

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA



SEVILLA 2003-2004

Archivo y Publicaciones de la
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA

ARCHIVO HISPALENSE



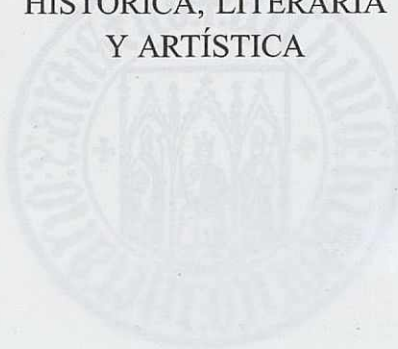
REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACIÓN CUATRIMESTRAL

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

7.ª ÉPOCA
2003-2004



SEVILLA 2003-2004
Depósito Legal: SE-25-1928/1991; 0210-4007

Impreso en Gráficas Los Palacios. 41720 Los Palacios (Sevilla)



Archivo y Publicaciones de la
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA

Depósito Legal: SE-25-1958. ISSN: 0210-4067

Impreso en Gráfica Los Palacios. 41720 Los Palacios (Sevilla)

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACIÓN CUATRIMESTRAL

2ª ÉPOCA
2003-2004



TOMOS
LXXXVI-LXXXVII
NÚM. 261-266

SEVILLA 2003-2004

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA
2ª ÉPOCA

2003-2004

ENERO-DICIEMBRE

Números 261-266

CONSEJO DE REDACCIÓN

FERNANDO RODRÍGUEZ VILLALOBOS
Presidente de la Diputación Provincial

MARÍA JOSÉ FERNÁNDEZ MUÑOZ
Diputada del Área de Cultura y Deportes

LEÓN CARLOS ÁLVAREZ SANTALÓ
ANTONIO MIGUEL BERNAL RODRÍGUEZ
BARTOLOMÉ CLAVERO SALVADOR
CARLOS COLÓN PERALES
ANTONIO COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ
JUAN BOSCO DÍAZ URMENETA
JUANA GIL BERMEJO
MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ
ANTONIA HEREDIA HERRERA
ALFREDO MORALES MARTÍNEZ

FRANCISCO MORALES PADRÓN
VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO
PEDRO M. PIÑERO RAMÍREZ
ROGELIO REYES CANO
SALVADOR RODRÍGUEZ BECERRA
ESTEBAN TORRE SERRANO
ENRIQUE VALDIVIESO GONZÁLEZ
ALBERTO VILLAR MOVELLÁN
FLORENCIO ZOIDO NARANJO

Dirección Técnica:
CARMEN BARRIGA GUILLÉN

Redacción, administración y distribución: Avda. Menéndez y Pelayo, 32

e-mail: archivo@dipusevilla.es

<http://www.dipusevilla.es>

41071 Sevilla (España)

Teléfonos 954 55 00 29 y 954 55 02 01

COMITÉ DE HONOR

Excmo. Sr. D. MANUEL CHAVES NOGALES
Presidente de la Junta de Andalucía

Excmo. Sr. D. CECILIA ALTARU PIROTTA
Embajadora de la República de Malta en España

Excmo. y Revmo. Sr. D. CARLOS AMIGO VALLEJO

ACTAS DEL
I SIMPOSIO DE HISTORIA DE
LA ORDEN DE SAN JUAN DE JERUSALÉN

LA ORDEN DE SAN JUAN DE JERUSALÉN EN
EL PRIORATO DE CASTILLA Y EN PORTUGAL
EN LA EDAD MODERNA

Tercer Centenario de la construcción del templo parroquial
de San Vicente Mártir de Tocina

(Tocina – Sevilla, del 11 al 15 de marzo de 2003)

MARTINEZ SHAW, CARLOS: *La Orden de San Juan de Jerusalén en España y Portugal. El Priorato de Castilla y el Priorato de Portugal en la Edad Moderna*

GARCIA MARTIN, Pedro: *Medio moderno. De cómo caballería peregrina y viajeros nacieron el Priorato de San Juan de Jerusalén y el Priorato de Portugal*

Comunicaciones

HUERTA GARCIA, Francisco: *El Priorato de San Juan de Jerusalén en el Priorato de Castilla y el Priorato de Portugal en la Edad Moderna*

NAVARRO DOMINGUEZ, JUAN: *La Orden de San Juan de Jerusalén en el Priorato de Castilla y el Priorato de Portugal en la Edad Moderna*

ARCHIVO HISPALENSE

COMITÉ DE HONOR

Excmo. Sr. D. MANUEL CHAVES NOGALES
Presidente de la Junta de Andalucía

2003-2004
Excma. Sra. D^a CECILIA ATTARD PIROTTA
Embajadora de la República de Malta en España

Excmo. y Revdmo. Sr. D. CARLOS AMIGO VALLEJO
Arzobispo de Sevilla.

Excmo. Sr. D. LUIS PASCUAL NAVARRETE MORA
Presidente de la Diputación de Sevilla

Ilustrísimo. Sr. D. ANGEL NAVIA PAJUELO
Alcalde del Ayuntamiento de Tocina

Excma. Sra. D^a. CARMEN CALVO POYATO
Consejera de Cultura de la Junta de Andalucía

Excmo. Rector Magnífico de la Universidad de Sevilla
D. MIGUEL FLORENCIO

Excmo. Sr. D. LUIS GUILLERMO DE PERINAT Y ELÍO
Presidente de la Asamblea Española de la
SOM de San Juan de Malta

Sr. D. JOSÉ CAPITAS DURÁN
Revd. Cura Párroco de la Parroquia de San Vicente Mártir de Tocina

Dirección y Coordinación Técnica

D. José María CARMONA DOMÍNGUEZ
Archivero Municipal de Tocina

D^a. Carmen ARÉCHAGA DOMÍNGUEZ-PASCUAL
Directora del Archivo Histórico de la SOM de San Juan de Jerusalén, Madrid.

archivo@alpu-sevilla.es

<http://www.dipusevilla.es>

41071 Sevilla (España)

Teléfonos 954 55 00 29 y 954 55 02 07

SUMARIO

Páginas

PONENCIAS	
Presentación	11

CONFERENCIA INAUGURAL

PERINAT y ELÍO, Luis Guillermo: <i>La Soberana Orden Militar de San Juan de Malta en la actualidad</i>	15
--	----

PONENCIAS

MARTÍNEZ SHAW, Carlos: <i>La dinastía borbónica en España y el nacimiento del reformismo ilustrado</i>	19
--	----

GARCÍA MARTÍN, Pedro: <i>Melita moderna. De cómo caballeros, peregrinos y viajeros mudaron el paisaje de Malta</i>	33
--	----

Comunicaciones

HUERTA GARCÍA, Florencio: <i>El duque de Uceda, don Juan Francisco Pacheco Téllez Girón: un político entre dos siglos</i>	57
---	----

NAVARRO DOMÍNGUEZ, José Manuel: <i>Elitismo social, inmigración y marginalidad a través de la recluta durante la Guerra de Sucesión Española</i>	77
--	----

MORENO FLORES, María Antonia: <i>Avatares y resultados de la Guerra de Sucesión en la zona occidental del Reino de Sevilla</i>	91
HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Salvador: <i>La emigración a América en un lugar de la Orden de San Juan de Jerusalén: indianos de Tocina (siglos XVI- XVII)</i>	101
ROJAS ARIAS, Eloy y VALIENTE ROMERO, Antonio: <i>Producción y fiscalidad en un señorío de la Orden de San Juan: El modelo de Tocina en el siglo XVIII</i>	121
FERNÁNDEZ CHÁVEZ, Manuel: <i>La consolidación urbana de Tocina en el siglo XVIII</i>	133
GONZÁLEZ CARBALLO, José: <i>La división de la cámara prioral de Lora y su separación del Priorato: La creación de la encomienda de Alcolea y el bailiaje de Lora</i>	155

PONENCIAS

O'DONNELL, Hugo: <i>La marina rémica de la religión (siglos XVII y XVIII)</i>	167
VERSOS, Inés: <i>Os cavaleiros da ordem de S. João de Malta em Portugal dos finais de Antigo Regime ao liberalismo</i>	183

Comunicaciones

GONZÁLEZ CARBALLO, José: <i>Ventas de cargos municipales y política de incorporación en un señorío de la Orden de San Juan: El caso de la villa de Lora (siglos XVII-XVIII)</i>	209
SARA JARAMILLO, Luis: <i>Malteses en Extremadura. Caballeros y comerciantes de Malta en Fuentes del Maestre (Badajoz), en el siglo XVIII</i>	225
ROLDÁN CENAMOR, Gabriel: <i>El Estado de Chinchón pretendió tierras de San Juan en Carranque</i>	237
HERRERO MUÑOZ, Roberto: <i>Lope de Vega y la Orden de Malta</i>	245
HERRERA VÁZQUEZ, Gema María: <i>El perfil político y social de Francisco María de Rueda y Barrientos, comendador de Tocina</i>	255

GARCÍA SÁNCHEZ, Antonio: *El linaje de frey José de la Plata y Ovando, comendador de Tocina, a través de su escudo de armas en la iglesia de San Vicente Mártir*. 267

FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel; HERRERA VÁZQUEZ, Gema María y KALAS PORRAS, Zsafer: *La evolución histórica de la encomienda de Tocina a través de sus mejoramientos y apeos: siglos XVII y XVIII*. 277

GUTIÉRREZ NÚÑEZ, Francisco Javier: *Las rentas eclesiásticas de tres encomiendas de la Orden de San Juan a inicios del siglo XVIII: Los casos de Lora del Río, Tocina y Alcolea*. 301

HIDALGO LERDO DE TEJADA, Fernando: *Bienes y usos comunales en las encomiendas sanjuanistas del Reino de Sevilla a lo largo del siglo XVIII*. 319

PONENCIAS

BUENO PIMENTA, Francisco: *Carisma y espiritualidad de la Orden de San Juan de Jerusalén*. 339

Comunicaciones

CABRERA Y DELGADO, Antonio: *Las devociones heredadas de los caballeros hospitalarios de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta, en el gran priorato de Castilla y León*. 379

CABRERA Y DELGADO, Antonio: *El Misal y los Santos de la Orden de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de Malta*. 385

CIVALE, Gian Claudio: *"Estamos como en tierra de moros". La catedral de Sevilla excomulgada a causa de la encomienda de Tocina*. 389

GONZÁLEZ CARBALLO, José: *El convento de Santa María del Monte y el Colegio de San Juan, según una visita general conservada en la Biblioteca Nacional de Malta en el Archivo de la Orden (1586-1587)*. 407

GARCÍA QUILIS, Manuel: *La Iglesia parroquial de San Vicente Mártir de Tocina: un modelo de la arquitectura de la isla de Malta en tierras sevillanas*. 417

GARCÍA CANO, José: *La antigua iglesia parroquial de Santa María la Mayor y el Palacio Prioral de Consuegra*. 441

GUTIÉRREZ MEDINA, David: <i>Fondos documentales de la Orden de San Juan en el Archivo del Museo Naval de Madrid.</i>	457
PÉREZ CABRERIZO, Sara: <i>El Gran Sitio de Malta de 1565 a través de los frescos de Matteo Pérez D'Alesio.</i>	471
ZURITA GÓMEZ, José Antonio: <i>Fuentes para el estudio de la administración de la Orden de Malta en el Priorato de Castilla durante el siglo XVIII. Estudio diplomático de los expedientes de mejoramiento de la encomienda de Tocina.</i>	493
MARTÍN-OAR FERNÁNDEZ DE HEREDIA, Pablo: <i>Una bibliografía sobre la Orden de Malta en España en la Edad Moderna.</i>	517
ZULETA DE REALES Y ANSALDO, Alvaro: <i>Estudio biográfico de caballeros de la Orden de Malta.</i>	601
CÉSPEDES ARÉCHAGA, María José de: <i>Evolución del diseño heráldico en las monedas maltesas, siglos XVII-XVIII.</i>	609
CÉSPEDES Y ARÉCHAGA, Valentín de: <i>Formas de ingreso en la Orden de San Juan en los siglos XVII y XVIII.</i>	623
SANGRO GÓMEZ-ACEBO, Carlos: <i>La estructura de la Orden de San Juan de Jerusalén en la Edad Moderna</i>	631
MAGAZ, Juan Alejandro: <i>Organización administrativa de la Orden de Malta en la Edad Moderna.</i>	639
FERNÁNDEZ-LAYOS DE MIER, Juan Carlos: <i>La energía eólica aplicada al molino de viento. Tecnología industrial en el Mediterráneo occidental</i>	649

CONFERENCIA DE CLAUSURA

ESPINOSA RODRÍGUEZ, Antonio: <i>El patrimonio cultural de la República de Malta: La co-catedral de San Juan de Malta.</i>	657
---	-----

PRESENTACIÓN

Concluidas las labores de derribo y desescombros de la vieja iglesia de San Vicente Mártir de Tocina, el 26 de enero de 1701 hace poco más de trescientos años, el solar que luego ocupó la actual iglesia del mismo nombre se preparaba para una larga temporada de diez años de obras, dando al traste de forma radical con el paisaje conocido hasta entonces por los vecinos de esta pequeña villa, ubicada en el centro geográfico de la Vega de Sevilla, a escasos metros del Guadalquivir. De la primitiva iglesia, dedicada a la advocación de San Vicente, se tiene constancia escrita a mediados del siglo XV.

El día 22 de mayo de 1703, según una nota marginal en un acta de bautismo del Archivo Parroquial de Tocina, se bendijo la primera piedra de este templo. Las obras se prolongaron hasta 1711. Frey José de la Plata y Ovando, nacido en Cáceres en 1647, comendador de Tocina y Robaina desde 1688 hasta su muerte en 1729, fue su promotor e inspirador, tanto de su aspecto exterior como de su originaria disposición interior, que luego modificaron y completaron sus sucesores a lo largo del siglo XVIII. Además de la indiscutible finalidad religiosa, cultural y litúrgica del edificio, el comendador lo concibió y ejecutó como emblema del poder de la Orden de Malta en esta encomienda y, a la vez, como su panteón particular.

Así, en noviembre de 1729, postrado ya, y “sin ninguna esperanza de vida”, de la Plata falleció y sus restos fueron depositados en la cripta del presbiterio del nuevo templo, dejando también, como muestra de ostentación, su escudo de armas presidiendo el magnífico retablo de su altar mayor. Otros comendadores designados por la Orden dispusieron su cuerpo para la sepultura con la decencia conveniente, iniciando el complicado ritual del *expolio*; aunque no conocemos su expediente, sabemos que se confeccionó un inventario con “todos los bienes muebles y menaje de casas, plata labrada, vestidos y, en el campo, las manadas de ovejas y bueyes...”, como consta en su *desapropio*. Los bienes de su considerable patrimonio, reunidos en parte gra-

cias a la explotación de la encomienda de Tocina, se ponen en venta y los disputa frey Bartolomé de Velarde, comendador de Alcolea y hermano de Francisco, que le sucederá en la encomienda de Tocina. Velarde la recibió con su administración saneada y, entre sus mejoras, un ostentoso templo nuevo sacado de cimientos, construido a expensas de su predecesor.

Conservó la misma advocación que el anterior: San Vicente Mártir. Su construcción y otras importantes intervenciones en el caserío de la villa son, sin duda, prueba de la especial preferencia que el comendador de la Plata debió sentir por su encomienda: la visitó en numerosas ocasiones y en ella residió durante largas temporadas, quizás más que ninguno de los demás comendadores que fueron desde el siglo XV.

Trescientos años después, el inicio de sus obras, tras la bendición de su primera piedra en mayo de 1703, sirvió de pretexto para conmemorar la efemérides centenaria con la organización de una serie de actos que giraron en torno a una *Exposición*, titulada: "*Milites Christi*"¹, y a un *Simposio* sobre la Historia de la Orden de San Juan de Jerusalén².

Para este segundo *Simposio* el tema general propuesto fue la presencia de la Orden en el Priorato de Castilla y León y en Portugal durante los siglos XVI al XVIII, un periodo poco estudiado para esta Orden, al menos en España, a pesar de la proliferación de trabajos presentados en los cada vez más numerosos congresos, jornadas y otros encuentros en diferentes localidades relacionadas históricamente con la misma³.

¹ La exposición reunió objetos de naturaleza artística e histórica del templo parroquial de Tocina: documentos de su Archivo Parroquial, piezas de pintura, escultura y orfebrería, y de otros lugares de Sevilla capital, y de su provincia, así como de Madrid y de la República de Malta, relacionados de algún modo con la presencia de la Orden de San Juan de Jerusalén en estos lugares.

² La primera edición se celebró en Consuegra y Madrid, del 25 al 30 de marzo de 1990. Concurrieron numerosos trabajos, la mayoría inspirados en la Edad Media. Sus actas no han visto la luz hasta marzo de 2003, poco después de la celebración de este segundo *Simposio*, que tuvo lugar en Tocina, entre el 11 y el 15 de marzo de 2003. Vid.: *Actas del Primer Simposio Histórico de la Orden de San Juan en España*. (Madrid – Consuegra, marzo 1990). Toledo. Diputación Provincial de Toledo; Madrid. Soberana Orden Militar de Malta. 2003.

³ Véanse: *Las Órdenes Militares en la Península Ibérica*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla – La Mancha; Cortes de Castilla – La Mancha, 2000. (En las más de mil páginas de su segundo volumen, dedicado a la Edad Moderna, los trabajos sobre la Orden de Malta no superaban los dedos de una mano), y Pedro GARCIA MARTIN: "Informe: Las Órdenes militares en la Edad Moderna", en *Studia Historica. Edad Moderna*, Salamanca. Ediciones de la Universidad de Salamanca, 2002. Vol. 24, pp. 141-172. (Una revisión actualizada de la bibliografía al respecto, en la que el autor "observa que la variedad temática y volumen de trabajos publicados para otras órdenes militares es mucho mayor que para ésta, y dentro de la propia orden, frente a la producción de autores italianos, franceses o ingleses, las españolas tienen menos publicaciones, de ellas la mayoría relativas a la Edad Media. Además, la lengua de Castilla está menos estudiada que la de Aragón, quizás por la destrucción del Archivo del Priorato de San Juan en la Guerra de la Independencia". Sin embargo, destaca cómo frente a esta situación, se van multiplicando los estudios sobre temas más específicos y locales, "favorecidos por las convocatorias de sucesivos congresos celebrados en los últimos años").

En cuanto al contenido, los temas propuestos debían tratar sobre diferentes aspectos de la organización de la Orden, dedicando en lo temporal especial atención a los reinados de Carlos II y Felipe V, ya que este periodo se corresponde con los años que fue comendador de Tocina frey José de la Plata y Ovando, y en él se construye a sus expensas la mencionada iglesia, coincidiendo, además, con una especial coyuntura económica en el ámbito local y, en el contexto general, con otros hechos de especial relevancia histórica: el fin de la dinastía austríaca, la Guerra de Sucesión y la instauración en España de la nueva dinastía borbónica.

Con estos elementos, el *Simposio* pretendía, en primer lugar, describir el contexto histórico general en el que se inscribe el hecho conmemorado. Este fue el contenido de la *primera ponencia*, en la que tendrían cabida trabajos sobre la política y la Administración de la Península en el tránsito de los siglos XVII al XVIII; la cuestión sucesoria y la Guerra de Sucesión en Andalucía; las otras órdenes militares en Castilla y Portugal; o sobre la economía rural y la sociedad en los reinados de Carlos II y Felipe II.

Las dos ponencias restantes estaban dedicadas a estudios específicos de la Orden en el Priorato de Castilla y en Portugal. La *segunda*, para los aspectos estructurales: la organización social, la administración económica y política, la función militar de la Orden y su condición hospitalaria, médica y asistencial, aspectos, estos últimos, poco tratados en la historiografía de la Orden, sobre todo en la Edad Moderna; y la *tercera ponencia* estaba abierta a los aspectos religiosos y culturales en el contexto geográfico apuntado. En ella tendrían cabida estudios acerca de las fuentes documentales y bibliográficas; sobre la religiosidad, las devociones, la liturgia, la práctica religiosa y las reglas, ordenamientos y estatutos, la historiografía y las biografías, el arte y el patrimonio histórico y artístico de la Orden en las lenguas de Castilla y Portugal.

Una conferencia de clausura cerraba el programa, presentando una visión general del patrimonio de la Orden en el Archipiélago Maltés, donde se fraguó, por iniciativa del comendador de la Plata, el proyecto de la iglesia de San Vicente Mártir de Tocina.

El resultado fueron cinco ponencias y treinta y seis comunicaciones que, en general apenas si cubrieron las expectativas creadas en el guión propuesto. Sin duda, los estudios de esta Orden – y quizás de las demás órdenes – en la Edad Moderna siguen siendo insuficientes, siendo ésta una de las conclusiones más evidentes que pueden extraerse del resultado.

La lectura de los trabajos presentados en el *Simposio* se complementó con otras actividades, entre las que hay que apuntar la visita guiada a Lora del Río, antigua bailía de la Orden, dirigida por el profesor D. José González Carballo, y la recepción que el Ayuntamiento de este municipio ofreció a los

participantes; y la celebración de un *Capítulo* en la parroquia de San Vicente Mártir que congregó a numerosos caballeros y damas de la Orden y, tras una función de luminarias y ministriles, puso el broche final a los actos del III Centenario de la construcción de la iglesia de San Vicente Mártir de Tocina.

La realización del *Simposio* fue posible gracias al destacado esfuerzo del Ayuntamiento de Tocina, y a la Asamblea Española de la Orden. Conviene apuntar también la participación de la parroquia de San Vicente Mártir de Tocina, que cedió el incomparable marco de su iglesia para la presentación de las ponencias y comunicaciones.

Pero la empresa no hubiera alcanzado su fin sin la colaboración de instituciones, públicas y privadas, como: la Universidad de Sevilla, la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, la Excm. Diputación de Sevilla, la Fundación El Monte (Sevilla), la Obra Cultural de la Caja de Ahorros San Fernando de Sevilla, Cofis Asesores (Tocina), Sai Asesores (El Viso del Alcor), la Cooperativa Agraria San Luis, de Los Rosales (Tocina), MELD (Montajes Eléctricos López Díaz, Sevilla), y Aempros, de Tocina.

Debemos reconocer a D^a Nieves Romero Moreno, a D^a Nazaret Ahijón Pérez y a D. Antonio José Bazalo Miguel, su eficaz colaboración y su diligente dedicación en el cuidado de los detalles necesarios para la información y la atención al público durante la exposición de las ponencias y comunicaciones.

Por último, hay que agradecer de forma especial al vecindario de Tocina la confianza y el apoyo ofrecidos a la iniciativa de los organizadores, y su participación, en algunos casos, de forma directa, en esta irrepetible experiencia.

LA MARINA RÉMICA DE LA RELIGIÓN (SIGLOS XVII Y XVIII)

INTRODUCCIÓN

Tal vez más de uno de los asistentes se haya preguntado la razón de incluir en estas jornadas dedicadas a diversos aspectos de historia social y económica de la Orden de Malta una ponencia sobre la marina melitense; espero que en cualquier caso sean pocos porque considero el tema como inevitable y obligado.

Creada la Institución como hospitalaria y asistencial, este fin pasará a un segundo y luego a un tercer plano dentro de los objetivos primarios como consecuencia de la pérdida de los territorios palestinos de los que los europeos occidentales de «Outremer» son fuente de ingresos para su subsistencia. El análisis de estas fases coincide con los momentos cruciales de su devenir histórico.

En una primera época, el objeto prioritario de rentas y «responsiones» de raíz agrícola e industrial agraria (molinos) y no comercial, es el mantenimiento de la casa y casas del Hopital.

Convertida en militar la Orden por exigencia de su propia subsistencia, pasará a ser este tipo de esfuerzo por mantener su permanencia con la fuerza de las armas a un primer plano. Expulsados de Tierra Santa, los Hospitalarios quedan reducidos a una actividad marítimo-militar encaminada a constituirse en potencia cuya fuerza permita su retorno. Asentados en Rodas, el carácter marítimo, que podríamos adjetivar de circunstancial, se convierte en plenamente naval, también por razones de subsistencia. Expulsados de Rodas y asentados

en Malta, durante todo el siglo XVI el sueño de los Caballeros será el volver a su mundo talasocrático del Dodecaneso, libres de comprometidos vínculos feudales. Para ello se mantiene una fuerza naval que, en espera de la gran ocasión, cada vez más lejana, colabora con cualquier otra potencia cristiana en cualquier acción contra infieles.

Del siglo XVII en adelante, se renuncia también a volver a Rodas, aceptando Malta como sede definitiva y el corsarismo como objetivo último y forma relevante de ingresos. En esta etapa, que es la que nos interesa, los fines a los que se aplican los medios económicos de encomiendas y posesiones siguen siendo teóricamente los mismos, pero el orden de prioridad se ha trastocado.

El primero, permanece inalterable desde Chipre: el mantener vivo el espíritu de cruzada, aunque impera ya un pragmatismo que tiende a mantener el *modus vivendi* sobre cualquier utopía recuperadora de los Santos Lugares, en la certeza de que el aniquilamiento del enemigo supondría la supresión de la propia Institución. Este *modus vivendi* colectivo, se justifica como permanente cruzada, pero detrás de esa bandera que sigue reclutando idealistas, subyace la realidad, cada vez más patente, que obliga por una parte, a continuar y perfeccionar el sistema de presas marítimas como fuente de ingresos necesaria para un poder sin hinterland productivo autosuficiente, y de otra, a manifestarse como útiles y precisos ante las potencias cristianas – España y las soberanías de Italia ya exclusivamente – como policía de los mares occidentales.

Para ambos cometidos en que puede resumirse su razón de ser, la Orden cuenta y mantiene una flota de guerra con su apéndice irregular de corsarios, a cuyo sostenimiento, junto con el del sistema defensivo de su puerto-base, se dedica el esfuerzo económico principal.

El segundo puesto no lo ocupa ya claramente la vocación hospitalaria por mucho que los grandes maestros atiendan a engrandecer y dotar la Sacra Enfermería y los albergues locales, más con carácter testimonial que efectivo, sino el mantenimiento económico de sus miembros conforme al status correspondiente a su condición social.

Ilusiones juveniles aparte, la aspiración de la mayoría de los caravanistas es la de cumplir sus condiciones de embarque en las tres o cuatro campañas estivales para tener opción a las encomiendas que han de garantizarles su futuro. El caso de don Nicolás Cotoner que cesa en su elevado y altamente remunerado cargo de castellán de Amposta para mandar una galera como mero capitán, revela su alto espíritu, pero es excepcional. El mantenimiento de la fuerza naval constituye por lo tanto la «última ratio ordinis».

A la vista de estas consideraciones que justifican la existencia de las encomiendas territoriales, como la prioral de Lora o la sencilla de Tocina y la inclusión de este tema naval en estas jornadas, pasamos al asunto que nos ocupa.

En el siglo XVII, se manifiestan mucho más que en el anterior, las consecuencias del tratado turco-francés que primero reduce y acaba casi por eliminar uno de sus principales recursos «extrapresupuestarios»: el ataque a las caravanas otomanas en los mares orientales. El declinar, no inmediato, de la fuerza naval turca tras Lepanto impulsará al sultán a aprovechar plenamente la alianza francesa, reduciendo al mínimo el anterior sistema comercial y encomendando el transporte de mercancías que antes realizaban sus súbditos griegos, susceptibles de ser atacados por los Hierosolimitanos, a buques bajo pabellón francés que denegaban el simple derecho de visita.

El declinar de la potencia española y de la veneciana en beneficio de la francesa e incluso de la holandesa y de la inglesa en el propio Mediterráneo y el estado de semi- permanente guerra – permanente en el mar – entre unos y otros ponía seriamente en grave compromiso la neutralidad melitense.

Súbditos de España, pero con un poder profrancés interno predominante en sus cuadros de mando y directivos, no podrán sustraerse a las influencias coyunturales. En tiempos de Lascaris los caballeros franceses de hábito y bajo pabellón melitense se atreverán a atacar navíos sicilianos en el propio canal de Malta; sólo la amenaza de secuestro de los bienes de la Orden en Sicilia determinará la intervención de este maestro. A sensu contrario, Nicolás Cotoner, atenderá inicialmente la angustiosa petición de ayuda del virrey de Sicilia contra los sublevados de Mesina en 1674, para luego retirar las galeras ante la protesta de Francia.

Entrado el siglo XVII acaba por suprimirse la costumbre de reunirse cada año con las flotas españolas para llevar a cabo una campaña común y la actuación es mucho más puntual e independiente. La escuadra de Malta ya no se considera “Una escuadra más de las de S.M.C.», en su actuación contra infieles, pero renunciar a su actividad naval hubiese equivalido a negar su razón de ser. Recordemos que cuando Carlos IV se autoproclama a finales del siglo siguiente gran maestro en los territorios de la corona española, la razón de derecho que alega para hacerlo no es la toma de Malta por Napoleón, sino el consecuente fin de las actividades navales llevadas a cabo hasta entonces por la Orden. Todas estas diversas circunstancias que se detectan ya desde el siglo XVI, determinarán una huida hacia adelante que no repercutirá en el número de efectivos, sino en su calidad y perfeccionamiento de los medios navales.

El salto definitivo lo dará el maestro Perellós de Rocafull al hacer construir «quadro prodosi vaselli» en 1704, cuando España no posee ningún navío de ese tipo ni de esa tecnología, que darán a la Religión la supremacía naval absoluta en el teatro de operaciones del Mediterráneo occidental, y que podrán actuar independientemente.

La construcción de navíos y fragatas en el siglo XVIII no determinará el ocaso de la escuadra de galeras, creándose dos armadas separadas, porque la escuadra de galeras constituirá hasta el final del poder melitense el alma y la razón de ser de su existencia. Renunciar a las galeras hubiese supuesto hacerlo a toda una estructura secular que continuaba siendo el «ganchó» más atractivo para una juventud caballeresca; todo estaba organizado en Valletta en torno a ellas, hasta la Sacra Infermería tenía sus instalaciones inferiores al nivel del varadero para facilitar el desembarco de los enfermos de la escuadra, disponiendo de un ascensor de poleas para acceder a la sala correspondiente.

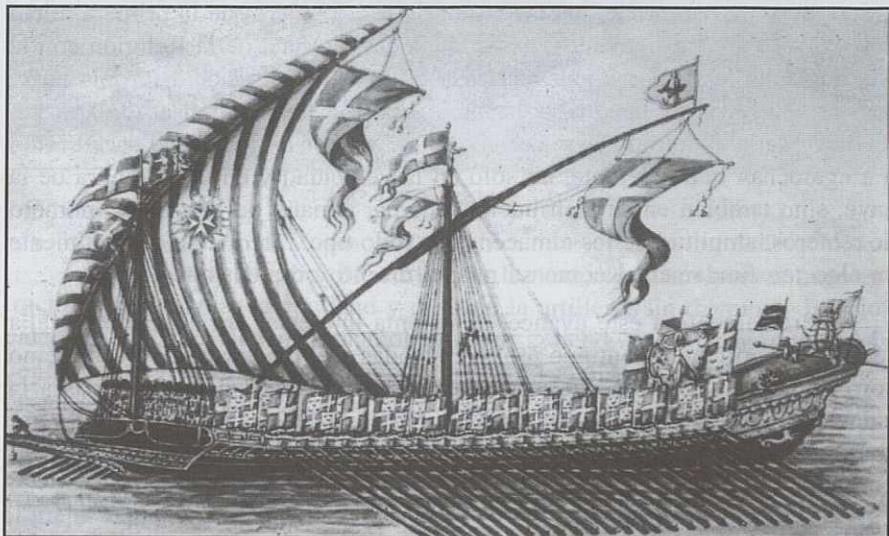
El mundo de las galeras lo es de la tradición y, mientras sean útiles, de la vinculación secular al pasado. En ellas se manifiesta la «gloria» y la representatividad y por ello van riquísimamente ataviadas y las mantienen también otras potencias como la Francia de Luis XIV, para desesperación de su ministro Colbert que a la luz de su excesivo gasto y de su escasa efectividad las considera otra manifestación más de la vanidad y de la «grandeur» de su soberano.

Pero las galeras demostraron ser un lujo útil, no sólo en lo externo, como las sillas gestatorias de los pontífices o los palios y el ceremonial de los potentados, sino en la guerra de acechos y de persecuciones singulares.

Las tallas de sus popas, los ornamentos de sus carrozas, los dorados de sus quillas y el colorido y multiplicidad de formas de sus banderas formaban parte de la parafernalia de una época que se resiste a sucumbir al pragmatismo, sin renunciar del todo a él.

Los cascos pintados de rojo, los remos rojos, los pectorales y túnicas rojas de sus caballerosos tripulantes formaban con todo ello una unidad simbólica, propagandística y disuasoria, constituyendo para el mundo musulmán, a su vez cargado de símbolos, «los diablos rojos» antagonistas cuya aureola de invencibilidad les favorecía y que para combatir se engalanaban y vestían sus naves de banderolas, empavesadas cubiertas de seda —roja por supuesto— y de gran variedad de enseñas: el cuadro «standardo» en la banda diestra del estanterol, las alargadas y partidas cornetas de los topes del mayor y del trinquete, el gallardete en la espiga de ambos, el gallardetón o «pendente» de la pena o extremo de la entena de la verga mayor y la bandera personal del capitán.

Además, las galeras seguían siendo útiles debido a su escaso calado que les permitía adentrarse en rías y puertos y a su independencia con respecto al viento, ventaja de que carecían los modernos navíos. La galera formando escuadra pierde su valor táctico en el siglo XVIII frente a una agrupación de navíos, pero actuando independientemente o en conserva sigue siendo útil para una institución que ya no precisa enfrentarse a las grandes escuadras otomanas, sino a corsarios berberiscos aislados. Incluso España que en 1748 renuncia a sus galeras, hacia los años 80 y hasta que se generaliza el uso de jabeques, vuelve a introducirlas, teniendo que recurrir a Malta para la adquisición de dos de ellas, modelo para la nueva escuadra.



Galera maltesa del siglo XVII, engalanada con banderas, estandarte y batayolas

Vamos a tratar de los medios rémicos de la Religión en estos dos siglos finales, lo que equivale a hacerlo de la Escuadra de Galeras y sus buques auxiliares. Mucho se ha hablado de las galeras melitenses; nosotros nos restringiremos a indicar las mejoras que se introducen en este periodo, comparándolas con otras de la época.

DOS CRITERIOS OPUESTOS DE ARMAMENTISMO NAVAL

Se ha reconocido universalmente y sin contradicción que las galeras de Malta fueron en todo momento las mejores de la Cristiandad, lo que equivale

a decir que lo fueron del mundo, ya que sus oponentes otomanas o berberiscas siempre fueron inferiores a cualesquiera otras cristianas.

Sin embargo, algún autor francés, como Michel Fontenay¹, probablemente el mejor de los estudiosos de este tema, señala que no existía diferenciación alguna entre las melitenses y las de los reinos cristianos mediterráneos contemporáneos. Lo cual es perfectamente compatible con lo anteriormente afirmado si se considera desde una perspectiva muy general y divulgadora. No se pueden ignorar sin embargo los excelentes trabajos de Olesa Muñido de hace ya más de 30 años y que abundan en datos diferenciadores perfectamente documentados².

Por otra parte, hay que distinguir entre las galeras de la primera mitad del siglo XVI y las siguientes: hasta las bodas de plata de la Religión con la isla de Malta las mejores galeras desde el punto de vista de la propia nave, son las españolas en las que se ha producido una innovación absolutamente revolucionaria: la introducción del sistema de propulsión rémica al «scaloccio» o a «galocha» que repercute, no sólo en la velocidad y en la maniobra de la nave, sino también en su distribución interna, tamaño de los remos, número de remeros, amplitud de los almacenes de todo tipo..., redundando finalmente en algo tan fundamental como su propio diseño y dimensiones.

Previamente a este avance, el sistema universal era el sencillo, «alla sensible», el oriental y antiguo usado en Rodas y el Dodecaneso: a cada remo correspondía un hombre, un servidor del mismo. Las galeras armadas a la galocha, cada remo, mayor y diferente a los de las anteriores, era servido por cuatro remeros y un auxiliar encargado de ayudar a ponerlo en la primera posición de boga.

¹ FONTENAY, M.: *Quand vogaient les galères*. Madrid, 1990, pág. 267.

² OLESA MUÑIDO, F.F.: *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971, Tomo I.



Forzados turcos bogando a galocha

Esta innovación permitió fortalecer la nave, construir nuevas superestructuras y aumentar la cantidad y peso de la artillería sin disminuir la velocidad ni reducir la capacidad maniobrera, consiguiendo un impacto mucho más contundente y masivo en el choque previo al abordaje. Desde más de dos décadas los españoles aventajan en este aspecto, no sólo a los melitenses, sino a todos los demás.

Otras circunstancias, como el mayor entrenamiento y disciplina, así como el mejor equipo y armamento de las hierosolimitanas equilibran esta ventaja, ya que las informaciones contemporáneas y de fuentes españolas, señalan ya su excelente y superior resultado y la superación por otras vías de este retraso tecnológico.

Los franceses adoptan este sistema poco tiempo después y hacia 1560 lo hacen las galeras de la Religión pasando a ser reconocidas desde entonces como las mejores en todos los aspectos. Los venecianos tardarán otros diez años en transformar el sistema de boga y los genoveses veinte años, como consecuencia de la experiencia general de Lepanto. Cabe preguntarse la razón por la que la adaptación a las nuevas técnicas tardó en ponerse en marcha.

Cada potencia naval del momento dispone de unos medios acordes con sus posibilidades y sus necesidades y, desde luego, con su concepción táctica y sus objetivos, tanto políticos como militares.

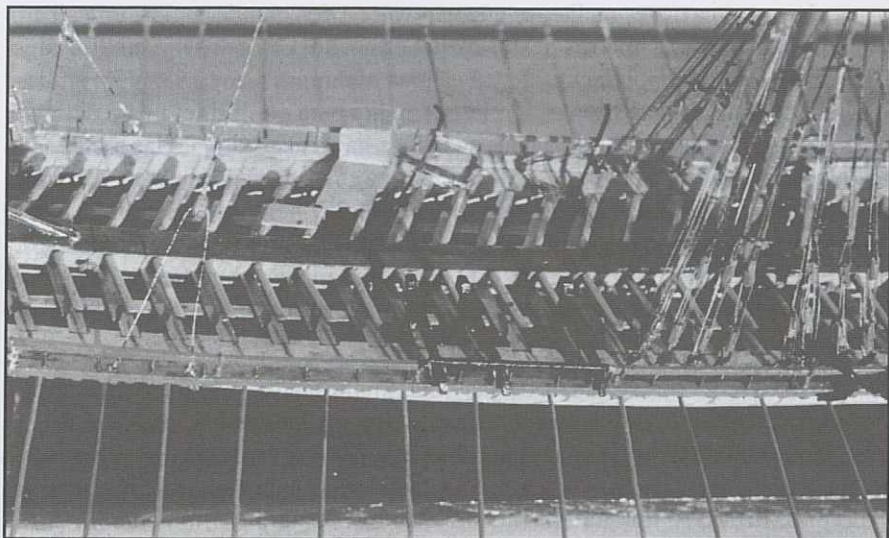
Asentados en la isla, las disponibilidades y posibilidades de actuación de los Caballeros acabaron por cambiar por completo respecto de la etapa rodia, pero esta adaptación, sobre todo mental, requirió tiempo. El primer cuarto de siglo Malta se considera por sus nuevos inquilinos como un estadio temporal y se mantiene vivo el sueño de reconquistar Rodas y volver a Oriente. Habrá que esperar a que se pierda toda esperanza de hacerlo para que la adaptación a los condiciones de la nueva y aceptada situación sea completa.

Para la reconquista de Rodas se requería además de las galeras, el mantenimiento de naves de alto bordo, del tipo de las antiguas carracas, actualizadas por el nuevo modelo de galeón, de gran potencia artillera, y de otros tipos de naves; una clase de escuadra heterogénea, parecida a aquella en la que el Convento se trasladó desde la dulce Rodas. Mientras se presentaba la ocasión, había que cumplir con los compromisos con España y la Santa Sede, lo que hizo cumplidamente, pero sin comprometer una política naval que se consideraba únicamente temporal y que, de aceptarse, habría de ser modificada de acuerdo con las antiguas exigencias de cuando se disponía de un imperio en el Dodecaneso.

Durante largos años se procurará disponer de una nave de gran porte y sin parangón por parte otomana, cuyo costoso mantenimiento y cuya escasa utilidad en el escenario marítimo occidental no tienen otra justificación que la gran empresa reconquistadora.

El aceptar Malta como sede definitiva supuso el triunfo de otro criterio: La modernización de la escuadra de galeras para obtener la máxima eficacia de un número de unidades a flote obligadamente reducido y de objetivos diferentes y en algún aspecto menos ambicioso. Se seguirá manteniendo algún buque redondo, puro mercante armado como los galeones de entre 600 y 800 toneladas, sustituidos después por otro de menor tonelaje (de entre 300 y 450 toneladas) como naves frumentarias.

Esta resignación se traduce en una catarata de reformas en las antiguas galeras. No sólo se adopta el «scaloccio», sino que se introducen mejoras para incrementar su eficacia; los bancos se colocan oblicuos a la crujía para obtener mayor rendimiento del esfuerzo, se les dota de peanas de apoyo para los pies y se instalan sobre plataformas para que el agua embarcada que entra y sale continuamente por los imbornales sobre cubierta no afecte a los remeros. Los propios bancos son desplazables si la situación lo requiere. A partir de ese momento la doctrina será constante y se aplicará a los medios y al personal: pocos, pero los mejores.



Cubierta de una galera que muestra los bancos en posición oblicua respecto a la crujía

LAS GALERAS DE LOS SANJUANISTAS

Desconocemos las dimensiones y muchas de las características de las galeras maltesas de la primera mitad del siglo XVI. Armaban sus bancos a tres remos «terzarolo» (cada remo un hombre como hemos indicado), remos más cortos que en el sistema de la galocha, pero de distinto tamaño, lo que complicaba mucho la logística, teniendo que llevar remos y repuestos de tres clases. Característica que compartían con las de las armadas de Venecia, Francia durante cierto tiempo, y las potencias italianas soberanas.

Cuentan con un espolón horizontal reforzado que sirve para horadar el buco contrario y no dificulta el empleo de la artillería proel, destinada ante todo a hundir o dañar mediante el tiro raso. Su arboladura se reduce a un «albero» situado a un tercio de eslora de la proa, de 21 metros y un minúsculo trinquete de algo más de 5 metros. Todas estas características van a variar con la introducción del sistema español de boga a la galocha.

A partir de 1560 el tamaño de la galera se incrementa hasta terminar, a principios del siglo XVII en el tipo descrito por Furtenbach, parecido al de las españolas y francesas, pero diferente, ya que se tomó lo que se consideraba más apropiado de unas y de otras, introduciéndose también innovaciones propias.

Las nuevas naves melitense cuentan ya con dos grandes palos; un «albero maestro» de unos 23 metros y un «trinchetto» de 13 metros y medio, algo inferiores a los correspondientes de las galeras españolas (25 y 18 m). En ambas, el trinquete aparece algo desplazado lateralmente para permitir el juego del gran cañón central; en las galeras hispanas se coloca hacia estribor y en las melitenses hacia babor. En el siglo XVIII se añade un palo de mesana para incrementar el velamen y equilibrar el peso de proa. Sus palos horizontales o vergas son más largos para soportar grandes velas latinas que sobresalen ampliamente de la manga. La entena o verga mayor – el artimón – medía 44 metros y 24 metros la del trinquete. En las españolas la verga mayor medía 42 metros, y 36 m. del trinquete.

La calidad y diversidad de las velas maltesas era muy superior, compensando el relativo mayor tamaño de sus naves y su fábrica más robusta en aras de la velocidad en la que superaban a todas las cristianas pero no a las moras, mucho más frágiles y ligeras. La excelente cotonía maltesa, debidamente impermeabilizada y tratada era mucho más resistente a las inclemencias del tiempo y se contaba con numerosos juegos diferentes de velas para aprovechar todos los vientos.

Las galeras maltesas y españolas se caracterizaban por sus grandes alunamientos en el pujamen que les proporcionaba una apariencia característica, debido a la forma especial de cortar las velas. Desde mediados del siglo XVII las galeras de Malta incrementan aún más su arboladura, lo que repercute algo en su tamaño y decididamente en la fortaleza de su construcción. El palo trinquete descansa en una horquilla trabada por el banco de su nombre como en las francesas y el mayor se arbola en los tres quintos de la eslora a contar desde popa, es decir, más retrasado que en el tipo previo, descansando, a diferencia de las españolas, en una peanas que le dan mayor refuerzo y que no impiden su abatimiento en caso preciso para colocarlo sobre la crujía, como ocurre en la boga de combate previa al abordaje. Como las españolas y pontificias tenían un corredor a banda y banda, cerrado por una balaustrada muy lujosa y con abundantes basas y afustes para la artillería lateral de pequeño calibre en la que aventajaban con diferencia a las citadas potencias. En estos corredores se situaban, debidamente parapetados, los mosqueteros y arcabuceros, mientras que en las galeras berberiscas la escasez de armas de fuego se procuraba paliar con arqueros.

Cuentan con espolón realzado que ha perdido ya su fuerza y posición para hundir, pero que facilita la detrucción de los parapetos y empavesadas de los tiradores enemigos y sirve de puente para el abordaje, en detrimento del tiro horizontal a afondar, que no es abandonado del todo, pero sí relegado por

el tiro por elevación, destinado a desarbolar, para detener la nave y apresarla, lo que resulta mucho más rentable y acorde con el criterio general corsario preponderante en esta época. La elevación se consigue por un sistema progresivo de cuñas que levantan el alza, mientras la deriva deseada sigue obteniéndose orientando el timón. Desde mediados de siglo al menos, el cañón está situado en una rampa deslizante, lo que le permite hacer fuego a diferentes alturas. En el siglo XVIII la pieza de crujía está montada sobre cureña de ruedas. La munición preferida es la «bala enrramada», dos pelotas de hierro unidas a una cadena para romper los arboles o desequilibrar la galera enemiga.

Las galeras sencillas de la Religión, aún contando con el número habitual de bancos (26 por estribor y 25 por babor para poder colocar el fogón) eran equivalentes en tamaño a las capitanas de las escuadras de España, Nápoles o Sicilia, mientras que las capitanas propias y las magistrales, con 27 remos por banda, eran significativamente mayores, equiparables a las denominadas galeras gruesas o bastardas «grose o bastardelle» venecianas de 29 bancos. Si tenemos en cuenta que en muchas ocasiones la magistral se incluía en la escuadra, deducimos que el poder de ésta se incrementaba notablemente, compensando su escaso número. En el siglo XVIII fracasa un proyecto por reducir el tamaño de las galeras melitenses a 24 bancos, aunque desde mediados del siglo anterior se construyen «medias galeras» auxiliares, de las características comunes.

En términos generales las galeras melitenses estaban mucho mejor armadas por la abundancia y variedad de la artillería menuda. Por lo que respecta a la principal, esta constaba de 5 piezas de proa, la de crujía de 40 calibres y 4 grandes pedreros que fueron cambiados a partir de 1657 por otros tantos sacres de 5 calibres, más ligeros y manejables.

MANDOS, DOTACIONES Y CHUSMA

La oficialidad de cada buque constaba de capitán lugarteniente, cercamar o jefe de la artillería, veedor u oficial de cuenta y razón y del «rey de galera», originalísima figura, que actuaba de árbitro o componedor amistoso en los litigios caballerescos por «puntos de honor» o reparto de botín. Todos ellos caballeros seglares excepto el veedor que en ocasiones era un funcionario o un clérigo.

Los mandos de la galera eran valientes y disciplinados y los generales suficientemente jóvenes, lo que explica su audacia. Los jóvenes aspirantes a oficiales y a caballeros, los «caravanistas», estaban especialmente motivados,

considerándose los últimos cruzados de la Cristiandad, imbuídos de mentalidad caballeresca y deseosos de destacarse.

Cada galera, según las disponibilidades del momento contaba entre 16 y 40 caravanistas que habían de cumplir tres periodos completos de 6 meses y a partir de 1600, cuatro como norma de la Regla. A partir de ese momento podían aspirar a una encomienda o puesto en la administración de la Orden o bien pasar, con licencia magistral, al servicio de su marina de origen. En España Valdés, Ensenada, Jorge Juan; en Francia d'Anfreville, d'Estrées, Coëtlogon, Tourville, Bouffleurs, Suffren, de Grasse... fueron almirantes que tuvieron ese origen.

Los mandos intermedios eran los oficiales de cabo, jefes de los diversos aspectos de la navegación: pilotos y contramaestre, y los oficiales de remo: comitre, sotacomitre y auxiliares. La marinería era toda maltesa y en los primeros tiempos también griega. Los pilotos de los mares orientales eran especialmente competentes. A diferencia del bando musulmán, no había renegados de esta religión, porque nunca existió esa especie. Desde el siglo XVIII se cuenta con un regimiento de infantería de Marina organizado a la moderna para la guarnición de las galeras que antes se surtían de soldados mercenarios.

Los remeros de las galeras de Malta eran, como los demás escuadras de tres clases, pero el porcentaje en la composición de la chusma diferencia a las naves hierosolimitanas. Por un lado están los voluntarios asalariados que son los más numerosos, al principio, griegos traídos desde Rodas, y al final de la etapa, en el siglo XVIII, malteses mucho más seguros por tratarse de fervientes católicos. Se denominan «buenas boyas», pero en ocasiones no eran tan voluntarios sino fruto de levas de vagos portuarios, obligados a servir por tres años o deudores morosos, según el código penal de 1768. Por otro, condenados a esta pena. España y sobre todo Francia utilizan con profusión esta procedencia, pero no así Malta. Son los forzados. En tercer y más importante lugar, los esclavos musulmanes cautivos, botín de combates navales y de «razzias» terrestres. Son los más numerosos y los mejores, aunque se toman con ellos extremadas cautelas para evitar su fuga y su amotinamiento, la única revuelta general notable pero fácilmente reprimida tuvo lugar en 1748 en tiempos de Pinto de Fonseca, lo cual no evita que en ocasiones concretas incluso se apoderen de alguna nave. Se trata, sobre todo los turcos, de gente resignadas con fatalismo a su situación, sumisos y de fuerte complejón.

Malta se convirtió en el mayor mercado de estos esclavos, una auténtica Argel cristiana. Cuando los ingleses ocuparon Tánger, entre 1622 y 1684, adquirieron en Valetta los remeros para su propio escuadrón de galeras. La relativa abundancia de estos en la época del auge corsario permitía sus selec-

ción, destinándose los demás a servir en el Hospital, en las construcciones y en las casas y haciendas de particulares, así como su cesión a otras potencias. De acuerdo con investigaciones del profesor Fontenay, mientras que en las galeras de Malta entre un 56% y un 75% son esclavos, sólo un 56% lo son en las de Toscana y Livorno; un 27% en las de Sicilia; un 29% en las de Génova; y un 25% en las papales. Esta abundancia permitía además embarcarlos en mayor número y «refrescar» más a menudo a los remeros activos, permitiendo un mayor descanso.

A partir del siglo XVII en cada galera embarcan de 280 a 300 remeros de un total de 450 hombres del pasaje (junto con unos 180 soldados y marineros y una treintena de caballeros), y en las expediciones a Oriente, más. Número muy superior al de otras marinas, permitiendo una decisiva reserva de 20 o 30 remeros. Esta situación, junto con un mejor trato que se reflejan en la alimentación básicamente igual a la de la dotación, minestrone de guisantes y judías, galletas, mazamorra y extraordinario cárnico, de pescado o de queso, y vestimenta y en la atención médica y la higiene, así como en la figura de un representante por banco, el «agozzino», un buena boyas situado en el extremo y no grillado que se encargaba de exponer al comité las necesidades y problemas personales, rindió excelentes resultados.

Las medias sanitarias y de obligada cuarentena al regreso de las jornadas, redujo notablemente las terribles epidemias pestíferas. El tiempo libre de los forzados se empleaba en hacer calceta, manualidades, dados, bolsas y cojines de algas y cuero que estaban autorizados a vender para mejorar su ración de vino y adquirir «eau de vie», vino de borgoña; el juego estaba tolerado los festivos y a partir del siglo XVIII se autoriza el tabaco. Las dotaciones maltesas se caracterizaron por su robustez y salubridad, no existiendo constancia alguna de muerte por malos tratos, lo que constituye una notabilísima excepción.

MISIONES DE LAS GALERAS

Las misiones que desempeñaron las galeras fueron múltiples. En primer lugar, hay que distinguir las pacíficas de las bélicas. Entre las pacíficas las hay de cuatro tipos:

-Transporte de personalidades reales y espirituales de potencias aliadas. Reducidas al mínimo por resultar muy costoso. Especialmente lucidos fueron los viajes nupciales de Catalina de Médicis de Liorna a Marsella para encontrarse con Enrique IV en 1600 en las galeras de Frey Pedro González de Mendoza y el de la infanta doña Margarita de Barcelona a Finale para su boda con el emperador en 1666.

-Transporte de los fondos de rentas y responsabilidades, una parte en numerario y otra en artículos diversos, armas, municiones y aprestos navales desde Marsella, Génova, Barcelona o Cartagena.

-Transporte de grano, como material de subsistencia y estratégico desde Sicilia y Calabria («Voyage de Sicile»), protegiendo, convoyando y remolcando buques mercantes propios y de la Universidad, es decir, de la Municipalidad de Malta, y de madera calabresa para construcción naval y terrestre. Son las célebres «tratte».

Misiones de guerra:

-Tomar lengua en el mar Jónico sobre los movimientos de la flota otomana.

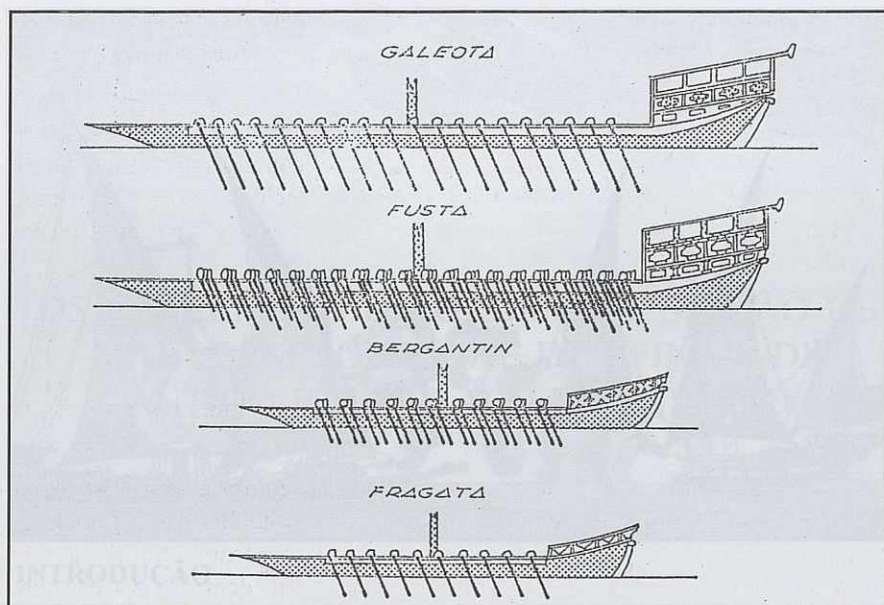
-Actuar como policía de los mares cristianos contra el corso berberisco: breves salidas urgentes por haber recibido avisos de Bizerta o Trípoli. A principios del siglo XVII se distinguen dos periplos, bordeando Sicilia «per la via di fuori» por el exterior, para volver «per la via di dentro», por Mesina; y otro más extenso que alcanzaba Córcega y los puertos pontificios.

-Misiones de guerra propiamente dichas: contra las galeras del Gran Señor u operaciones anfibias; acciones concertadas con los aliados aunque a veces sean por iniciativa propia.

-Corso «a danno d'infedeli» la más frecuente para obtener botín y presas especialmente en Oriente para sorprender las caravanas de Alejandría a Istanbul de mercaderías o de peregrinos musulmanes hacia Alejandría y la Meca desde Túnez o Djerba.

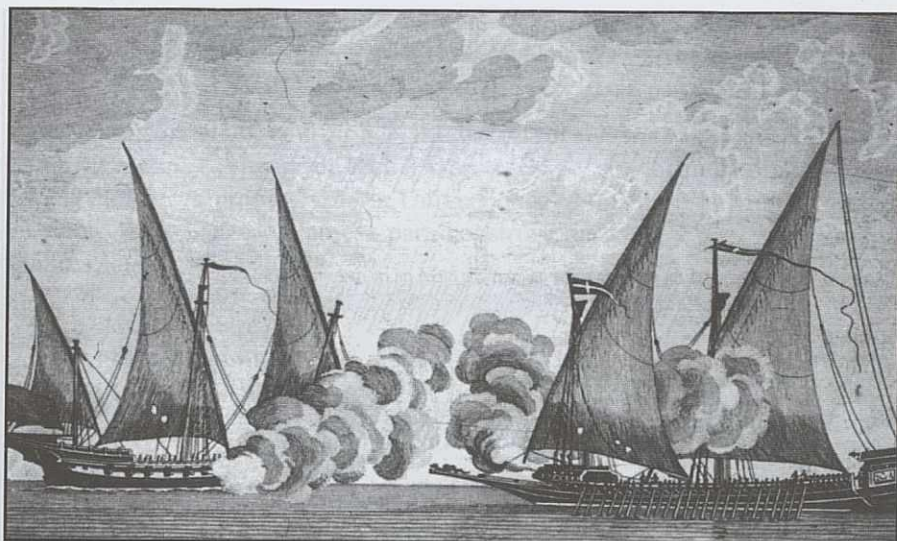
TIPOS DE EMBARCACIONES RÉMICAS MENORES

La mayoría eran hermanas menores de la galera. Empleadas por cristianos y musulmanes para el corso y en menor medida también para el comercio, eran de mucha menor potencia militar, pero mucho más rápidas y camuflables. En sus actividades depredadoras confiaban en la sorpresa y la rápida huida.



Estudio comparativo de tipos, según Olesa Muñido

Las galeotas, de entre 13 y 30 bancos por banda solían ser tripuladas por hombres libres, muchas veces socios, que actuaban también como marineros y soldados. De su velocidad se hizo eco Góngora versando sobre aquellas «galeotas de Argel que un aquilón africano las engendró todas tres». Las fustas, de tamaño semejante eran aún más ligeras, con dos remos por banco. Los bergantines, de no más de 14 metros de eslora por 4 de manga y entre 10 y 15 remos, y uno o dos palos abatibles, embarcaban unos 30 hombres para todo. Eran muy utilizados en la Religión como avisos y ojeadores. Las fragatas, con sólo 10 metros de eslora por 2 de manga y un sólo palo, con una tripulación de unos 20 hombres, podían ser aún menores, las «fregatinas».



Combate entre una galera y un jabeque

El jabeque era mucho mayor y poderoso. Dotado de tres palos y con una eslora de 40 metros por 8,5 de eslora y una batería «a la redonda» era el más poderoso rival de las galeras. Entre 1757 y 1767 la Orden dispuso de uno muy famoso el « San Pietro e san Paolo». Otros muchos tipos difíciles de identificar como falucas, tartanas, barcas, pingues, polacras, saetias y lendres, completaban una numerosa flotilla auxiliar.

Hugo O'DONNELL y DUQUE DE ESTRADA