

LA MARINA MELITENSE Y LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVIII

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
Instituto Complutense de la Orden de Malta

Respuestas a las nuevas amenazas tecnológicas en el siglo XVIII

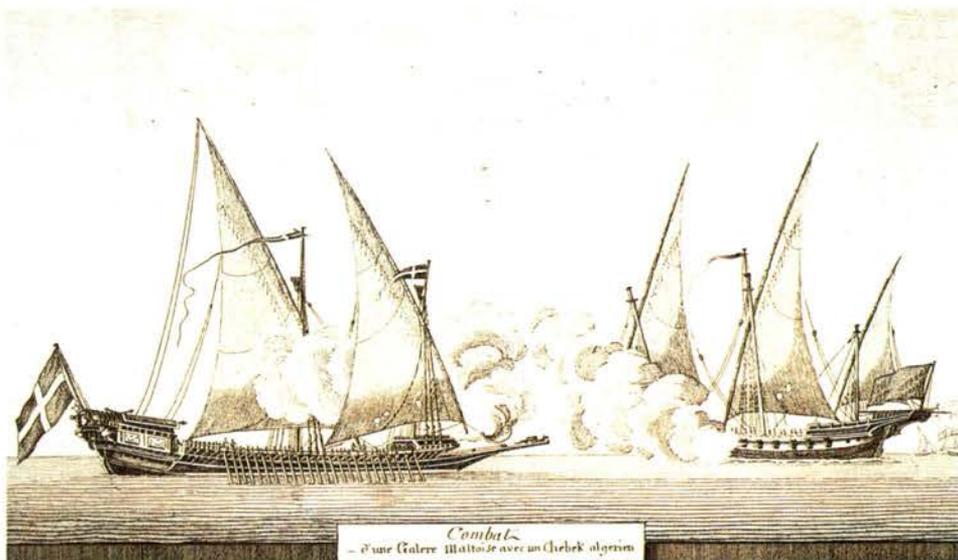
La galera, esa nave alargada, baja y rasa, muy lanzada de proa, de doble propulsión rémico-bélica, había sido la gran baza náutica y naval de la Orden de Malta durante los siglos anteriores.

Sin embargo, en el primer tercio del siglo XVIII, se cuestiona su utilidad ante la aparición y adopción por parte de las soberanías berberiscas norteafricanas, especialmente de Argel, de un nuevo tipo sucesor que a unas mayores cualidades marineras unía un artillado por las bandas mucho más efectivo que las grandes piezas proeles de las galeras y la menuda artillería de sus bordas. Nos estamos refiriendo al xébecq, al jabeque.

En las confrontaciones entre escuadras y grandes unidades de las potencias, no pasa de ser un buque auxiliar o aviso, como sus precedentes las galeotas, las fragatas, y las fustas, pero en la terrible guerrilla de sorpresas y de caza mediterránea, con su cubierta plana y poco arqueada, para desenvolverse mejor la infantería en los abordajes, supuso una verdadera revolución. De líneas rasas, pero de fuerte construcción, podían sostener una batería de 24 cañones de a ocho libras acercándose a las 300 toneladas de porte. Sus tres palos para velas latinas, de los que el trinquete estaba muy caído hacia proa y el mesana muy atrás; su proa, muy aguda, lanzada y robusta de la que sale la roda, como un espolón, nos recuerda la de la galera, pero a popa, sus dos aletas muy salientes sostienen un tablado que sobresale mucho en la toldilla, como una plataforma volante.

La reacción de España y de la Orden de Malta ante esta novedad por parte de sus antagonistas será diferente.

España comenzará por suprimir su escuadra de galeras cartagenera, declarando el Cuerpo a extinguir por iniciativa del marqués de la Ensenada, caballero de San Juan, en 1748, y a instancias del marqués de la Victoria, se inicia una política de construcción de jabeques al año siguiente con cuatro grandes: el *Cazador*, *Volante*, *Liebre* y *Galgo*, cuyos nombres nos hablan ya de su cualidad veloz. El jefe de escuadra Barceló llegaría a sacar el máximo



Grabado del siglo XVIII que representa el combate entre una galera de Malta y un jabeque argelino.

partido de estas naves que sus paisanos baleares ya habían adoptado en su comercio y en su corso.

Sin embargo, a finales de siglo, se vuelve a replantear la cuestión y triunfan de nuevo los partidarios de las galeras, o al menos de los que propugnan conservar alguna, dada la utilidad que suponen para los desembarcos. Se tendrá que acudir entonces, como veremos, a Malta, que aún las conserva, porque ya las atarazanas españolas han sido desmontadas y se ha perdido la técnica de su construcción. El desguace de la última de las de la primera época construidas en España, la *Capitana*, convertida en hospital flotante, se realizaría en 1764, no volviéndose a aceptar el tipo hasta varios lustros después, por influencia, insistimos, melitense. Finalmente, tras la adquisición de dos galeras maltesas, que veremos con más detalle, volverá a construirse el tipo en Mahón y en Cartagena entre 1786 y 1789, cuando ya desde ese primer año han dejado de construirse jabeques, ocupando su lugar las fragatas de hasta 40 cañones.

La Orden de Malta, no se plantea suprimir su tradicional escuadra de galeras en torno a la que existe toda una organización que va mucho más allá de su propia infraestructura interna –hasta la Sacra Infermería de Valetta está fabricada pensando en las condiciones de estos barcos para depositar sus enfermos directamente en sus muelles–, ni en construir jabeques en serie, aunque sí admitirá jabeques corsarios con su bandera y construirá alguno de menor de entre 30 y 60 toneladas, sino que aprovechará la ocasión para convertirse en una potencia mo-

derna acometiendo la construcción de grandes portes del tipo más moderno: navíos de dos puentes y fragatas.

Curiosamente, cuando España decide volver a tener galeras, se encuentra con que la Orden está dispuesta a deshacerse de alguna de las suyas, más por razones de gasto que técnicas o tácticas.

Las galeras melitenses se conservan, pues, aunque modernizadas; de arboladura más compleja, de mayor tamaño y robustez, con la pieza principal o cañón de crujía montada sobre cureña de ruedas.

Se han estilizado aún más, con una proporción entre eslora y manga de siete a uno; cuentan con tres palos (trinquete, mayor y mesana) y una gran complejidad de juego de velas para cada ocasión, del excelente lienzo crudo doble y “cottonina” maltesa, también empleados en los toldos de invierno y verano.

A su armamento se han incorporado todos los avances bélicos del siglo que incluyen en la santabárbara, junto con los tradicionales lingotes de plomo de a quintal para fabricar las balas y las tradicionales armas blancas, las cajas de cartuchos para fusil y pistola (hasta 10.000 por unidad a flote) y las de granadas, bombas incendiarias y camisas de fuego; todo ello estibado en baúles forrados de cobre.

Hasta la Segunda Guerra Mundial se conservaba en el Maritime Museum de Malta una de estas unidades dieciochescas, amarrada al antiguo Muelle de Galeras, junto a Castel St. Angelo, hundida tras un bombardeo de la Luftwaffe.

La Orden no renunciará nunca al tipo, y cuando Napoleón, en 1798, conquistó la isla, llevará consigo la última galera operativa de su historia, con buena parte del botín que le servirá para sufragar su campaña egipcia, corriendo la suerte del resto de la escuadra en Aboukir.

Dotación y guarnición en las galeras melitenses del siglo XVIII

La organización de las galeras de la Religión durante los siglos XVI y XVII, con proyección también al XVIII, ha sido estudiada, con la seriedad que siempre le caracterizó, por Olesa Muñido, pero se hace necesario plantearla en el siglo que analizamos, basados en la documentación que afortunadamente se conserva, no sólo en la National Library de Valetta (1), sino en el propio Museo Naval de Madrid.

(1) En el Archivo de la Orden de Malta de la Biblioteca Nacional de Malta se encuentra abundante información sobre la organización de las galeras, bajo diversos títulos como “Ordinazioni pel buen governo” o “Instruzioni date ai capitani e generali di galere”.

En una galera "Sensile" o sencilla de la Sacra Religión Jerosolimitana embarcaban la dotación o "Equipaggio" con sus oficiales; la chusma o "Ciuma" y los criados. Un total de 517 hombres en una sola galera dieciochesca.

La dotación completa de una galera melitense está constituida por los denominados "Officiali Cavalieri", los "Officiali Marinari", la "Gente di Capo", la "Milizzia" y la "Ciuma".

El mando máximo corresponde al "Capitano", con su segundo, el "Iugotenente col nome di Padrone".

El "Re", que no es ya sólo el comandante de los caballeros que se hallan de guardia, como señala Olesa (2), sino también es el veedor "che fa di parti di riveditori".

El "Cercamar", antiguo director de la artillería, ahora es más bien otro supervisor del amunicionamiento, "per la polvere". Los "Caravanisti", en número de diez, son caballeros o novicios de la mejor escuela de mando. Son muchos menos que en épocas anteriores, en que podían embarcar hasta 50.

Todo este grupo forma los denominados "Oficiales Caballeros", equivalentes en la Armada española a los oficiales "De mar y guerra", es decir, a los mandos del Cuerpo General; y junto a ellos, dos sacerdotes de la Orden: el "Priore", con especiales responsabilidades respecto de los jóvenes novicios, y el "Missionario" o capellán.

Los oficiales de Mar, "Officiali Marinari", son numerosos, perteneciendo a esta categoría también a los que podríamos considerar comparativamente pertenecientes a los cuerpos patentados.

Lo son, naturalmente, el "Piloto" con el copiloto, "Compagno di Piloto"; el "Comitro" o responsable de la maniobra y propulsión de la galera, también con su segundo, el "Sotto Comitro"; el jefe de artillería o maestre artillero, "Capo Maestro Cannoniere"; el contador, o "Scrivano", que ha sustituido al antiguo "Greffier", con su "Sotto Scrivano", el "Chirurgo" o jefe de Sanidad, y el "Agozzino" o alguacil de esclavos, figura idéntica al "Agozzino" pontificio y al "Agozzin" veneciano.

En una categoría inferior se encuadraba la "Gente di Cabo", que también incluía a otros oficios diferentes de los marineros o gente de cabo que se conoce en España como "Maestranza". En este grupo estaba el "capitano dei Marinari", que no es más que un suboficial o contra maestre, figura desconocida para Olesa que se fija más en épocas anteriores; los tres "Consiglieri" o consejeros de los pilotos, gente experimentada e "inteligente" en la navega-

(2) OLESA MUÑOZ, F. F.: *La Organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid, 1968. Tomo II, pág. 1.102.

ción mediterránea; otros suboficiales como el “Sottocomitto de Mezzania” que es un tercer cómitre, colocado a mitad de la crujía y verdadero director de boga, y el “Sottocomitto di Silenzio”, especialista en la boga nocturna y silenciosa en puertos y formaciones enemigas, como observadores infiltrados; los tres maestros carpinteros: el “Maestro dn Ascia”, el “Maestro Calefato” y el “Maestro Remolaro”, supervisor este último de los remos; los auxiliares del escribano, el “Scrivanetto” y el “Paglionere”, “marinaro in Servizio dello scrivano”.

En un primer escalón sanitario el “Barberotto”, que es un mero sangrador.

Los artilleros son marineros y no forman cuerpo militar como en España las brigadas de Artillería de Marina respecto a los navíos, sino como lo son los artilleros de galeras españoles. Hay normalmente dos primeros artilleros “Primi Cannoneri”, dos segundos y un tercero o aprendiz.

La marinería de cabo la componen 18 marineros de primera clase y 45 de segunda, más 11 mozos o pajes, de los que nueve son proeles –la maniobra a proa en galeras es fundamental– y tienen derecho a sueldo y ración y dos son “Muzzi” o aprendices con sólo derecho a “panne e pietanza”.

La tropa embarcada constituye la “Milizzia” al mando de un oficial caballero “Il Sotto Maggiore” que cuenta con un “Sargente”, un “Sotto Sargente”; los cuatro cabos generales o “Caporali di galera” y sus auxiliares, los cuatro “Lanze di Galera” (cabos segundos), y el cabo especialista “Caporale de Granadieri” –en el siglo XVIII se empieza a utilizar la granada de mano en tierra y mar– con su correspondiente auxiliar “Lanza de Granadieri”.

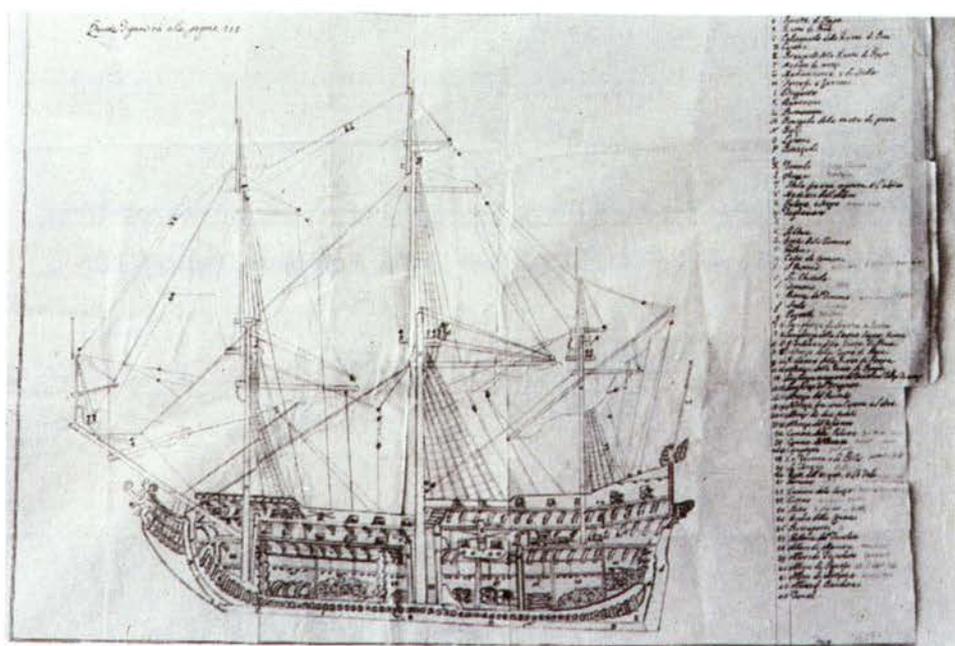
Cincuenta soldados, con un pífano (“Piffaro”), un tambor (“Tamburro”) y un maestro armero (“Armiere”).

La chusma, “Ciurmia” la componen un centenar de “Marinari de Remo”; 176 galeotes, “Sclavi e Forzati” y 50 especialistas voluntarios, “Buonavogli”.

A todos éstos hay que añadir la llamada “Famiglia del Capitano”, consistente en nueve personas del servicio de los caballeros y que atienden la mesa del capitán a la que se sientan.

La nueva flota de navíos

Desde principios de siglo, tanto el imperio otomano, como las soberanías norteafricanas van adoptando, poco a poco, junto con los barcos tradicionales, los buques de alto bordo de impulsión bélica, dotados de cubiertas lo suficientemente resistentes como para soportar el peso de cañones sobre ellas, a los que sólo en grupo y en circunstancias muy favorables pueden atacar con éxito las galeras. La seguridad de las caravanas turcas por su parte ha



Sección longitudinal de uno de los primeros navíos melitenses. Biblioteca Nacional de La Valeta.

obligado a la construcción de grandes mahonas muy armadas. Se imponía por lo tanto un nuevo tipo de barco acorde con las nuevas exigencias tácticas y técnicas.

Un gran maestre español, frey don Raimundo Perellás de Rocafull, anteriormente bailío de Negroponte, crea de la nada, la escuadra de navíos, con el propósito de oponerse a los buques de alto bordo de las potencias musulmanas y de defender la propia base con auténticas baterías flotantes móviles; subsistiendo sin embargo las galeras y manteniéndose entre ambas escuadras una constructiva emulación y con frecuencia una eficaz colaboración. España, en este momento, no dispone aún de navíos, señalando el marqués de la Victoria el momento de su introducción, tras la Guerra de Sucesión: “(el) ... año de 1715 que se empezaron a quitar enteramente las sobrezevaderas y se acortaron los Tajamares” (3).

El 31 de marzo de 1700 encargaba el maestre que una comisión examinase la conveniencia de dotar a la Marina de la Orden de veleros armados de gran tonelaje, adoptándose el mejor buque de guerra que por robustez de estructura y potencia de armamento era capaz de mantenerse en el mar y combatir en todo

(3) Álbum del marqués de la Victoria. Museo Naval. Ms. 2.463, lámina 5.

tiempo: el navío de dos puentes que constituía ya el nervio de las escuadras de las potencias marítimas.

El Gran Maestre Perellás lleva a cabo su costosa determinación tras la pérdida de la galera capitana con la mayor parte de su armamento ante un buque berberisco de mayor porte, ya que como se especifica en la bula pontificia de creación de la nueva escuadra se instituye ésta “a fin de vencer a un enemigo de la Cristiandad con más facilidad ahora que con gran vergüenza infestan de continuo el mar con naves más poderosas” (4).

Para el mantenimiento de los “quattro podrosi vasselli” el propio Gran Maestre correría con los gastos de uno y los de los demás el Hospital, es decir, la Orden, precisándose para estos últimos la importante suma de 140.000 escudos de marca que se consigue con la imposición por diez años una “annua tassa” sobre los frutos de todos los prioratos, bailías, encomiendas, pensiones y cualesquiera otros bienes exentos.

El buque insignia de la nueva escuadra habría de tener un porte de 66 cañones y una dotación de 400 hombres; juntamente con él se construirían dos más de 54 cañones y 300 hombres.

Los dos primeros de ellos el *San Juan* y el *Santiago* se fabrican en el más moderno de los astilleros del Mediterráneo, Tolón, pero la técnica de la propia Orden, con asesoramiento francés, es capaz de construir el *Santa Catalina*. A estos navíos se suma el generoso donativo del propio frey Raimundo.

Perellás que sufraga los gastos de un cuarto buque no planeado, el *Santísima Virgen del Pilar* y *San José*, entrando todos en servicio en 1701, cuando España, no dispone en el Mediterráneo más que una quincena de galeras y en el Atlántico una docena de anticuados galeones.

La escuadra de galeras sigue siendo de gran utilidad contra naves menores y por ello se la mantiene aunque reduciendo su número de ocho a seis, para acudir con ese ahorro al incremento de gastos producido por la construcción y mantenimiento de los nuevos navíos, obteniéndose a estos mismos efectos del papa la autorización para incrementar las “responsiones” o tasas anuales en un 2,50%.

La escuadra de galeras continúa por su parte el ritmo de sus presas menores, libres de inoportunos encuentros con buques superiores de los que les libran sus navíos. Éstos acaban por ser cinco, tras la decisión del gran maestre frey Antonio Manuel de Vilhena de construir otro del tipo del *San Vicente*, el más moderno de

(4) Copia del breve spedito de S. Santità Clemente XI. 15 Aprile 1701. National Library of Malta (N.L.M), Archivio Ordine di Malta (A.O.M), Ms. 1761.

los fabricados, con 52 cañones y 232 hombres de dotación, aunque ello sea a costa de reducir el número de galeras a cuatro.

La bondad de los navíos pronto no tuvo parangón con los de sus opositores que inician una etapa de convenios con las potencias cristianas, reduciéndose su actividad corsaria.

Llegados a este punto, los grandes navíos de dos puentes empiezan a resultar desproporcionados y costosos, y se vuelve a plantear la elección de un nuevo tipo de buque de guerra, superior en todo caso al utilizado por el enemigo que ha adoptado preferentemente, como hemos visto, el jabeque, decidiéndose la construcción de fragatas, buques de una sola cubierta y con menos de 40 cañones en una sola batería, pero resistentes, fuertes y muy marineros.

Para ello decide frey Enmanuel de Rohan vender el *San Juan* y el *San Joaquín* al rey de Nápoles en 177.227 scudi y reemplazarlos por fragatas que costaron por ser de nueva construcción 217.000 scudi, resultando un desfase para el Común Tesoro de 40.000 scudi que se esperaba cubrir con el menor costo del mantenimiento de las fragatas.

Organización y actividades de la escuadra de navíos

Dependiente del Gran Maestre y del Soberano Consejo se crea la “Congregatione dei Vasselli” compuesta de un venerable Gran Cruz y de cuatro comisarios, uno por cada nación (5).

Su misión es la de a todos los aspectos políticos, militares y económicos para el buen gobierno de los nuevos buques. Principalmente da las directrices y planea campañas, enrola y licencia, nombra y depone y vigila el mantenimiento y los servicios.

El mando operativo de la escuadra lo ostenta el comandante de los navíos, elegido por el Consejo por cinco años.

La organización en los navíos era parecida, pero no igual, a la de las galeras. En el navío insignia (el *San Giovanni*) embarcaba el comandante de los navíos y su lugarteniente general.

Cada buque cuenta con un “Capitano di Paviglioni”, un “Maggiore”, un primer y segundo teniente, tres “Insegne” o alféreces más los cuatro “Caravanisti”, su prior y el “Proveditore” u oficial de cuenta y razón.

Todo el equipaje lo componen 454 hombres (unos 400 para los otros na-

(5) *Regoli et Ordinationi per il buon governo della squadra de i vasselli del Sacro Ordine militare de S. Giovanni Gerosolimitano*. 1709. N.L.M. A.O.M. Ms. 1.761.

víos), de ellos 200 marineros de tres clases y 88 de tropa entre soldados y granaderos. Los artilleros, como en galeras no forman cuerpo, pero son más numerosos (unos 30 de diferentes categorías).

En cada navío embarcan cuatro jóvenes caballeros caravanistas o novicios con 19 años, conocedores ya del ejercicio de la caravana y armados de buenos fusiles o mosquetes. Los navíos, requieren mucho más de personal técnico que de meros combatientes, por ello, la participación de caballeros aprendices se reduce a los que verdaderamente están dispuestos a seguir la carrera de las armas en el mar, en las listas de la Religión, o bien como corsarios con ese mismo pabellón, o en el de naciones aliadas.

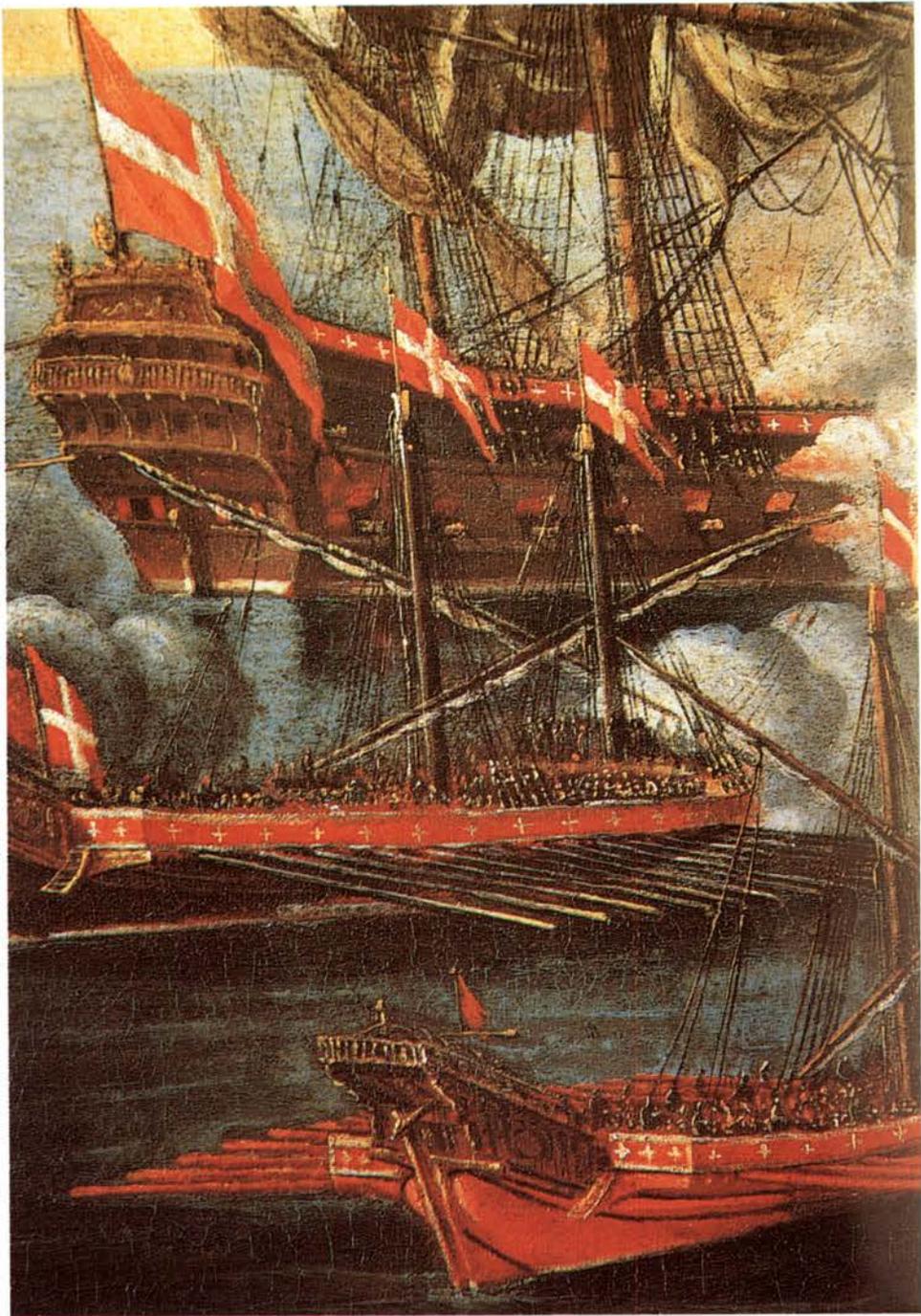
El realidad el buque es una doble escuela: de caravanistas, dirigidos por su maestro o prior, y de futuros marineros, de “muzzi”, que constituyen un 10% de la dotación, de entre 14 y 16 años, de buen cuerpo y mejor espíritu, organizándose “come un Seminario di Marinaria”. Patiño, al crear la Real Compañía de Caballeros Guardia Marinas emplearía el mismo término de “seminario donde la juventud de la nobleza española se habría de enseñar a desarmar las fuerzas de los elementos con la industria de su ingenio y de su arte” (6).

En los buques de alto bordo se emplean óboes, pífanos, trompetas y tambores, con gran profusión, notablemente superior a la española en número y tipos de instrumentos.

En un primer momento, hasta 1705, se estudia una táctica combinada de galeras y navíos que no da resultado por ser buques de tan diferentes necesidades y utilización que se evidenciaba imposible el llevar a cabo una dirección unitaria de las operaciones. A partir de ese momento las galeras seguirán actuando por su cuenta y lo propio harán los navíos que según la ocasión operarán independientemente, ya que su poder lo permite, o formando flotilla.

Las presas de los nuevos buques se suceden con éxitos tan sonados como la captura del *Rosa de Túnez*, de 40 cañones, que se incorporaría a la flota de navíos melitense con el nombre de *Santa Cruz*, en 1706; el hundimiento de la capitana de Trípoli por el *San Juan*, el apresamiento de *La Media Luna* por el *Santa Catalina*, en 1713, los de los tunecinos *Sol de Oro* y *Puercoespín* por el *San Jorge*, en 1721. En 1723 entre el *San Juan* y el *San Vicente* se captura la vicealmiranta de Túnez y las acciones ya incluso se extienden al Atlántico, como la realizada en 1725 entre cabo Espartel y cabo San Vicente a la que de 1742 a 1752 seguirían otros nueve cruceros por esas aguas nunca hasta entonces visitadas por naves de la Religión.

(6) Real Orden de 15 de abril de 1717.



Vista parcial de un fresco del Palacio Magistral de La Valeta en el que aparecen dos galeras de la Religión, junto al navío *San Giovanni*.

En 1732, entre el *San Antonio* y el *San Jorge*, capturan nada menos que la sultana del convoy que iba de Constantinopla a Egipto, y al año siguiente les toca la vez a tres navíos argelinos menos poderosos y artillados.

Formando escuadra pueden colaborar eficazmente con las de sus aliados; así con la española en el socorro de Orán de 1707 en el que el lugarteniente de los navíos frey Antonio Francisco de Castel Saint Pierre cubre con su fuego el desembarco de caballería e infantería que salvaría la plaza, que se habría de perder sin embargo al año siguiente; con la de Venecia en los años 1715 y 1716 en las operaciones contra los turcos de Morea y Corfú. Con ocasión de la guerra con Marruecos, el 14 de marzo de 1775, por conducto de su embajador en España frey Fernando de Melgarejo, la Orden ofreció a Carlos III el servicio de dos navíos y de la escuadra de galeras, ofrecimiento agradecido pero no aceptado por el Rey que consideraba que sus fuerzas bastaban y dejaba “al arbitrio del señor Gran Maestre el emplear separadamente las suyas del modo que gustare contra las potencias africanas, mediante el instituto de su Religión” (7).

Relaciones institucionales y comerciales entre las armadas española y melitense

El tiempo no permite señalar, como correspondería aquí, las múltiples relaciones y actuaciones personales de aquellos marinos que, como en otras partes de Europa, reunieron sin mayor problema las condiciones de súbditos del Rey y caballeros de San Juan.

Nuestros marinos españoles obtuvieron siempre licencia del Gran Maestre para servir con toda honorabilidad en la Marina nacional, y, por su parte, el rey de España habitualmente concedía permisos temporales de larga duración para cumplir con las obligaciones que imponía la Sacra Religión.

Aunque desde el reinado de Carlos III se observa una mayor dificultad en el otorgamiento de licencias temporales, reduciéndose éstas a motivaciones de salud o traslados para “cambiar de aires”, lo cierto es que, de no estar en plena campaña o en estado de guerra, se vienen concediendo autorizaciones a los jóvenes marinos españoles para cumplir su tiempo de prácticas en “caravanas”, y no perder antigüedad en la Orden.

Por otra parte, el grado, los méritos y la antigüedad adquiridos en una u otra Marina, venían siendo reconocidos por la de la opción final o temporal del aspirante.

(7) Carta al Sr. D. Fernando de Melgarejo, embajador de Malta. Aranjuez, 7 de abril de 1777. Archivo General de Simancas. Guerra. Legajo 2.008.

En otro orden de cosas, las relaciones bilaterales estuvieron siempre presididas por una deferencia entrañable y un trato exquisito, apreciándose a finales de siglo, coincidiendo con la proyección española hacia Oriente, un notable incremento de transacciones.

El tradicional halcón, prenda del vasallaje desde tiempos de Carlos V, fue religiosamente entregado anualmente, junto con otros obsequios de animales norteafricanos, especialmente apreciados en la Corte de Madrid.

Dos gacelas que desde Barcelona a Aranjuez viajaron para deleite de Carlos III en 1772, despertaron la admiración de cuantos lugareños del tránsito se reunieron para verlas.

La recluta de pilotos y marineros malteses fue continua, por las buenas relaciones existentes, los mejores sueldos de la Real Armada y los incentivos concedidos, y el tradicional espíritu emigrante maltés (8).

Con motivo de la compra de las dos galeras en 1785, se reclutan inicialmente 250 marineros voluntarios y se piden y conceden temporalmente dos pilotos, un contramaestre segundo y 79 hombres de mar con la obligación de restituirse a Malta lo antes posible. La cifra total acabará siendo de 352 marineros.

Los pilotos pronto pretenderán continuar al servicio de Carlos III, pidiéndose exhaustivos informes sobre ellos para admitirlos en el Cuerpo, más en razón de agravios alegados por sus compañeros españoles que por cualquiera otra consideración.

La ropa de la marinería maltesa era de excelente calidad. De esta época es la misión de los navíos *Soberano* y *Firme* al mando de don Juan de Lángara, con el encargo de adquirir ropa para la marinería española y de llevar muestras para los uniformes de las tropas del cuerpo de Batallones (Infantería de Marina).

En el *Firme* embarcarían con destino a Cartagena mil capotes de mar o “marseleses”, mil camisas, 500 chaquetas, 500 pares de calzones y 500 chalecos para marineros. No se llegarían a contratar sin embargo los uniformes de soldado (chupa y calzón blanco) pese a sólo costar 22 reales cada conjunto y de ser “de tan buena calidad de género de algodón que puede lavarse continuamente con agua de la mar y lo usan los soldados en las galeras de la Religión”, en aras del proteccionismo y “por el perjuicio que se seguiría a nuestras fábricas” como se hace constar en un informe de la Junta del Departamento de Cádiz (9).

Durante casi todo el siglo XVIII el interés de España por el Mediterráneo oriental fue prácticamente nulo; sin embargo, la deseada paz con Argel no parecía poderse conseguir sin establecer relaciones diplomáticas con el decadente

(8) *Noticia de los sueldos y condiciones que se ofrecía a los marineros que entraban al servicio del rey de España*. Museo Naval, Colec. Vargas Ponce. Vol. III, Tomo IV. Doc. 170.

(9) Museo Naval. Ms. 1374. Dto. 231.

pero aún emblemático Sultán turco. En esta maniobra diplomática de aproximación, la Orden de Malta iba a ser de una gran utilidad, aportando los conocimientos hidrográficos de sus pilotos que servirán de base a las importantes tareas que llevarán a cabo los diferentes buques españoles que, como venía siendo habitual, compartían sus misiones políticas con otras en beneficio de la ciencia. Aun antes de 1782, fecha del primer tratado con la Puerta, las relaciones hispano-turcas se vieron favorecidas por el auxilio de los sanjuanistas.

El navío *San Pascual* será debidamente auxiliado por los caballeros en su viaje a Constantinopla de 1784; en 1790 el piloto de la fragata *Soledad* recibirá el oportuno asesoramiento y en 1795, el de su misma condición don Nicolás de Módena.

El único punto de cierta fricción en las relaciones diplomáticas lo constituiría el deseo de mantener una neutralidad a toda costa por parte de los caballeros en las diversas guerras entre españoles e ingleses. El Gran Puerto era utilizado por el corso español para vender sus presas, e incluso para armar sus barcos, lo que se consideraba por los ingleses como acto hostil por parte de los anfitriones que lo permitían; por ello se tuvieron que adoptar ciertas medidas restrictivas que no siempre fueron comprendidas por Madrid.

En todo caso, nunca llegaron a enturbiar la buena correspondencia general, pese a que los incidentes llegaron a llenar tres grandes legajos de archivo (10).

La adquisición de galeras melitenses

Aprovechando el viaje de la escuadra de Gabriel de Aristizábal a Turquía, se inician las conversaciones para adquirir galeras en Malta, tras haber comprobado que su construcción sería mucho más costosa en España y la calidad de las maltesas muy superior (11).

Se trataba de grandes galeras de 155 pies franceses con seis pulgadas de eslora y 22 pies de manga en las que cada pieza de madera exigía una calidad y una procedencia. La isla de Malta es estéril y no produce maderas de construcción, pero los grandes bosques de las encomiendas europeas de la Orden las proporcionaban.

El roble de Rumanía, tan bueno o mejor que el inglés, era necesario para las fuertes piezas de la quilla, codaste, roda, cuadernas y crujía. El pino calabrés se utilizaba para las obras muertas y su forro interior. El pino de Flandes y de Venecia era el utilizado para la cámara, entarimados y pañoles.

(10) *Scritture sui fatti degli Spagnoli e degli inglesi pregiudiziali alla neutralita del Porto della Religione*. N.L.M., A.O.M. Mss. 1.778-1.780.

(11) Todo el expediente se encuentra en el Museo Naval. Ms. 1.682



General de las Galeras de Malta, en una acuarela de época.

Los puntales de la bodega exigían madera de castaño y para entablar la propia cámara y hacer el timón se requería madera de nogal. La de haya era suficiente para remos y apoyos del toldo.

El pino del Norte, en grandes piezas monóxilas se utilizaba, al igual que en España, para las arboladuras, y la motonería empleaba álamo negro ya que carecían de las maderas tropicales americanas de las que disponía España.

En un principio se pensó en construir las nuevas galeras en las atarazanas de Birgu o de La Valetta, pero pronto surgió la oportunidad de comprarlas hechas a un precio de ganga.

La situación por la que pasan en estos momentos las finanzas de la Orden, y los gastos en galeras pueden excusarse, disponiéndose, como se dispone, de buques de guerra de alto bordo; por otra parte, la escasa actividad de presas ha dejado de proporcionar la mano de obra forzada exclusiva de estos barcos, por lo que permanecen con la chusma incompleta.

El Gran Maestre, a través del bailío Argote, encargado de negocios en Malta, ofrece a la venta dos de sus cuatro galeras, a libre elección de los adquirentes.

Inmediatamente, los primeros calafates y maestros carpinteros del navío *Triunfante* reconocen las galeras informando del excelente estado de la *Generala*, construida hacía sólo un año, del buen estado de la *Magistral*, que aunque con tres años de vida tenía una fácil y poco costosa carena, de la mala situación de la *Victoria*, con la misma edad que la anterior, pero quebrantada por una reciente varada, y del buen estado también de la más veterana de todas, la *San Luis*, con cinco años, es decir, la mitad de la vida ordinaria de este tipo de buques.

Elegidas la *Magistral* y la *Generala*, el Gran Maestre cambia de opinión y decide conservar la joven *Generala*, ofreciendo a cambio la *San Luis*. El precio es aceptado inmediatamente, ascendiendo a 135.869 escudos malteses por las dos, es decir, valorando los cascos en $\frac{2}{3}$ y $\frac{1}{2}$, respectivamente, de su valor de construcción.

Tras una habilitación equivalente a un centenar de miles de escudos, se hacen los buques para España el 5 de mayo de 1785, al mando, respectivamente, de los capitanes de fragata, don José de Vargas y don Juan Martínez.

El Gran Maestre había adelantado el dinero para los adobíos, víveres y pagas de personal, pero pide ahora una gracia excepcional a Carlos III: la de que la "Cámara del Común Tesoro" cobre en duros de buena plata mejicana para "evitar el premio del cange" es decir, libres de derechos, lo que le es concedido.

Pero la mejor cata de las relaciones entre las dos potencias navales la constituyeron sin duda los numerosos marinos ilustrados españoles que ostentaron sobre su pecho la cruz octogonal y de los que Ensenada, Juan, los Valdés, Arriaga, Malaspina, Liniers y Fernández de Navarrete, son únicamente los más significados.