y Calafates de este Navio y del San Pasqual las *quatro Galeras de la Religon de Malta para informar de su estado, y en su consecuencia dicen que la Galera del General es nueva, y nada notan en ella;*

(32) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española. Desde la unión de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1972-1973, tomo VII, pp.345-347.

(33) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 2.

teniendo noticia de que solo tiene un año de construida: que la Magistral, según han sabido, tiene tres; y aunque han hallado algunas curvas malas, puede remediarse fácilmente: que la nombrada *Victoria*, aunque de la misma edad que la antecedente, se halla bastante quebrantada, de resultas de haver varado el año pasado sobre la costa de *Liorna*: y que la *San Luis*, aunque, como en todas han encontrado buenas las maderas, tiene cinco años de servicio que es mas de la mitad de su vida ordinaria, que no pasa de nueve que es cuanto pueden informar en el asunto en cumplimiento de la orden que se les ha dado.

»A bordo del Navio *Triunfante* en Malta a 22 de Febrero de 1785. Francisco Giner, Juan Bautista Pagan, Salvador Gonzalez, Joseph Rodriguez» (34).

Los documentos siguientes, pertenecientes al mismo manuscrito, que se presentan extractados, proporcionan también datos de interes:

«Las relaciones... presentadas por el Gefe de Esquadra D. Gabriel de Aristizabal, las hé pasado a estos Oficios Principales para que en ellos en ellos conste el costo, que han tenido las Galeras *Concepcion*, y *San Luis*... Cartagena 28 de Junio de 1785 (35); D. Gabriel de Aristizabal ha remitido las cuentas del costo de las dos galeras, y resulta que suponiendolas 10 años de vida, han graduado por la que les resta su valor, que es

	<i>su costo</i>	<i>vida que resta</i>	<i>valor actual</i>
<i>Galera San Luis</i>	30.907 escudos	5 años	15.453 escudos
<i>Galera Magistral</i>	27.214 »	7 años	19.049 »
<i>Xarcia, velamen, y pertrechos</i>			55.508 »
<i>Telas, y Madera</i>			15.900 »
<i>Artillería, y sus pertrechos</i>			29.957 »
			<i>total 135.867 escudos (malteses)</i>

trahe las noticias, y relaciones de los gastos de estas construcciones, para poder computar la ventaja en construirse en Malta, ô en España» (36).

Resumiendo lo indicado, resulta que

- 1.º La vida media de una galera se estimaba en diez años.
- 2.º En el año 1785 la escuadra de galeras de la Religión estaba formada por
 - Galera *Magistral*, advocación, la *Purísima Concepción* (37). Edad, tres años.
 - Galera *San Luis*; edad cinco años.
 - Galera *Generala*; edad un año.
 - Galera *Victoria*, edad tres años, *quebrantada* (38).

(34) *Ibidem*, doc. 14.

(35) *Ibidem*, doc. 11.

(36) *Ibidem*. doc. 6.

(37) En relación con las advocaciones y apodos de los buques, véase FONDEVILA SILVA, Pedro: *Iconografía y documentación náutica española de los siglos XVI al XVIII. El Mediterráneo y América. Actas del XI Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas*. Editora Regional, Murcia, 2006, pp. 153-164.

(38) Sobre el alcance del *quebranto* en una galera, véase FONDEVILA SILVA, Pedro: *Una inspección técnica del casco de una galera en el siglo XVIII*. En prensa.

3.º En el espacio de dos años el precio de la construcción de una galera en Malta aumentó, al menos, un 13,5%, pues hay que considerar que la *Magistral* estaba barnizada en negro y llevaba más dorados que una galera ordinaria.

4.º La galera *Magistral*, en la Real Armada, recibió el nombre de *Concepción*, forma abreviada de *La Inmaculada Concepción de María*

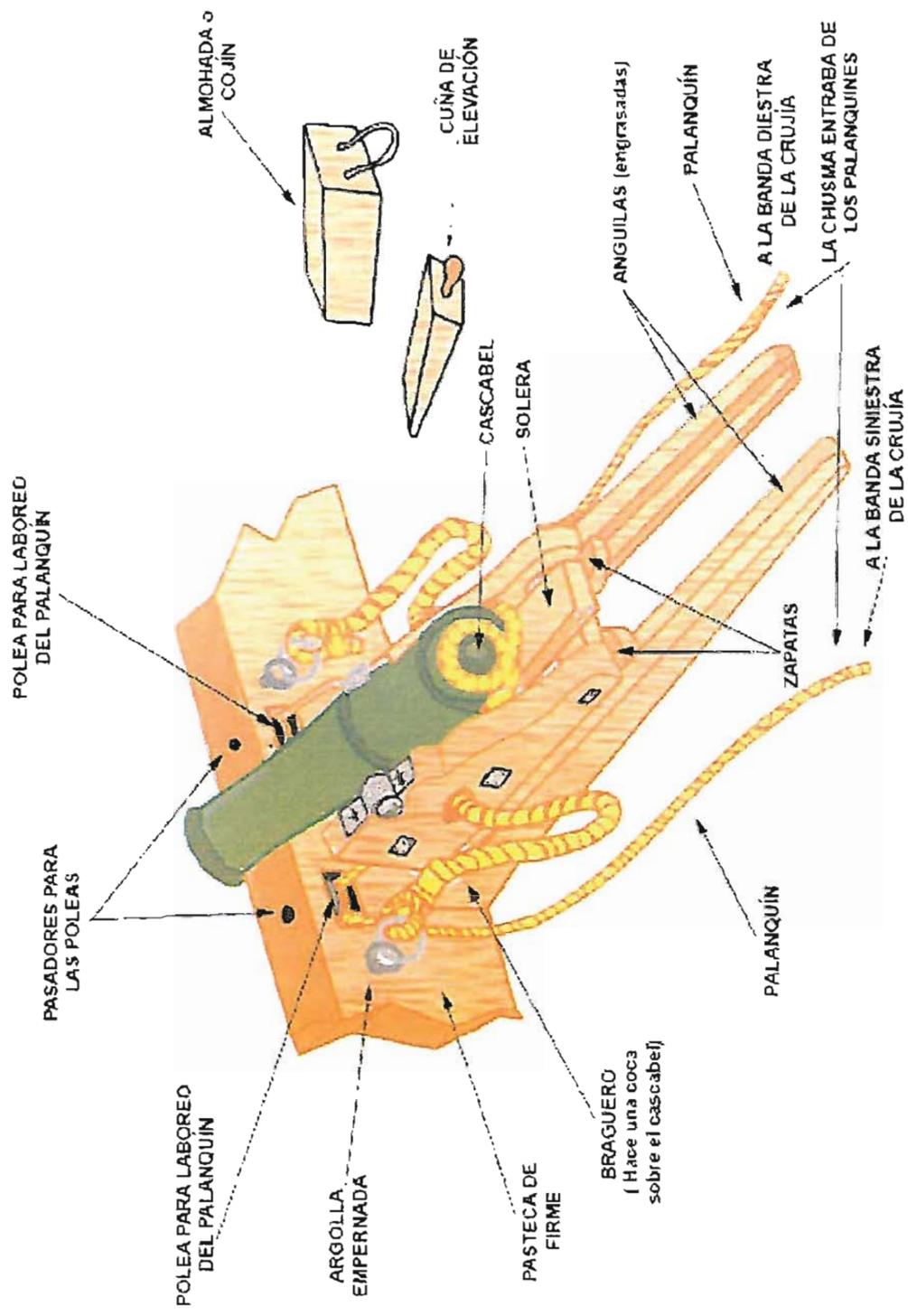
Al poco tiempo de la llegada de las galeras a Cartagena, la Corona ordena que se construyan dos galeras por los *gálibos* de la *San Luis*. En cumplimiento de esta orden se levanta en el arsenal de Cartagena, tomando las medidas del casco de la citada galera, el plano de formas o de trazado de la galera. Este plano, en el cual aparecen las líneas de arrufo, de astilla y de escoa, es el único conocido por nosotros de una galera maltesa. Cotejadas las dimensiones de la galera, indicadas en el apartado anterior con los del plano anterior, que vienen expresadas en pies de Burgos, y trasladadas todas las medidas al sistema métrico, coinciden plenamente. Con las medidas de ese plano, y los datos de los manuscritos, se podría reconstruir la galera maltesa de 1785, último modelo de las que formaron las escuadras de la Religión, siempre y cuando se domine la técnica y las reglas prácticas de trazar los diferentes *gálibos* de las distintas piezas que forman el esqueleto, conforme a las variaciones del *arrufo*, del *plan* y de la *astilla*, a partir del *gálibo* maestro.

Estiba y lastre de la galera

En la galera se entiende por estiba la colocación de los pesos, pipería, víveres, pertrechos y municiones, siguiendo un orden en su colocación y en su distribución. Dentro de la estiba está la colocación del lastre, que consiste en la arena, guijarros u otro material pesado, que se colocaba en el fondo de la embarcación para que adquiriera estabilidad y, en conjunción con los otros pesos indicados, haga que ésta cale en el agua hasta donde corresponda. La línea de agua, de calado o de flotación ordinaria era el canto inferior de la *cinta*, *encinta* o *cordón* a la altura de los *medizos gemelos*.

En cualquier tipo de embarcación la estiba es fundamental para sacar partido a sus condiciones marineras. En la galera su importancia era mayor por dos motivos: el primero, porque siendo el espacio tan reducido, la colocación de los pertrechos tenía que estar perfectamente estudiada para poder llegar a ellos rápidamente en caso de necesidad; el segundo, porque una mala estiba aumentaba la resistencia hidrodinámica del casco, perjudicando a la *boga*, como nos indica el texto siguiente: «y más que, para alcanzarme, usó de astucia marinera, y fué que cargada toda la gente a proa de la galera para ver la fragata no la dejaba caminar, y haciendo retirada con tras bancadas hacia la proa» [como tres bancadas hacia la popa], «comenzó a resollar la galera e iba acercándose palmo a palmo» (39).

(39) CONTRERAS, Alonso de: *Vida del capitán Alonso de Contreras. Autobiografías de soldados (siglo xviii)*. Cossío, J. M.ª de (ed.): Ediciones Atlas, Madrid, 1956, p. 92.



Cañón de crujía de galera.

El lastre de la galera era de dos tipos: fijo, la *zahorra*, piedra menuda que se echaba en el fondo de la galera entre los *medizos*; y la *sabre* o *sábulo*, arena gruesa y pesada con que se rellenaban los huecos de la *zahorra*, utilizándose también balería vieja, y móvil, lingotes de plomo de unos 40 Kg. de peso. La cantidad de *zahorra* se medía por espuertas, llevándose una lista de la equivalencia del peso de las piezas de gran porte en espuertas de lastre:

«Pañol de Dispensa. Reximen para Lastrar: En este ultimo pañol se llenan primero entre varenga y varenga todos los huecos con Piedra Pequeña, hasta dejar Ygual todo el Plan poniendo enzima tablas, y sobre estas 200 lingotes de Plomo; Despues 250 espuertas de Lastre, la mitad a cada Banda y 100 mas para estivar la Pipería (40); Sta, Barbara: Diez Lingotes de Plomo, cada Lingote tiene de Peso zerca de un quintal despaña (41); Para que, sabido el Peso, se Pueda Aumentar, o disminuir de Lastre, se adbierte, que la Bota de 100 (10) barriles, y 3 cartuchos de Galera, tiene ygual peso (contado su embase) a 16 espuertas de lastre que cada espuerta tiene 35 rotulos de 33 onzas del país» (42) (43).

A la hora de colocar el lastre en la *cámara* o *cuarto del medio*, había que tener especial cuidado en no embarazar la *caja* de la bomba, situada al pie del árbol de mestre en la sentina, pues de este lugar aspiraba la «bomba de guim-balete. Otras cosas de la Galera a el Cargo del Calafate: 7 Bombas de guim-balete, La una grande colocada la pie del Palo mayor Y las otras seis mas chicas de respeto para donde se necesiten» (44).

Por último, por ser un dato importante para los estudiosos de la construcción naval, indiquemos que el lastre que llevaba la galera, con los pertrechos habituales y víveres para treinta días, era:

En piedra (zahorra y sábulo)	1.200 quintales de Burgos
En plomo	500 »
Total	1.700 »

1 quintal de Burgos equivale a 46,0093 kg.

La artillería y las armas portátiles de la galera

La artillería de las galeras maltesas se dividía, como en todas las escuadras de las diferentes naciones del Mediterráneo, en dos clases: artillería antibuque y artillería antidotación. Las piezas del primer tipo, destinadas a batir a la

(40) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 12, f. 35.

(41) *Ibidem*.

(42) El rótulo maltés es el mismo que el napolitano, que se dividía en 1.000 *trappesi*, 30 *trappesi* formaban un *oncia*, y 12 *oncia*, una *libbra*. Por tanto, el *rotolo* valía 2 *libbre*, 9 *once* y 15 *trappesi*, equivaliendo a 0,8909972 kg.

(43) *Ibidem*, doc. 12, f. 34 v.

(44) *Ibidem*, f. 38 v.

embarcación enemiga, y también a la dotación contraria, estaban situadas en la *corulla*, que se encontraba en el extremo de proa de la cámara de boga. Estas piezas estaban formadas por un *cañón de crujía* de *a 24 libras* (de peso de bala) y dos cañones de *a 12 libras*, uno a cada costado del anterior. Estas piezas tiraban *balas rasas* (macizas) de hierro, *palanquetas* o *angelotes* contra la arboladura, y saquetes de metralla contra la gente enemiga. Las piezas antidotación estaban formadas por los *pedreros*, cañones que, aunque disparaban balas rasas de pequeño calibre y saquetes de metralla, mantenían el antiguo nombre de los cañones que disparaban *bolaños de piedra caliza*. Estas piezas iban montadas sobre horquillas, cuyo *pinzote* se alojaba en el orificio de un taco vertical de madera llamado *cirial*. En la *corulla* llevaban dos, uno al costado de cada cañón de *a 12 libras*, 2 o 4, según fuese galera sencilla o *bastarda*, sobre la *arrumbada* y el resto, normalmente 8-10, repartidos por el *corredor* en ambas bandas.

Toda la artillería era de bronce, como venían usando desde antiguo las galeras (45). Podría considerarse dentro de la artillería, aunque normalmente está dentro del armamento portátil, los *tromboni a cavaletto*, que corresponden a nuestros *esmeriles de borda* del siglo XVIII, mientras que los *tromboni a mano* equivalen a nuestros *trabucos*. Naturalmente, llevaban también armas blancas, de fuego, granadas de mano, elementos incendiarios, barriles de pólvora, etc. Tanto la artillería como el armamento portátil eran importados y de la mejor calidad.

Consideramos más útil, en el marco de este trabajo, el realizar un cuadro de todo el armamento que entrar en la descripción individual de cada tipo de arma. En esta tabla hemos eliminado la mayoría de los utensilios y pertrechos, dejando las armas y los proyectiles. Mantenemos el antiguo nombre italiano de las armas y municiones para facilitar la identificación, seguido del equivalente español. La tabla lleva una columna a la izquierda con el nombre del arma o proyectil, y a su derecha dos columnas con el número de elementos correspondientes. La primera columna corresponde a la galera *Magistral* que, por ser *bastarda* de *a 29 bancos*, lleva más dotación de algunos componentes del armamento que la *San Luis*, galera sencilla de *a 27 bancos*, cuyos datos figuran en la columna siguiente:

Tabla de las piezas de artillería, armas de fuego, armas blancas y municiones:

	<i>Magistral S. Luis</i>	
<i>Cannone di bronzo di libra 24</i> . Cañón de crujía de <i>a 24 libras</i>	1	1
<i>Cannone di libra 12</i> . Cañón de <i>a 12</i> .	2	2
<i>Cannone di libra 3</i> . Pedrero de <i>a 3</i> .	6	4
<i>Cannone di libra 2</i> . Pedrero de <i>a 2</i> .	8	10
<i>Cepo di Corsea</i> . Cepo, cureña del cañón de crujía.	1	1
<i>Cepo laterali</i> . Cureñas de los cañones de <i>a 12</i> .	2	2

(45) FONDEVILA SILVA, Pedro; SÁNCHEZ BAENA, Juan José: *Una nueva pieza de artillería de galeras del siglo XVI: El esmeril bastardo* Matacapitanes (en prensa).

<i>Granate carriche. Granate di ferro.</i> Granadas de mano cargadas.	100	100
<i>Trombe di fuoco.</i> Tromba o trompa de fuego.	4	4
<i>Camicie ci fuoco.</i> Camisa de fuego.	3	3
<i>Angelotti.</i> Angelotes, palanquetas.	9	9
<i>Fraschi di fuoco.</i> Frascos de fuego.	40	40
<i>Cocchiara di fumata.</i> Humadera.	1	1
<i>Pasapalle di rame.</i> Pasabalas de cobre o latón.	4	4
<i>Spolette.</i> Espoletas.	600	600
<i>Palle di libra 24.</i> Bala de a 24 libras.	200	200
<i>Palle di libra 12.</i> Bala de a 12 libras.	400	400
<i>Palle di libra 3.</i> Bala de a 3 libras.	60	40
<i>Palle di libra 2.</i> Bala de a 2 libras.	80	100
<i>Metraglie di libra 24.</i> Metralla de a 24 libras.	60	60
<i>Metraglie di libra 12.</i> Metralla de a 12 libras.	120	120
<i>Metraglie di libra 3.</i> Metralla de a 3 libras.	100	80
<i>Metraglia di libra 2.</i> Metralla de a 2 libras.	40	50
<i>Bajonette.</i> Bayoneta.	100	100
<i>Fucili.</i> Fusiles.	100	100
<i>Pistole.</i> Pistola	50	50
<i>Tromboni a cavaletto.</i> Esmeril de borda.	6	6
<i>Tromboni a mano.</i> Trabuco.	6	6
<i>Mejespade.</i> Espada a la esclavona.	100	100
<i>Spuntoni.</i> Espontón, chuzo.	50	50

Guarnición y tripulación de las galeras maltesas

El documento 12, titulado «Inventario de todo lo que lleva una Galera Sencilla en la Religión» del tantas veces citado manuscrito 1682, tiene un apartado denominado «Guarnición y Tripulación de dicha Galera» (46), que vamos a transcribir y analizar.

Antes de entrar en el estudio de la citada relación de la gente de la galera es necesario hacer algunas puntualizaciones:

- 1.º El documento 12 es un borrador levantado por un oficial de marina español, probablemente a bordo de una galera maltesa y recibiendo explicaciones de oficiales de aquella. No se trata de la transcripción de un documento escrito.
- 2.º El oficial español que redacta el documento, por cierto muy meticulado, desconoce la terminología española de las galeras, lo cual no es extraño, pues el Cuerpo de Galeras se extinguió en 1748. La traducción de los empleos se hace al lenguaje (oceánico) de los navíos, lo cual da lugar a diferentes errores.

(46) Museo Naval de Madrid. Ms. 1682, doc. 12, f. 43 v.

3.º Al escribir al dictado se producen olvidos —algunos subsanados posteriormente por el relator e incluidos fuera del orden seguido— e interpretaciones erróneas.

Por todo lo expuesto, hemos considerado oportuno ordenar la transcripción en un orden lógico para facilitar su comprensión, añadiendo, entre paréntesis, la voz española del lenguaje de las galeras (47):

Guarnicion y Tripulacion de dicha Galera:

1 Capitán (Capitán de galera) que será un Comendador.
1 Patrón o 2.º Capitán que elige el Capitán y le da una pensión (48).
1 Teniente el Cavallero mas antiguo.
1 2.º Teniente y 1.º y 2.º Capitan (49).
Arbitrario el Número de Cavalleros y
1.º, 2.º y 3.º escribanos o Contadores (escribano, patrón, pañolero) (50).
1.º y 2.º Cirujano (cirujano y barbero).
1.º y 2.º Pilotos (piloto y segundo piloto).
1.º, 2.º y 3.º Pilotines (Consejeros de piloto).
1.º, 2.º y 3.º Calafates (calafate y 2 calafatines).
1.º, 2.º y 3.º Carpinteros (maestre d'aja y 2 dajines).
4 Timoneles y 1 de respeto (timoneros).
1.º, 2.º, 3.º y 4.º Contramaestres y 3 Guardianes (a popa solo manda el
1.º Contramaestre y los otros a proa) (cómite mayor o cómitre, cómitre de medianía, sotacómite, cómitre de silencio, 3 compañeros de cómitre).
1.º, 2.º y 3.º Capatazes de esclavos y 4 Marineros de primera clase,
ayudantes (alguaciles, sotaalguaciles y 4 mozos de alguacil) (51).
1.º Condestable, 2 cavos, y 4 bombarderos y 1 ayudante .
1.º y 2.º Sargentos, 4 cavos y 1 de granaderos. 5 segundos y 58 soldados (52).
1 Capitán de marineros, 53 marineros.
340 de Chusma entre esclavos, forzados de Matricula, y voluntarios
(esclavos, forzados y buenas boyas).

(47) Para las voces italianas, véase O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA: «La Marina Melitense y la Armada Española en el siglo XVIII». *Cuaderno Monográfico*, núm. 37. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2000. pp. 129-143.

(48) El patrón, en las galeras de Malta de esa época, era el segundo comandante «The Padrons were the First Lieutenants or Seconds-in-Command of the galleys» (WIZMAYER, Joseph M.: *The Fleet of the Order of St. John, 1530-1798*. Midsea Books, La Valeta (Malta), 1997, p. 149), mientras que en las galeras españolas contemporáneas el *patrón* era un oficial administrativo, sin mando militar, encargado de todos los pertrechos y gastos de la galera.

(49) No está claro lo que quiere significar la frase añadida posteriormente «y 1.º y 2.º Capitán».

(50) Aquí la acepción de patrón es la correspondiente al significado español de la nota 48.

(51) No se sabe si los cuatro marineros de primera clase están incluidos o no en el número total de marineros.

(52) Con excepción del cabo, no aparecen los granaderos.

*15 mas del Capitán Cocinero, pages, etc. (53).
Total sin los caballeros, 517 individuos y mas 11 pages de escoba.*

Plan de combate

El plan de combate, o «Regimen para prepararse al Combate» es el apartado siguiente al anteriormente citado. Este plan consiste en la distribución de los puestos que han de ocupar cada uno de los individuos de la galera en el caso de tener que combatir con el enemigo. Este documento, que vamos a transcribir, nos proporcionará datos interesantes sobre las disposiciones para el combate de las galeras maltesas, al mismo tiempo que, cotejándolo con el anterior, nos servirá para corregir errores y suplir olvidos.

En la transcripción del texto, dado que este va corrido, sin puntuación que separe las distintas frases, se han separado estas en renglones diferentes para una mejor comprensión del escrito.

Regimen para prepararse al Combate:

*El Capitan a popa, y con el el soldado armero, los cinco timoneles.
a estribor en la retirada, ò parapeto de popa, 1 Cavallero. dos Cavos y
4 Granaderos y 4 Marineros para la escota Mayor; en la banda (diestra o de
estribor) el 1.º Piloto y dos pilotines, en el parapeto,
para los pedreros, 5 Marineros y 27 soldados, uno a cada banco (en reali-
dad a cada ballestera y en la banda diestra o de estribor) y tres Cavalleros.
al parapeto, sobre los cañones de proa (sobre la arrumbada), el 2.º Capi-
tán dos cavos, 5 granaderos el Capitán de Marineros
Al Arpeo (pudiera ser “ a los arpeos”) de estribor 4 Marineros y otros 4 al
de babor, y 10 Marineros para lo que combenga. 4 Marineros con cavos
delgados para ayustar qualquier daño que tenga la Jarcia.
a babor. en dicho parapeto, el 1º Teniente, 3 cavos y 4 Granaderos 4 Mari-
neros de ayustar (la jarcia) y 10 para lo que combenga.
Al cañon de Crujia, el Condestable 1 Bombardero y 2 Marineros, Cañon
de estribor, un Cavo 1 Bombardero y 2 Marineros. (Cañón) de babor, un
Cavo, 1 Bombardero y 2 Marineros. 4 Marineros a los pedreros de a 3 de los
de los cañones laterales,
Para la Vanda de babor (sinistra) 5 marineros para los pedreros y 26 sol-
dados uno en cada banco (en cada ballestera, y uno menos que en la banda
diestra por llevar desmontado un banco, en cuyo lugar se monta el fogón) reti-*

(53) En el número están incluidos los pajes, que luego aparecen separados del total de gente de la galera. Aparte del cocinero, el grupo lo componen el mayordomo del capitán y los criados de los caballeros. Además, como resumen general, se echa en falta en la relación determinados empleos como el capellán, el *remolar*, oficial de maestranza indispensable en una galera, y no está claro el cómputo parcial de cada clase de gente.

rada de popa, 1 Cavallero 5 Granaderos y 4 Marineros para la escota, en la vanda , el 2.º Piloto y 1 Pilotin.

A popa en la Crujia el 1.º Contramaestre el 1.º Sargento el 1.º Capataz de esclavos.

En la Cámara , de los Capellanes y Cirujanos están ellos con 1 Marinero y un Voluntario y todo lo necesario a su ejercicio.

En el pañol de la Despensa el Mayordomo del Capitán y el Cocinero, en el (pañol) del Bizcocho el Contador.

En la Crujia el 2.º (4.º) Contramaestre de silencio al pie del palo (mayor) el 2.º Contador para dar testimonio (llevar el cuaderno de bitácora), el 3.º Contramaestre 4 Marineros para ayustar lo que lastimen escotilla del pañol (cuarto o cámara del medio) al pie del palo; un Cavallero, un Caporal (cabo de infantería), para el cuidado de la polvora. abajo los Maestros Calafates, Carpintero y remero (remolar) los pages para pasar los cartuchos a proa.

A la crujia de palo a palo (entre el maestro o mayor y el trinquete) el 2.º Contramaestre el 2.º Sargento el 2.º Capataz de esclavos y los tres 2.º Maestros con su necesario (herramientas y pertrechos de su oficio).

Todos deven estar armados, y la chusma de los dos remos por parte, que no se bogan por el servicio de los cañones (bancos de la corulla) fueren al parapeto y a cada remo de proa primero y los 6 de popa, se ponen 7 hombres y a los demás 6 o 5 (54).

Como se habrá advertido, las cifras de varios empleos no coinciden con las expresadas en el punto anterior, por añadidura no aparecen con puesto de combate los terceros maestros carpinteros, remolares y calafates. Tampoco aparecen los guardianes ni el tercer contador y de los artilleros falta 1 bombardero y 1 ayudante y sobra 1 cabo. Así las cosas, creemos necesario cruzar y analizar los datos de ambas relaciones, para establecer la plantilla de la galera con mayor precisión. En cuanto al plan de combate, los puestos no asignados son fáciles de deducir y se incluirán en el siguiente apartado.

Discusión y establecimiento de la plantilla de las galeras maltesas

Dos son los aspectos a fijar con mayor exactitud: el número total de gente de la galera y la cantidad de individuos de cada especialidad. Como parece claro que el redactor de la relación «Guarnición y tripulación de dicha galera» no comprobó si las cantidades parciales sumaban el valor total indicado, tomaremos este como fijo para intentar ajustar con precisión la plantilla o *pie de guerra* de la galera.

Empecemos por la *chusma* o *gente de remo*. La galera llevaba 27 remos en la banda *diestra* y 26 en la *sinistra* (uno menos por el *fogón*). Como los remos iban armados a seis hombres, resulta un total de 318 remeros. Y dado

(54) Museo Naval de Madrid, Ms. 1682, doc. 12. ff. 43 v. y 44 v.

que, en ocasión de incursiones rápidas en la costa enemiga, se desmontaba el fogón dejándolo en tierra para montar el banco y remo correspondiente, había que contar con seis remeros más, lo cual nos lleva a 324 hombres de remo. A estos seis remeros, cuando no se desmontaba el *fogón*, se les utilizaba para ayudar a los remeros de los dos bancos de la *espalda*, halando de unos cabos, los *guardines*, que se amarraban al guión del remo. Los franceses denominaban a estos remeros *tire-gourdins*. En España está documentada esta práctica, pero no hemos localizado el nombre que se les daba a esos remeros.

Además se llevaban más forzados para *cámaras*, *mozos de popa* y *alieres*, los cuales también servían para cubrir bajas por enfermedad. En las galeras sencillas españolas de esta época el número fijado era de diez. Aquí, con un total de *chusma* de 340, resultarían dieciséis, lo cual está dentro de lo razonable. Por tanto, puede considerarse correcto el número de 340 de *gente de remo*.

La cantidad de hombres de infantería en la relación primera resulta, descontando los sargentos, de 68 hombres. En la de preparación para el combate aparecen 61 soldados y cabos más 19 granaderos y cabo de estos. Resulta, por tanto, añadiendo los dos sargentos, 82 hombres de *gente de guerra*, cifra que, además de contemplar a los granaderos, parece más acorde con lo acostumbrado en esa época.

Con el número de los marineros tenemos el mismo problema. En la primera relación aparecen 53 marineros, y otros cuatro que no se sabe si van incluidos en el total anterior. Como mucho serían 57 marineros. En la preparación para el combate figuran, con puesto a ocupar, 69 marineros. Aquí resulta más difícil inclinarse por una cifra, por lo que pretendemos ordenar la plantilla considerando las cifras analizadas, incluyendo los empleos olvidados, y esperar a la suma final para decidir,

Plantilla de las galeras maltesas en la segunda mitad del siglo XVIII

- 1 Capitán de la galera (un Comendador).
- 1 Patrón o Segundo Capitán.
- 1 Primer Teniente (el caballero más antiguo o «rey de la galera»).
- 1 Segundo Teniente (el caballero que sigue en antigüedad al anterior).
- Un número variable de Caballeros.
- 1 Capellán.
- 2 Cirujanos (cirujano y barbero).
- 3 Escribanos o Contadores (1.º, 2.º, y 3.º).
- 2 Pilotos (1.º y 2.º).
- 3 Pilotines o Consejeros de piloto.
- 5 Timoneles o Timoneros.
- 4 Contramaestres o Cómitres.
- 3 Guardianes o Compañeros de Cómitre.
- 3 Carpinteros o Maestre d'aja y dajines.
- 3 Calafates y calafatines.

2 Remolar y remolarote.
 3 Capataces de Esclavos o Alguacil y Compañeros de alguacil.
 4 Mozos de Alguacil.
 8 Artilleros (1 Condestable, 2 cabos, 4 bombarderos, 1 ayudante).
 82 Soldados (2 Sargentos, 9 cabos, 52 soldados, 1 cabo de granaderos y 18 granaderos).
 15 Gente del Capitán (4 + 11 pajes de escoba).
 44 Marineros (1 Capitán de marineros y 43 marineros. En este número entran los 4 marineros mozos de alguacil). (Valor ajustado para que resulte el total)
 340 Chusma (forzados, esclavos y buenas boyas).
 Total, incluyendo los pajes de escoba = 527.

Como se desprende del cálculo, el número de marineros es algo menor que la cifra de estos en la relación de «Guarnición y Tripulación». Claro está que podrían estar mal otras cifras, pero creemos que el resultado final del número de marineros y soldados coincide con los valores usuales de la época.

En el citado manuscrito aparece un documento en italiano (55) en el que figura la dotación de una galera sencilla. A título de comparación, el total de la plantilla oficial es de 526 hombres, aunque, como era habitual, existen algunas diferencias en los empleos con la plantilla real de la galera en que se tomaron los datos.

Algunas observaciones sobre el «Régimen para preparación al combate»

En la disposición de puestos a los marineros sorprende el número de ellos destinados a «lo que convenga». Quizá de aquí salga la excesiva cifra final.

Los terceros carpinteros y calafates, cuyo puesto no figura, deben estar, con los segundos, sobre la crujía a proa del árbol. Ahí debe ubicarse también el segundo remolar o remolarote.

Los segundos y terceros capataces de esclavos o compañeros de alguacil deben hallarse en crujía, vigilando a la chusma.

Los guardianes o compañeros de cómitre deben estar al mando de los grupos de marineros.

Dentro del cuarto del medio, en el pañol de la santabarbara, debe estar el cabo artillero más antiguo distribuyendo los cartuchos.

En combate, por mor del servicio de los cañones, se retiraban los remeros de los dos últimos bancos (*bancos de la corulla*) de cada banda de la cámara de boga (los bancos se empezaban a contar desde popa).

Para compensar la pérdida de la propulsión de dos remos, se aumentaban a siete los remeros de los bancos 2 a 6 (los anteriores a los bancos de la corulla). Lo mismo se hacía con los bancos 1 (*de la espalda*) al 6 de cada banda. Los demás iban a seis hombres o a cinco según la gente disponible.

(55) *Ibidem*. doc. 6. ff. 23-24v.

La *retirada* o *parapeto de popa* consistía en una traviesa o fuerte pieza de madera que, apoyada en los *bandines de la espalda*, se trincaba a la *tijera del estanterol*. Sobre aquella pieza se montaban dos pedreros.

Conclusiones

Las galeras de Malta se fabricaban con el sistema general de construcción naval mediterránea.

El modelo de las galeras era como el de todas las ponentinas. Las del final del siglo XVIII eran de tipo francés.

La construcción de las galeras se hacía sin planos, basada en el procedimiento del «gálibo maestro». Los datos que necesitaban los maestros d'aja eran el número de bancos y el de hombres por banco. Las maderas, en este siglo, procedían mayormente de Venecia. La jarcia y velas se fabricaban en la isla con materias primas procedentes de Italia.

Existe, en España, un plano de formas de la galera San Luigi.

La superioridad de las galeras de la Religión estribaba en la organización de su arsenal, en la calidad de su armamento y en ir bien dotadas de gente.

Con los datos existentes en España, se puede levantar un plano «moderno» para la fábrica de una galera maltesa.

La última «galera negra» maltesa se dio de baja en España en 1802, y la postrera galera a flote de la Religión se desguazó, también en España, en 1805.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Recensiones*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, se vende al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Tef: 91 31 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LOS BUQUES HOSPITALES DE LA ORDEN DE MALTA: PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Manuel GRACIA RIVAS
Coronel Médico

Con motivo de las XXI Jornadas de Historia Marítima que, bajo el lema *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, se celebraron hace once años, tuve la ocasión de intervenir abordando el tema de la asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la Religión (1). En esta ocasión quiero hacer referencia a los dos únicos buques hospitales que, a lo largo de la historia, han navegado bajo el pabellón de la Orden. Un número sorprendentemente reducido si tenemos en cuenta los dos aspectos que han configurado la propia identidad de la misma: su vocación hospitalaria y su proyección naval.

Si hay algo que, de manera especial, define el carisma de la que, por encima de todo, es una orden religiosa es su dedicación a los más necesitados que, en sus orígenes, fueron los peregrinos que acudían a los Santos Lugares y, en nuestros días, todos aquellos que, por muy diversas circunstancias, han pasado a engrosar las filas de esa legión de hombres y mujeres, carentes de medios materiales, del afecto de los suyos o de esa dignidad a la que tienen derecho como personas. A lo largo de su dilatada historia el *obsequium pauperum*, la atención a los pobres, será su misión fundamental, un cometido que, en gran medida, coincidirá con el de otras organizaciones humanitarias que surgieron posteriormente, aunque desde una perspectiva diferente porque se inserta en su vocación cristiana.

Junto a él, otro lema, el de la *tuitio fidei*, o defensa de la fe, ha marcado su trayectoria como orden militar y religiosa casi desde los momentos fundacionales. Esta matización es importante, ya que la Orden hospitalaria de San Juan de Jerusalén, a diferencia de otras militares, fue primero religiosa y, más tarde, militar.

Conviene recordar que lo que el beato Gerardo creó en la ciudad santa, todavía bajo la dominación musulmana, fue una orden religiosa bajo la regla benedictina, cuya misión era atender a los peregrinos enfermos que, en penosas condiciones, llegaban a visitar Jerusalén, en un complejo hospitalario restaurado por los mercaderes de Amalfi, sobre las ruinas del edificado por Carlomagno años atrás. Religiosos que emitían los tres votos propios de todas

(1) GRACIA RIVAS, Manuel: «La asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la religión», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 37. Madrid, 2000, pp. 15-28.

las órdenes religiosas y cuyo comportamiento supo ganarse el favor de los gobernadores fatimíes e, incluso, selyúcidas. De hecho, cuando los cruzados se encontraban ya a las puertas de la ciudad, el beato Gerardo y los hermanos del Hospital fueron los únicos cristianos a los que se permitió continuar dentro de la misma.

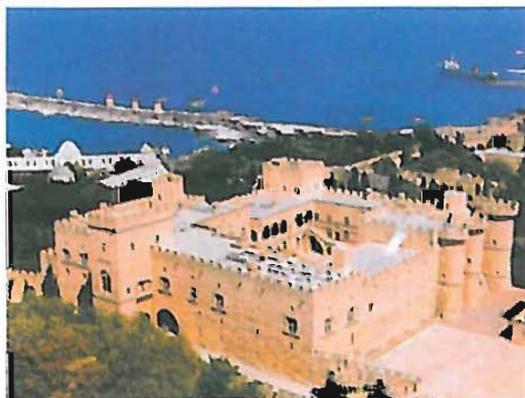
Tras la creación del reino franco de Jerusalén, la Orden comenzará una rápida expansión, estableciendo una serie de hospitales y hospederías en los que se prestaba asistencia tanto a los peregrinos y soldados cristianos heridos como a las poblaciones locales.



Crac de los Caballeros.

Sólo después de la muerte del beato Gerardo, durante el mandato de su sucesor, Raimundo Despuig, es cuando se produce su transformación en orden militar. Impulsados por la necesidad de colaborar en la defensa de los nuevos territorios y, de manera especial, a los enfermos que tenían bajo su protección, aquellos religiosos se transforman en soldados, añadiendo a sus tres votos primitivos uno nuevo, el de combatir a los infieles, sin huir jamás del combate y con la limitación de no levantar jamás las armas contra una nación cristiana.

Si la Orden se hubiera limitado a eso, a combatir con bravura en aquellos escenarios como hicieron las otras, probablemente hubiera corrido su misma suerte tras la expulsión de los cruzados de Tierra Santa, y sus gestas se habrían diluido en la historia. Pero uno de los elementos decisivos que garantizaron su sorprendente continuidad e hicieron posible su soberanía fue, precisamente, su proyección naval.



El Palacio Magistral de Rodas.

Todavía se sigue insistiendo en que fue durante su permanencia en Rodas cuando se produjo esta nueva transformación, a pesar de que su presencia en la mar arranca de mucho antes, pues su escuadra de galeras había sido creada en 1293, durante su permanencia en Chipre, aunque la primera acción en la que participaron buques de la Orden se

remonta a 1165, cuando una galera de la misma condujo al papa Alejandro III a Montpellier. No pretendo analizar la evolución histórica de esta relación entre la Orden y la mar, que ya fue abordada en el marco de las primeras jornadas (2), sino reflexionar sobre el aparente contrasentido que supone el hecho de que, frente a tan destacada actividad naval en el transcurso de los tiempos, la utilización de buques hospitales haya sido escasa o, al menos, no tan importante como en el caso de otras potencias marítimas.

Hasta el siglo XVII no hubo buques con capacidad de recibir y atender bajas. Lo que se empleaba en las distintas jornadas eran buques que transportaban hospitales de campaña, con el personal preciso, para atender en tierra a las de la infantería que participaba en los combates. Las grandes acciones en las que participaron las naves de la Orden contaron con esos dispositivos asistenciales, a nivel de Armada, como ocurrió en el caso de Lepanto. No tenía necesidad de ellos porque, por otra parte, su principal contribución fue siempre naval y, en esos casos, los heridos y enfermos eran atendidos por el servicio sanitario de cada unidad.

En el caso concreto de los forzados, sólo en caso de epidemia se habilitaba una galera para el aislamiento de los afectados. Pero este recurso, que fue frecuente en el caso de España, no fue preciso utilizarlo en las de Malta, ya que los forzados y esclavos eran confinados en puerto en establecimientos especiales situados en tierra.

En la historia de la Sanidad Naval suele afirmarse que los primeros buques hospitales preparados para alojar a enfermos y heridos fueron el HMS *Goodwill* (1620), en Inglaterra, y el *Clomp* (1636), en Francia. Suele soslayarse, sin embargo, que la primera unidad que transportó heridos fue la gran nave de la Orden, la *Santa María*, durante la evacuación de Rodas, como más adelante señalaré.

El concepto moderno de buque hospital surge a finales del siglo XIX, cuando se regula su empleo y su protección, tras un largo proceso iniciado a raíz de la firma de la Primera Convención de Ginebra, el 22 de agosto de 1864, que únicamente afectaba a los militares heridos en campaña.

En aquellos momentos ya se había generalizado el empleo de buques hospitales como acompañamiento de las fuerzas expedicionarias o para acoger las bajas de las escuadras en combate. Mucha mayor incidencia tuvieron las guerras coloniales, ante la necesidad de evacuar a la metrópoli a los heridos en combate y, sobre todo, a los numerosos enfermos que contraían enfermedades infecto-contagiosas. El segundo buque de la Orden operará, precisamente, durante una de esas campañas coloniales.

Finalmente, en nuestros días, el desarrollo del concepto de ayuda humanitaria ha impulsado un cambio sustancial en el empleo de unidades de las distintas Armadas con este fin, así como la entrada en servicio de otras,

(2) CERVERA PERY, José: «La Orden de Malta y la Armada: Una vinculación histórica», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 23. Madrid, 1994. pp. 9-18.

pertenecientes a diversas organizaciones civiles, muchas de ellas confesionales, con una oferta que no se circunscribe al ámbito sanitario, sino que abarca otros aspectos asistenciales. Es aquí donde la Orden realiza una labor que, aunque limitada, no deja de ser importante; pero sobre todo es un campo de grandes posibilidades para canalizar, en el futuro, una de sus líneas de actuación.

El primer buque hospital de la historia

Sin lugar a dudas, el primer buque hospital de la historia fue, como he señalado anteriormente, la gran nave *Santa María*, una de las más importantes presas efectuadas por la marina melitense en el transcurso de su dilatada historia.

Este importante acontecimiento tuvo lugar en aguas de Creta en 1507, y el protagonista de la acción fue el comendador Jacques de Gasteineau, que iba al mando de la gran carraca *San Juan*.

Era gran maestro, en aquellos momentos, frey Emery d'Amboise, quien, ante las alarmantes noticias recibidas, según las cuales los turcos se disponían a atacar la isla de Rodas, había reunido una flota cuya importancia bastó para disuadir del proyectado ataque. Al finalizar el verano, disipada la amenaza, la flota cristiana fue disuelta y la gran carraca *San Juan* enviada a Sicilia en misión de avituallamiento.

Al mando de ella se encontraba el comendador Gasteineau, perteneciente a la lengua de Auvergne, un personaje del que apenas han quedado noticias a pesar del destacado papel que desempeñó, aunque algunos rasgos de su biografía fueron dados a conocer hace algunos años por Jean-Bernard de Vaivre (3).

Navegando por aguas de Candía, distinguió en la lejanía un gran buque turco que, inmediatamente, identificaron con la carraca conocida con el apelativo de la *Mogarbina* o *Mogrebina* (en español).

Era una nave de gran porte, de más de 400 pies de eslora y 182 de manga, con un desplazamiento de 2.333 toneladas (4) que, cada año, navegaba de Alejandría a Túnez y desde allí a Siria transportando un rico cargamento de mercancías que llegaban a Egipto desde la India y el Sudán, por el mar Rojo. Según los relatos de la época los mástiles de las galeras sólo llegaban a la altura de su proa. Tenía seis cubiertas y seis hombres apenas podían rodear con sus brazos el mástil principal que tenía una altura de 132 pies. Denominada por los musulmanes la *Reina de los Mares*, era una auténtica fortaleza flotante armada con cien cañones y, además de su dotación, podía transportar

(3) VAIVRE, Jean-Bernard de: «Icône offerte en Chypre par un commandeur des Hospitaliers (information)». *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*. 143e année, n.º 2. París, 1999, pp. 649-683.

(4) WISMAYER, Joseph: *Fleet of the Order of St. John*. Midsca Book, La Valetta, 1997.

más de 1.000 soldados (5). Otras fuentes afirman que su casco estaba forrado de plomo y que disponía de un horno de pan para cocerlo cada día (6).

En varias ocasiones, los buques de la Orden habían intentado capturarla sin que se presentara la ocasión. Ahora, inesperadamente, aparecía a la vista de la *San Juan*, y el comendador Gastineau decidió aprovechar la ocasión.

Para ello envió un esquife con uno de sus oficiales intimando su rendición. Lógicamente, el capitán de la *Mogarbina* quedó sorprendido ante semejante requerimiento, dada la evidente desproporción de fuerzas entre una y otra unidad. Su respuesta fue, por lo tanto, de desprecio, haciendo saber al parlamentario que nunca, a lo largo de los años en los que venía navegando, se había atrevido nadie a atacarle pues estaban seguros de que sus hombres sabrían defenderla, conscientes de que era preferible perder la vida que el honor y la libertad.



Captura de la *Mogarbina* por la *San Juan*.

No se amilanó el comendador, que había concebido una audaz maniobra para hacerse con la nave. Mientras se acercaba a la distancia conveniente, volvió a enviar a su oficial para comunicar a la *Mogarbina* que había recibido órdenes precisas de sus superiores para atacarla con el propósito de hundirla o capturarla. Todas estas negociaciones eran seguidas, con cierto regocijo y curiosidad, desde la cubierta de la *Mogarbina* por su capitán, todos sus oficiales y buena parte de su tripulación.

Percatándose de ello, el comendador Gastineau, en el mismo instante en que el parlamentario abandonaba la nave musulmana, mandó abrir fuego con todas sus piezas. La andanada sorprendió a los hombres de la *Mogarbina*, que habían dado muestra de un exceso de confianza. Murieron en el acto el capitán, todos sus oficiales y muchos de los soldados y marineros que se encontraban en cubierta. Sus cuerpos y los de los heridos provocaron el pavor de los supervivientes que, carentes de mandos, decidieron arriar el pabellón y entregarse.

(5) BOSSIO, Giacomo: *Dell'istoria della sacra Religione et Ilma. Militia di S. Giovanni Gierosolomitano...*, tomo II, Roma, 1621, pp. 590 y ss.

(6) MAGAZ VAN NESS, Juan A.: «Rodas 1309-1523. La defensa del Cristianismo en el Mediterráneo Oriental». *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 37, Madrid, 2000, pp. 29-64.

Con este golpe de mano, quedó la enorme nave en poder del comendador, con todo su rico cargamento de especias, telas, plata y piedras preciosas. El recibimiento que se le dispensó en Malta fue apoteósico. Rebautizada con el nombre de *Santa María*, pasó a servir en la armada de la Religión, al mando del mismo hombre que la había capturado.

Probablemente, ella era la carraca a la que se refiere el capitán Alonso de Contreras en su derrotero, cuando señala que, en la isla de Rodas, «entre cabo Nons y cabo Sesto hay un puerto que se llama Puerto Caballero. Cuando la Religión de San Juan estaba en Rodas le tenían fortificado; iba a invernar allí la Carraca, por no haber puertos bastantes con fondos en Rodas para ella» (7).

Continuaba en servicio cuando la caída de Rodas, en la que fue uno de los buques utilizados para la evacuación. A bordo del mismo embarcó el gran maestre Villiers de l'Isle Adam el 1 de enero de 1523, izando, en lugar del pabellón de la Orden, un estandarte en el que estaba representada la Virgen de los Dolores con la leyenda «Tú eres mi último recurso en la aflicción».

Por sus excepcionales condiciones de habitabilidad, la *Santa María* fue elegida para transportar a los heridos durante el sitio, entre los que se encontraban 180 caballeros. Por ello, puede ser considerado el primer buque conocido que desempeñó este cometido.

Este magnífico buque, ricamente decorado, que disponía de una amplia capilla e, incluso, de un jardín con árboles, terminó sus días en Malta, donde fue desguazado tras ser empleado durante sus últimos años para elaborar pan en los hornos con los que, como he señalado, contaba.

El *Regina Margherita*

Tuvieron que transcurrir casi quinientos años para que un buque hospital de la Orden surcara los mares. Fue el *Regina Margherita* que, en realidad, dependía de la Asociación de Caballeros Italianos de la misma.

Su actuación tuvo lugar en el marco de una campaña colonial, la llamada guerra italo-turca, librada del 29 de septiembre de 1911 al 18 de octubre de 1912, que supuso el comienzo de la presencia italiana en las provincias del imperio otomano de Tripolitania y Cirenaica, cuyo territorio coincide con la actual Libia.

Durante la campaña, el Cuerpo Militar de la Asociación italiana equipó, en un corto espacio de tiempo, como buque hospital el paquebote *Regina Margherita*, que ya había desempeñado este cometido en 1908, auxiliando a las víctimas del terremoto que asoló Mesina, donde la Orden de Malta tuvo una activa presencia, aunque no tuviera a su cargo, en esa ocasión, a dicho buque.

(7) Cossío, J. M.^o de (ed.): «Derrotero desde el cabo de San Vicente por todo el mar Mediterráneo, por el capitán Alonso de Contreras, del hábito de San Juan, natural de Madrid» en *Autobiografías de soldados (siglo xvii)*. Ediciones Atlas. Madrid, 1956.



El Regina Margherita.

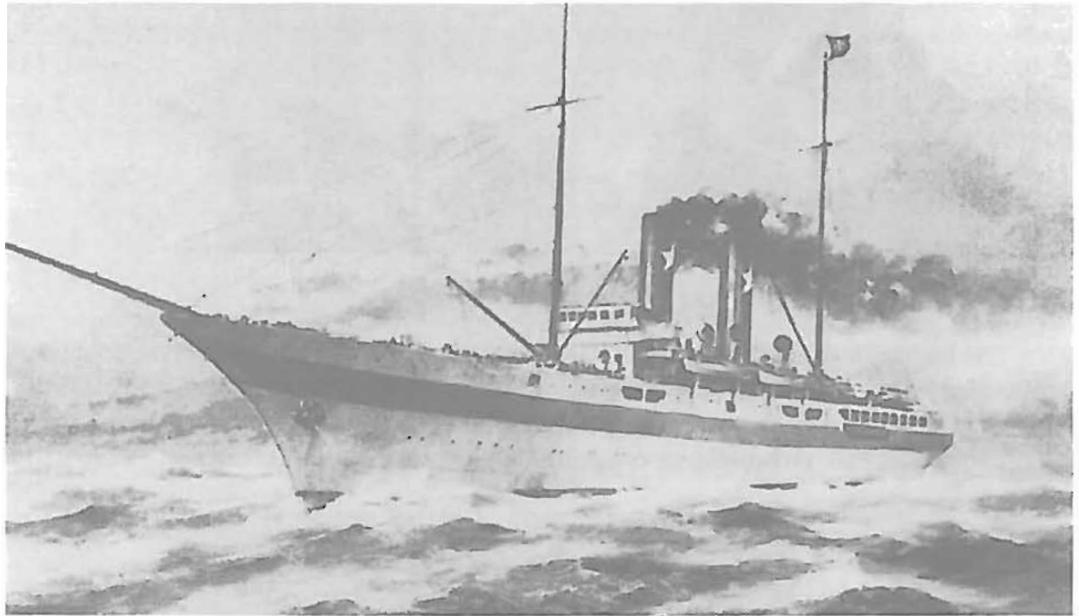
Construido en Génova para la Società Italiana dei Trasporti Marittimi, había sido botado en 1884.

Con un desplazamiento de 3.577 toneladas, era un buque de propulsión mixta a vela y vapor que, en condiciones favorables, le permitía alcanzar los 15 nudos. Ello lo convertía en el más rápido de los trasatlánticos italianos de la época, después del *Nord America*.

Por otra parte, fue el primero que estableció el enlace entre Europa y América, siendo el primer barco italiano que dispuso de suministro eléctrico y unas condiciones de habitabilidad muy superiores a las habituales en aquellos momentos.

En 1885, se integró en la compañía Navigazione Generale Italiana, al constituirse por la fusión de la Società in Accomandita Piroscafi Postali Ignazio & Vincenzo Florio de Palermo con la Società per la Navigazione a Vapore R. Rubattino de Génova.

En 1910 el buque fue cedido a la Società Nazionale di Servizi Marittimi, y el 9 de noviembre de 1911 el gobierno italiano lo entregó a la Asociación Italiana de la Orden de Malta, para su empleo como buque hospital durante la campaña en África.

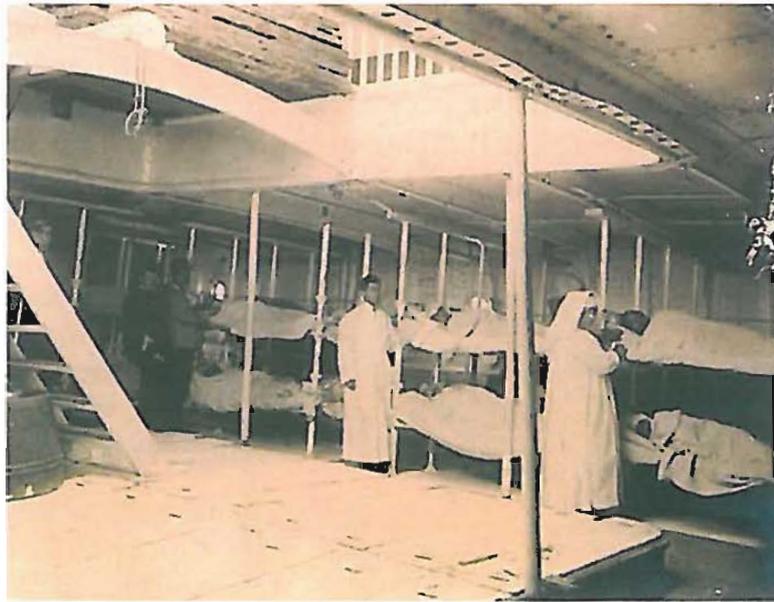


El *Regina Margherita*, con la franja roja que lo identifica como buque hospital y la bandera de la Orden en el palo de popa.



El equipo médico del *Regina Margherita*.

El buque llegó a realizar siete viajes de evacuación desde los puertos de Trípoli, Derna, Bengasi y Tobruck, transportando a 2.552 heridos y enfermos, con destino a Nápoles y a Palermo. Algunos meses después, cuando ya había finalizado su misión como buque hospital, se hundió en el puerto de Génova el 11 de febrero de 1913, siendo desguazado.



Salas habilitadas en el interior del buque.



www.agenziabozzo.it

El Cuerpo Militar de la Asociación Italiana

He hecho referencia, anteriormente, a la Asociación Italiana de la S.O.M. de Malta como protagonista de esta actuación. Es interesante destacar algunos aspectos de la misma debido a su singularidad. Porque, desde los momentos iniciales de su fundación, en 1877, puso en marcha la creación de un Cuerpo Militar que, el 29 de enero de ese año, se constituyó como una unidad encar-

gada de prestar asistencia sanitaria a los enfermos y heridos en campaña, en colaboración con las Fuerzas Armadas italianas.



Uno de los trenes hospitales utilizados por la Orden en la primera guerra mundial.

Su primera actuación tuvo lugar durante el terremoto de Mesina, donde desplegó un hospital de campaña de 125 camas para ayuda a las víctimas.

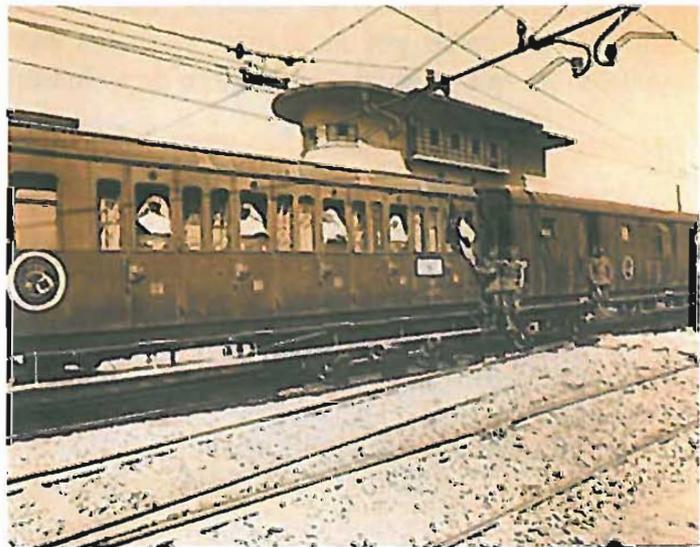
En el transcurso de la Gran Guerra llegó a contar con cuatro trenes hospitales con los que transportó a 448.000 bajas, realizando cerca de 650 viajes, con un total de 560.000 km recorridos.

Volvió a ser movi-
lizado en 1940, y en esta ocasión gestionó

hospitales de campaña y 19 hospitales territoriales. Una vez más, los trenes hospitales de la Orden desempeñaron una impresionante labor en las campañas de Grecia, Albania y Yugoslavia. Especial relevancia tuvo su actuación en el frente ruso, apoyando al cuerpo expedicionario italiano, evacuando a 2.552 soldados afectados de diversas patologías. Entre sus acciones más espectaculares destaca el salvamento de 900 soldados, en los difíciles momentos de la retirada, cuando se encontraban a punto de perecer en medio de una terrible tormenta de nieve.

Menos conocido es el hecho de que la Orden dispuso de una Fuerza Aérea de Transporte. Cuando, como consecuencia del tratado de paz de 17 de febrero de 1947, la Aeronáutica Militar italiana se vio obligada a desguazar una parte de sus aviones, decidieron entregar 36 Savoia-Marchetti 82 a la Orden.

Con la Cruz de Malta en su fuselaje, estos aviones de transporte, estu-



Un tren hospital de la Orden en el frente ruso.

vieron operando hasta 1956, aunque sus dotaciones pertenecían a la Aeronáutica Militar, participando en diversas operaciones de ayuda humanitaria, la última de las cuales fue con motivo del terremoto de Agadir, en Marruecos.



Los Savoia-Marchetti de la Orden volando sobre Roma.



Uno de los aparatos en el transcurso de una misión.

En la actualidad, el Cuerpo Militar de la S.O.M. de Malta está reconocido como Cuerpo Especial Auxiliar del Ejército italiano. Sus miembros visten uniforme propio y tiene reconocido el uso de bandera, que luce las más importantes condecoraciones italianas, otorgadas por su actuación en los campos de batalla y en las misiones de ayuda en las que tomó parte a lo largo de su historia.



Casco utilizado en la primera guerra mundial.



Casco utilizado en la segunda guerra mundial.

Integrado por personal con carácter permanente, encargado del mantenimiento del material, y personal voluntario que puede incorporarse en caso de movilización, cuenta con importantes medios de transporte, entre los que destaca un moderno tren hospital perfectamente equipado.



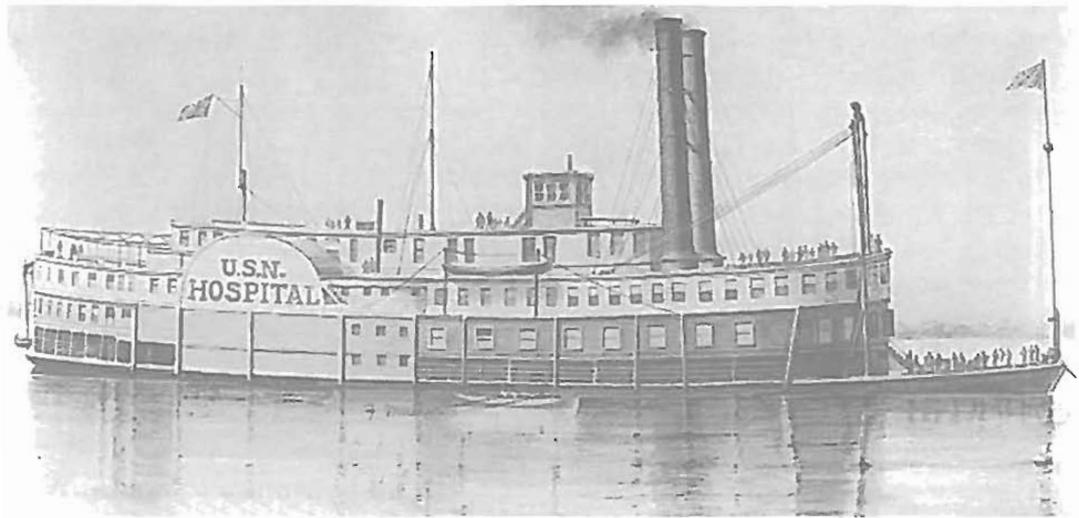
Una flota fluvial

La utilización de unidades fluviales de diferente porte como buques hospitales tiene una larga tradición. Ya en la Guerra de Secesión norteamericana hubo un importante número de los mismos, tanto en el bando de la Unión como sirviendo a los confederados.

También los británicos utilizaron buques de estas características durante la campaña del Tigris en la primera guerra mundial. Unos fueron construidos con este fin y otros eran unidades ya existentes.

Pero, junto a estos barcos de vapor, impulsados por ruedas de paletas, también se emplearon en la Gran Guerra gabarras o peniches que evacuaron a través de los canales franceses a las bajas de los distintos frentes.

A pesar de su aspecto, estos peniches-ambulancia, como eran denominados, estaban muy bien equipadas y desempeñaron muy bien su cometido. También dispuso de ellas el Imperio austro-húngaro en el Danubio.



El *Red Rover*, uno de los más famosos buques hospitales fluviales en la Guerra de Secesión.



El *HS-1*, primer buque fluvial británico que operó en el Tigris.



Interior de una peniche-ambulancia.

Pues bien, siguiendo esta tradición en nuestros días, la Asamblea Francesa de la Orden de Malta ha constituido una pequeña flota fluvial en el Sena. La primera unidad que entró en servicio, el año 1999, fue el *Fleuron Saint-Jean*. Se trataba de una gabarra que fue acondicionada, con la ayuda de la Fundación 30 Millions d'Amis, como centro de acogida para personas sin techo, a las que se proporciona alojamiento de urgencia y, lo que más necesitan, comprensión y cariño.



El *Fleuron Saint-Jean*.

El éxito de esta iniciativa, que con la ayuda de una dotación fija de 10 personas y la colaboración de 150 voluntarios permitió que, en 2007, recibieran asistencia 960 personas con 16.647 pernoctaciones, impulsó en 2008 la puesta a punto de una nueva unidad: del *Fleuron Saint Michel*.

La nueva unidad, de 55 metros de eslora y 6,65 de manga, funciona como un auténtico centro social, en el que, además de alojamiento, se les ofrece formación profesional y ayuda para la reinserción. Dispone de camarotes para 30 personas acogidas, oficinas, lavandería, comedor, biblioteca y una amplia sala con televisión y ordenadores.

El *Saint-Jean* tiene su base en el Port de Javel Bas de París, y el *Saint Michel*, en Quai Aulagnier de Asnières. Una característica de ambas unidades es que permiten la estancia de los menesterosos con sus perros, ya que rechazaban la ayuda si no se les permitía acceder con lo que más querían, sus animales de compañía.

Un compromiso de futuro

La labor que viene realizando la Asociación francesa constituye un claro ejemplo de las posibilidades de actuación en este ámbito.



Diversas vistas del *Fleuron Saint Michel*.

En unos momentos en los que el concepto de ayuda humanitaria cobra especial significado, resulta evidente las ventajas que entraña el uso de buques acondicionados con instalaciones sanitarias y capacidad de alojamiento. Así se ha puesto de manifiesto en casos de catástrofes naturales, pero también como un medio eficaz de ayuda a poblaciones necesitadas. De hecho, los grandes buques hospitales de que disponen algunas Armadas, como la norteamericana y la china, llevan a cabo campañas periódicas por diferentes países del Tercer Mundo, campañas que sirven para el adiestramiento de sus dotaciones y como un eficaz instrumento de propaganda, al margen de la labor asistencial que realizan.

Distinto es el caso de los buques hospitales civiles que prestan servicio en diferentes lugares del mundo con un fin estrictamente social. Son unidades de muy diverso porte y características que operan bajo la tutela de organizaciones no gubernamentales, las cuales en muchos casos, están vinculadas a distintas confesiones religiosas.

Entre los muchos ejemplos que podría señalar, citaré el caso de la Sociedad Bíblica de Brasil, que con sus buques *Luz na Amazônia* desarrolla una gran labor entre las poblaciones ribereñas de esa cuenca.

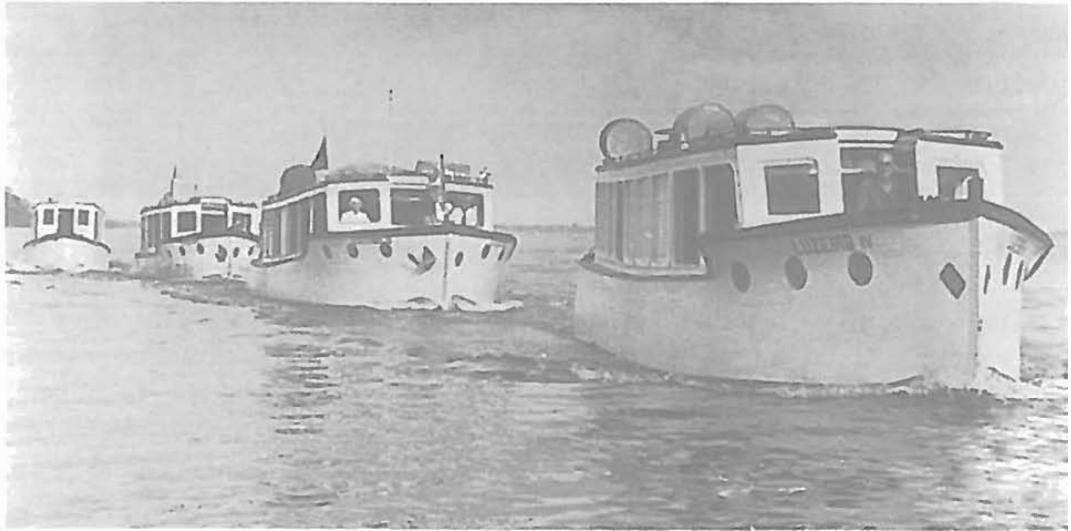


El *Luz na Amazônia III*.

Los modestos *Luzeiros*, una pequeña flota de embarcaciones que pusieron en marcha en la misma zona, en 1931, el Dr. Leo Haliwell y su esposa, misioneros de la Iglesia Adventista del Séptimo Día y que ya han alcanzado el número XXVI.

La Iglesia metodista dispone también de dos barcos en Brasil, uno de ellos es el *Manfred Grellert* que le donó por la ONG Visão Mundial en 2009.

De mucha mayor entidad son las unidades que gestiona la organización Mercy Ships. Creada por Youths with a Mission (YWAM), otra entidad confesional protestante, actúa ahora con independencia, aunque manteniendo relaciones con la misma. Ha llegado a contar con tres buques y, en la actualidad, dispone del mayor buque hospital civil del mundo, el *Africa Mercy*, de 152 metros de eslora, 23 de manga y 16.572 toneladas de desplazamiento.



Los primeros *Luzeiros*.



Luzeiro XXVI.



El *Manfred Grellert*, de la Iglesia metodista.

Era un antiguo transbordador danés, el *Dronning Ingrid* que, tras su remodelación, entró en servicio en 2007. Curiosamente, está abanderado en Malta y dispone de seis quirófanos, UCI, servicio de radiología, laboratorios, servicio de odontología y todo lo necesario para atender a 78 pacientes hospitalizados. Desarrolla su actividad en todos los continentes.



El *Africa Mercy*.

Otra organización, la Marine Reach, también dependiente de YWAM, dispone de tres buques, el más importante de los cuales es el *Pacific Link*, que con base en Nueva Zelanda presta apoyo sanitario a las poblaciones de Papúa-Nueva Guinea.



El *Pacific Link*.

Son sólo algunos ejemplos de un tipo de actuación en el que la presencia de la Iglesia católica ha sido poco relevante hasta ahora. De hecho, los casos más conocidos son los ya citados de la Asamblea Francesa de la Orden de Malta y el *San Raffaele*, que opera en Colombia bajo la dependencia de la Asociación Italiana para la Solidaridad entre los Pueblos (AISPO).

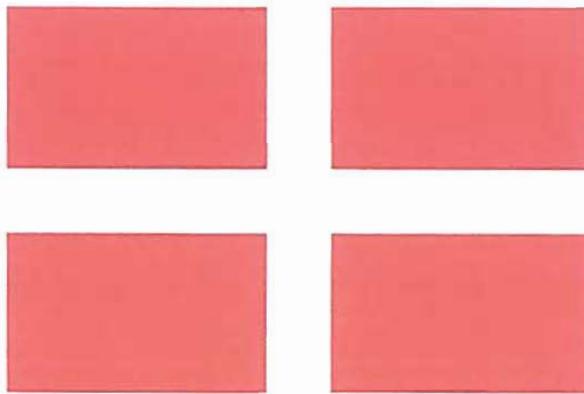
Se trata de una organización dependiente del Hospital San Raffaele de Milán, un complejo hospitalario de gran prestigio que fundó, en los años setenta del pasado siglo, el reverendo Luigi Maria Verzé, un sacerdote carismático, antiguo párroco, que con una enorme fuerza de voluntad fue capaz de poner en marcha una institución médica de enorme prestigio científico, con universidad propia y proyección en todo el mundo.

Ejemplos como los que he citado constituyen una prueba de lo que es posible impulsar con tesón y vocación de servicio, así como del reto que el futuro ofrece a órdenes como la nuestra, cuya vocación humanitaria e histórica proyección naval podrían servir de impulso para un activo compromiso en este campo.



El *San Rafuelle* en Colombia.

Por todo ello pienso que, a las muchas obras asistenciales de todo tipo que la Orden de Malta mantiene en todo el mundo y a la asistencia que prestan, en caso de necesidad, una dispositivo tan importante como el ECOM, podrían sumarse algunas unidades, no importa su desplazamiento, que bajo el pabellón de la Orden hicieran patente en la mar o en los ríos su permanente compromiso con los más desfavorecidos.





BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Nombre/Razón social
N.I.F./C.I.F., con domicilio en
calle de, Código Postal,
provincia, *e-mail*
teléfono, a cuyo efecto remite por transferencia
bancaria. Se efectuará en la c/c. número 0182 9072 51 0201517110 a
nombre de esta Fundación, en el BBVA, la cantidad de
Euros a que asciende el importe de dicha inscripción como BENE-
FACTOR, en la modalidad

..... de de 201....

Firma

LOS MARINOS DE LA ORDEN. PERFILES Y EXIGENCIAS

José CERVERA PERY
General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar

Siempre que subo a una tribuna —en especial a esta para mí tan querida del Instituto de Historia y Cultura Naval, en un ejercicio de feliz multirreincidencia—, me viene a la memoria aquella anécdota oída a don Natalio Rivas, que había sido ministro varias veces y presidente de la Real Academia de la Historia, referente a los discursos y ponencias de determinados oradores. Decía don Natalio que había conferenciantes que, cuando subían al estrado, no se sabía lo que iban a decir —cuestión ciertamente preocupante—, y otros que cuando bajaban no se sabía lo que habían dicho (lo cual era más grave). Yo no quisiera que a mí me sucediera ni lo uno ni lo otro, y me someto gustosamente al veredicto de este amable auditorio, que por anticipado acato.

Tocan a su fin estas Jornadas de Historia Marítima, que al propio tiempo son las terceras dedicadas a la Orden de Malta, la mar y la Armada en una triple vinculación de tanto contenido y riqueza histórica. Yo he tenido el privilegio de participar en todas ellas y constatar cómo los aspectos más sobresalientes de esta vertebración afectiva a lo largo de la Historia, fueron analizados con solvencia y rigor en un marco erudito y divulgativo a un tiempo, que comportó dedicación, esfuerzo y sobre todo convicción en sus planteamientos.

Es notable que en aquella época medieval de luchas e intrigas entre el Papado y el Imperio, con el trasfondo del conflicto de las investiduras, un monje cluniacense, Rainero, que llegaría a ser pontífice con el nombre de Pascual II, propugnara una Iglesia libre y pobre, pero independiente del emperador. Pero habría de ser sencillamente ingenuo para creer que el emperador y los príncipes habrían de aceptar lealmente la propuesta papal en medio de este fragor bélico. Pascual II dirigió una bula a su venerable hijo Gerardo, fundador y director del Hospital de Jerusalén, y a sus sucesores, concediendo a esta verdadera casa de Dios especiales privilegios. Casi un siglo después, a instancias de otro pontífice, Inocencio II, la Orden adquirió su rasgo combatiente y trashumante, instalándose en un principio en Chipre, pasando luego a Rodas y fijando por fin su sede definitiva en Malta, isla cedida por el emperador Carlos V, hasta que sus caballeros sean expulsados siglos después por Napoleón Bonaparte. Mucha mar de por medio. Mucha gesta heroica —ataques, sitios, defensas— en la prolongada lucha entre la Cruz y la Media Luna, con la hegemonía del Mediterráneo en juego, pero también muchos actos de solidaridad, de caridad cristiana, de cortesías palatinas en un marco de singular prestancia.

Desde que la Orden se instaló en Rodas, dado el medio marítimo en que hubo de desplegar sus actividades, comenzó a organizar una flota cuyo poder y eficacia se hicieron notar muy pronto, especialmente como fuerza auxiliar de las diversas potencias marinas que en siglos pasados tuvieron que enfrentarse frecuentemente con la amenaza y el poderío turco. Pero no hablaremos de barcos que contaron con bravos capitanes y excelentes soldados —y cuya tipología ha sido magistralmente expuesta en estas Jornadas—, sino de hombres, situando en su tiempo a los marinos de la devoción, sobre todo a los que vivieron las mutaciones y contrastes del siglo de la Ilustración en sus perfiles y exigencias. Y no resulta tarea fácil. Hay que abordar el comportamiento humano en función de su circunstancia, la tan manoseada frase orteguiana. La presencia de la Orden de San Juan en la Armada discurre por cauces definidos de una proyección histórica. Sus exigencias —los tres votos de obediencia, castidad y pobreza— no siempre fueron concordantes con determinadas semblanzas. Malaspina, por ejemplo, fue vigilado por la Inquisición por cuestiones de fe y su vida sentimental no pareció discurrir por los cauces de la ortodoxia. De don Cayetano Valdés se dice que era masón (el gran maestro de la masonería española, Miguel Morayta, lo incluye en sus listas. Yo sin embargo tengo mis dudas). Sin embargo, otros marinos de la Orden cumplieron a rajatabla sus votos. El baylío don Antonio Valdés, frey Gil de Taboada, el sabio Ulloa, el propio Jorge Juan. No se trata de interpretar problemas de conciencia, ni de acomodarlos a unas supuestas connotaciones. La pertenencia a la Orden de Malta, como a las clásicas órdenes militares de Santiago, Calatrava y Montesa, era un mérito muy a tener en cuenta para el ingreso de los caballeros guardiamarinas en las Reales Compañías del siglo XVIII, y desde la fundación de las mismas hasta 1836, en que se suprimen las pruebas de nobleza, la pertenencia a la Orden era uno de los méritos más valorados. En los espléndidos catálogos de don Dalmiro de la Válgoma figuran numerosas crucecitas colocadas al costado del caballero guardiamarina como una credencial legítima de autenticación.

Mi querido y admirado Hugo O'Donnell ha resumido magistralmente las vicisitudes de la Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval, en las primeras de las Jornadas, con referencia a significados personajes que en ellas figuran, y en esta última nos ha deleitado con la revisión de cuanto ha significado y sobresalido en las mismas. También otro ilustre ponente de las primeras, el capitán de navío y doctor en Historia Antonio de la Vega, biografió a los marinos de la Orden cuyos retratos figuran en el Museo Naval, bosquejando las semblanzas, esta vez con la pluma y no con el pincel, del marqués de la Ensenada, Jorge Juan, el baylío Valdés, Santiago de Liniers, Alejandro Malaspina, Martín Fernández de Navarrete y Cayetano Valdés. Las notables hojas de servicios de todos estos marinos ilustrados de muy distinto talante y trayectoria, fueron pilares del aporte documental de sus hechos de armas, organizativos, científicos o historiográficos. Naturalmente, siendo tan atrayente la tentación de volver a ellos, más desde la óptica del análisis de la persona que desde la cronología de sus servicios o trayectoria de sus ascensos

(la incesante sucesión de fechas aturde un poco), me limitaré a referencias puntuales dentro del contexto de la época, dando paso también a las semblanzas comprimidas de otros marinos de la Orden cuyos méritos les hacen igualmente acreedores a la devoción y el recuerdo.

Este posicionamiento conlleva una serie de reglas que el marino sanjuanista debe en conciencia aceptar. No basta el lucir la cruz nacarada o bordada en mayores dimensiones. No es suficiente la acumulación de méritos ajenos —padres, abuelos y otros parientes— para convertirlos en propios. Debe amoldar su perfil al contexto de la Orden que profesa, pero también responder a sus exigencias en una escala de valores que ocupe un lugar responsable en una nueva dimensión de la fe cristiana dentro también de un nuevo y profundo sentimiento de libertad tan inherente al marino de la Ilustración. Así, el valor y el ánimo de servirse de su propia inteligencia han de marcar la trayectoria de los marinos de la Orden que, con la brevedad que exige el caso, vamos a contemplar.

El servicio de las armas es al mismo tiempo servicio a la comunidad. «Vale quien sirve», rezaba el lema colocado en los campamentos juveniles de mi adolescencia. Y esta actitud puede asumirse con sinceridad en un acto de constatación formal de que nuestros marinos cumplieron sus normas de hospitalidad, fraternidad y caridad cristiana. El hombre no vive en una historia que de algún modo queda externa a él. La Historia es más bien la dimensión interna y la constitución del hombre. Sus propios actos serán sus propios jueces más allá de las meritorias hojas de servicios, las preciadas condecoraciones y los juicios de enaltecimiento.

El espíritu de la Ilustración dejó notar su impronta en los amplios campos del quehacer humano. De ellos quizá el más importante fuera el político, pero no pueden marginarse ni el científico ni el intelectual (y aquí nuestros marinos se mueven a sus anchas), aunque en un trasfondo todavía a cierta distancia, se anuncie el advenimiento del liberalismo (recuérdese que estamos en plena celebración del bicentenario de las Cortes de Cádiz, en las que los marinos presentes en ellas —y había varios sanjuanistas— tenían ya definidas sus posiciones).

Pero el profundo cambio de pensamiento que experimenta la sociedad española del siglo XVIII se ha de advertir necesariamente en los hombres del botón de ancla. El marino ilustrado —sanjuanista o no— posee antes que nada espíritu de misión, tal vez conciencia de destino histórico, y aunque parezca contradictorio, no es político. No hace política como la harán muchos de sus sucesores en el siglo XIX. Le basta con moverse en el ambiente militar sin desdeñar por ello su formación intelectual y científica, de la que en su momento habrán de dar cumplida prueba. Hay además un sentimiento que enraíza en estos hombres en profundidad como nota distintiva de una preocupación común. Les duele España y, con España, les duele la Marina, que es medio esencial para su engrandecimiento. Lo saben y lo asumen desde una actitud personal en la que prima un raro sentido de búsqueda de perfección corporativa. Tal vez influya en su talante y gestión las frases de Campomanes

de que «una nación vigilante y despierta, cuyo pueblo esté ocupado e instruido en las artes de la guerra y de la paz, mientras permanezca unido a tales máximas no tiene que recelar de sus enemigos».

En el «paseo pictórico» que Antonio de la Vega se dio por el Museo Naval se detuvo en la contemplación de los retratos del marqués de la Ensenada, Jorge Juan, el baylío Valdés, su sobrino Cayetano, Santiago Liniers, Alejandro Malaspina y Martín Fernández de Navarrete, cuyas semblanzas dejó impresas en su conferencia de las primeras jornadas. Quedaban sin embargo otros, no menos destacados y destacables que no tuvieron cabida en sus comentarios, supongo que por razones de tiempo y espacio. Frey Francisco Gil de Taboada, Antonio de Ulloa, Francisco Liaño, José Alonso Pizarro, Pedro Martínez de la Cerda, Manuel Guirao, Felipe López de Carrizosa. Todos están allí, con sus cruces de la Orden bien visibles, y todos son merecedores de que se revivan sus lauros y «currículos». Pero, por las mismas restricciones que tuvo De la Vega, yo voy a acortar el censo, en pugna contra el reloj, deteniéndome en dos ilustres marinos, padre e hijo, unidos en la misma devoción y conducta ejemplar. Los dos Ulloa.

Se ha considerado en cierta manera a don Antonio de Ulloa y de la Torre Giral como el *alter ego* de Jorge Juan, y desde luego existen numerosas coincidencias entre las dos semblanzas. De noble linaje sevillano, al igual que el alicantino, guardiamarina en Cádiz junto a su compañero, y escogido con él para la comisión científica de la medición en Quito de un arco del meridiano terrestre. Sus once años en América, codo a codo tanto en los trabajos científicos como en la defensa de las costas de Perú y Chile de los ataques ingleses, los hermanan en una importante parcela del quehacer común. Pero, ya de vuelta a España sus caminos se separan aunque sus vidas sigan conjuntadas en el mejor servicio a España.

Ulloa es sobre todo un estudioso, y de la aplicación de sus estudios —propia también del polifacetismo de los ilustrados— se obtienen resultados sorprendentes. Ya en el reinado de Fernando VI realiza viajes de información por distintos estados de Europa, y durante ese período se lleva a cabo gracias a sus informes e influencias, la reorganización de los colegios de medicina, el establecimiento de la Real Fábrica de Paños, las mejoras de los arsenales de Ferrol y Cartagena y el trascendente éxito científico de dar a conocer a Europa el platino como cuerpo simple, ignorado aún, lo que le vale —dentro de las tardías gratitudes europeas— el ser nombrado miembro de la Real Academia de Suecia.

La permanente dedicación científica de Ulloa, orientada hacia el desarrollo práctico de diferentes disciplinas, investigando técnicas, compulsando teorías y nuevos hallazgos y promocionando mejoras en diferentes artes y estudios, se había traducido en una serie de iniciativas de las que es el verdadero promotor en España, como la activación del gabinete de historia natural, del que será su primer director, comenzando una nueva etapa de su vida activa al ser designado superintendente general de Huancavelica en Perú, zona rica en minas de azogue de las que hizo un detallado estudio, dictando instrucciones para su

explotación. América por tanto va a seguir siendo su principal polo de atracción, pues en 1765 es encargado del gobierno de la Luisiana meridional, pasando al año siguiente de gobernador general de los territorios de Florida, donde difundió útiles conocimientos que en vano lucharon contra la resistencia de los colonos. Su ascenso a jefe de escuadra en 1772 lo devolverá a España, pero todavía conocerá de nuevas vinculaciones ultramarinas al tomar el mando de la última flota que pasó al Nuevo Mundo y regresó felizmente a la metrópoli cargada de caudales y buenos frutos.

Se ha dicho de Ulloa que, en guerra o en paz, estuvo siempre dedicado al estudio de las observaciones marítimas, realizando mediciones, analizando corrientes y corrigiendo cartas náuticas. Sus ascensos en la carrera naval —llegó a teniente general y fue dos veces director general de la Armada— no los obtuvo por méritos de guerra, ya que sus éxitos de alcanzaban en el campo de la ciencia y la técnica y el Estado lo recompensaba con puestos de dirección política, pero ello no supone menoscabo para su hoja de servicios ni para su condición de sanjuanista fervoroso y ajeno a toda tacha moral.

Ulloa publica importantes escritos y colabora con las principales sociedades científicas europeas, a las que envía memoriales y de las que recibe títulos y honores. Individuo de número de la Royal Society londinense, de la Real Academia de Ciencias de París, Copenhague, Estocolmo, Berlín, Leipzig, Bolonia... Un completo panorama científico, acorde con el espíritu de interés, difusión y atención de las ciencias nuevas que han calado profundamente en el marino.

Obras son amores, y entre las suyas se cuentan la *Relación histórica del viaje a la América meridional, hecho de orden de S.M. para medir algunos grados del meridiano terrestre y venir por ello en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la tierra*, larguísimo pero expresivo título. *Noticias americanas: Entretenimiento físico histórico sobre América meridional y septentrional y oriental*. Esta obra fue publicada en 1772, traducida a varios idiomas y muy elogiada por Federico de Prusia a la que le fue enviada por el autor. Las famosas *Noticias secretas*, en colaboración con Jorge Juan y publicadas después de la muerte de sus autores, en las que se describe con sinceridad y crudeza cuanto les fue pedido para el acierto del gobierno de aquellos territorios, y la menos conocida *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos*, llena de consejos morales y orientaciones cristianas, y que utilizó de lazo de conexión para trazar la semblanza de su hijo mayor, marino de otro talante y trayectoria, pero también forjado en la devoción religiosa de la orden hospitalaria.

Nacido en la Real Isla de León —ilustre paisano por tanto de quien os habla— el 17 de agosto de 1777, hijo de don Antonio y de doña Francisca Ramírez de Laredo, hija de los condes de San Javier y una de las primeras damas que obtuvieron la banda de María Luisa. El joven Javier a los diez años recibió la carta de guardiamarina y se cruzó como caballero de justicia en la orden de San Juan comenzando sus estudios elementales en el navío *San Ildefonso*. No voy a seguir el sistema seguido por mi admirado Antonio de la

Vega, de enumerar concretamente fechas de ascenso, destinos, trasbordos, etc., entre otras cosas por razones de tiempo. Estuvo en el combate del cabo San Vicente y, ya como teniente de navío, en la funesta batalla de Trafalgar y en la rendición de la escuadra francesa de Rosily.

Antes y después hizo viajes y largos cruceros a Veracruz y otros puertos de América, y estuvo algunos años destinado en el fatigoso servicio marítimo que entre La Habana, Campeche y Veracruz exigió la guerra con las antiguas posesiones sublevadas. Mandó la fragata *Perla* y, de capitán de navío, el *San Pablo*, y ascendido a brigadier en 1825, fue destinado a Madrid como vocal de la Junta Superior de Marina. En 1832, tras la destitución del ministerio de Calomarde, se le confió la cartera de Marina en el gabinete presidido por don José Cafranga. La probidad y la firmeza de unos ministros que subieron al poder en unas circunstancias tan difíciles quedan justificadas en la Historia. Ulloa fue el que, desempeñando interinamente el Ministerio de la Guerra al mismo tiempo que el de su departamento, comunicó las órdenes para el desarme de más de 200.000 voluntarios realistas y el inmediato reemplazo de los capitanes generales y segundos cabos de los distritos, providencias ambas que aseguraron el trono a la reina Isabel II a la muerte de Fernando VII.

Al término de su gestión ministerial, Ulloa fue promovido a jefe de escuadra y destinado al departamento marítimo de Cádiz, pero volvió a recibir la cartera de Marina en 1837 en el ministerio Bardají, dictando disposiciones muy favorables para el buen gobierno de la Armada, lo que no le impidió presentar su dimisión poco tiempo después. Gentilhombre de S.M. en 1839, obtuvo por antigüedad el ascenso a teniente general de la Armada y se le confirió la comandancia general y apostadero de La Habana en 1842. En este mando destacó por haber sido el primero que pasado medio siglo diese alguna vida al arsenal de La Habana, ordenando la construcción del bergantín *Habanero* y de la corbeta *Luisa Fernanda*. Tras la caída del regente Espartero, el capitán general de Cuba ordenó a Ulloa que le reemplazase interinamente en aquel mando superior hasta la llegada de su sucesor en propiedad, el duque de Tetuán. Ulloa aceptó disciplinadamente el encargo, y en los treinta y cinco días que lo desempeñó, juntamente con la comandancia general del apostadero, hizo renuncia de los legítimos gajes que le correspondían como capitán general. En prueba de gratitud, y por los servicios prestados, se le concedió la banda de Carlos III (ya tenía las de San Hermenegildo e Isabel la Católica), y a su regreso a España fue nombrado senador del Reino.

Falleció en la corte a los setenta y ocho años, con el grado de capitán general de la Armada y célibe, honrando así los votos contraídos en la Orden de San Juan. Era pequeño de estatura, pero de fuerte complexión, generoso y desinteresado, de afable trato y caballerosas cualidades. Asimiló perfectamente los consejos paternos y supo honrarlos. Fue un testimonio vivo del binomio de integración de hombres que provenientes de la Armada, en la institución hospitalaria supieron aunar espada, pluma y hábito en pro de la grandeza de España, como dijo Antonio de la Vega.

Hoy como ayer, la historia de la Soberana Orden Militar y Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta es parte de la historia de la civilización y sigue siendo fiel exponente de una plena dedicación para aliviar el sufrimiento humano. Sus hombres se han renovado, pero mantienen firmes los nobles ideales que recibieron de quienes les precedieron. Los lazos de identificación con la Armada y los marinos que tuvieron la honra de servirla se han puesto cumplidamente de manifiesto a través de estas jornadas, distanciadas por el tiempo pero unidas por una misma voluntad y un título ejemplar: *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, o si se quiere, en título simbólico, *La nave que arribó a buen puerto*.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (letra cursiva) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de no mezclarlas con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

CUADERNO MONOGRÁFICO LXIII



LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)

CICLO DE CONFERENCIAS - MARZO 2011
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 63
MADRID, 2011



MINISTERIO DE DEFENSA



DIRECCIÓN GENERAL
DE RELACIONES
INSTITUCIONALES

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES

