

LAS GALERAS DE LA ORDEN DE MALTA

José Ramón VALLESPÍN GÓMEZ
Capitán de navío

Introducción

La Orden Hospitalaria de San Juan (en adelante, «la Orden», haciendo gracia al lector de evitarle el esfuerzo de averiguar sus distintos nombres a lo largo de su dilatada historia) ha pasado a lo largo de su vida por diversas etapas, en cada una de las cuales ha tenido unas características específicas. En este trabajo vamos a exponer una de ellas: la de haber tenido una marina militar basada sobre todo en sus galeras. Ese será el tema que ocupará mayor extensión dentro de él, sin perjuicio de que, en aras de la coherencia, y para mejor comprensión de lo que se va a tratar, se hagan las necesarias excursiones en otras dimensiones de la Orden.

A modo de resumen, y también como justificación del trabajo, la flota (1) de galeras de la Orden tuvo una dimensión realmente pequeña en comparación con las flotas de las naciones mediterráneas de su tiempo, lo cual no deja de estar en consonancia con la dimensión de la propia Orden como nación soberana; sin embargo, tuvo una importancia bastante superior a la que aquella podía anticipar. Fue así porque siempre fue una fuerza naval impelida de una motivación superior y una eficacia por encima de lo corriente, derivada especialmente de aquella motivación, que era sobre todo religiosa, pero religiosa cuando la religión era el orden social imperante, especialmente en la Orden. Su utilidad principal fue combatir al islam, tanto participando en combates contra las flotas otomanas y berberiscas, aisladamente o en coalición con marinas cristianas, como atacando su tráfico mercante y defendiendo el propio. Se puede decir que, conforme fueron evolucionando las naciones

(1) Aunque no es estrictamente correcto, pues en los tiempos de que trata este trabajo las flotas eran más bien las agrupaciones de buques mercantes, en aras de ser entendidos más fácilmente por el lector de hoy nos tomamos la licencia de utilizar el término «flota» para referirnos en general al conjunto de los barcos de la Orden de Malta, y en particular a los de guerra. De la misma manera, utilizaremos «escuadra» para referirnos en concreto a las agrupaciones tácticas, temporales, con las que se ejecutaban las operaciones concretas.

cristianas en entidades más laicas, la Orden, y consecuentemente su flota, fue adquiriendo un carácter relativamente anacrónico, y eso fue lo que, a la postre, condujo a su progresiva transformación y eventual desaparición. Nada de ello fue óbice para que siempre tuviera un carácter «profesional».

Origen y naturaleza

La Orden nació en tierra, y consecuentemente terrestres fueron su primeras fuerzas militares, cuando a su originaria dimensión hospitalaria se unió la de defensa de la cristiandad, inicialmente centrada en la protección de los peregrinos a Tierra Santa. Aun así, pronto la Orden, conforme fue creciendo, necesitó de una flota mercante que sirviera a sus necesidades logísticas. Ya en la conquista de Tiro en 1124 (2), durante las Cruzadas, la Orden empleó una flota que podemos llamar naval, y en 1234 se nombró un *Comendator Navium* (3), pero no fue hasta su expulsión de Palestina cuando la faceta militar se hizo sustancialmente naval. Se puede fijar el año 1300 como el de la formación de la flota de la Orden en Chipre –donde se estableció en 1292–, poco antes de su asentamiento en Rodas –a partir de 1306–. En 1312, la Orden aumentó su flota con la cesión de parte de la del Temple, disuelta por el papa Clemente V.

Desde el principio, y de nuevo en consonancia con el carácter de la Orden, fue una flota caracterizada por su frugalidad y su gran motivación en la lucha contra el infiel, y durante un notable periodo, en el siglo XVI, desde su establecimiento en Malta estuvo subordinada a España, pues es Carlos V quien concede la soberanía sobre las islas del archipiélago, con la condición añadida de guarnecer y defender Trípoli. Si las fortificaciones de la Orden fueron su escudo, la flota fue su espada.

Su función de interdicción del tráfico mercante musulmán, que reportaba a la Orden unos ingresos económicos notables, le dio además un carácter marcadamente corsario, sin perjuicio de su existencia como marina de guerra regular. Consecuentemente, la Sublime Puerta la consideró siempre una fuerza pirata. Hay que señalar aquí que, por esa dimensión económica de su actividad corsaria, en ocasiones el corso maltés, tanto el de la Orden como el privado, atacó también el tráfico mercante de naciones cristianas, sobre todo de Venecia, lo que causó irritación en Italia. Esto sucedió especialmente durante su periodo de establecimiento en Rodas, pero también en Malta. Fuera esto más o menos inconsecuente con su propósito general, el de luchar contra el islam, la realidad es que esa base corsaria de la Orden sirvió de fuente de gente y barcos para la marina regular.

(2) DAUBER, Robert von, y SPADA, Antonio: *La marina del Sovrano Militare Ordine di Malta*, Brescia, Grafo, 1992, p. 83.

(3) ATAUZ, Ayşe Devrim: *Eight Thousand Years of Maltese Maritime History*, University Press of Florida, 2008, p. 73.

Como ya se ha anticipado, la flota de la Orden fue siempre una fuerza reducida. Cuando se asienta en Malta procedente de Rodas, apenas cuenta con tres galeras, y en su momento de mayor esplendor, cuando el Gran Sitio, no pasó de tener nueve. El número más habitual de galeras de la Orden es de cuatro o cinco. A partir del siglo XVIII se dotó de un reducido número de navíos –naves propulsadas exclusivamente a vela–, que fueron ocupando el lugar de las galeras –de vela y sobre todo de remo– como fuerza de combate. No obstante su reducida dimensión, y en todo tiempo, la flota de la Orden demostró una excelente preparación, organización, motivación y adiestramiento, lo que la convirtió en una fuerza naval temida por sus enemigos y apreciada por sus aliados.

Buques

Cuando se trasladó a Malta dejando Rodas en manos otomanas, la flota de la Orden contaba con dos carracas: la *Santa Maria*, que se perdió por una explosión accidental, y la *Santa Anna*, que se encargó y fue construida en Niza en 1523. Ambas eran barcos de transporte, pero estaban artilladas para su defensa. Con ese mismo objetivo, la *Santa Anna* tenía los costados emplomados. Ambos barcos sirvieron como alojamiento para los caballeros de la Orden durante su peregrinar de Rodas a Malta y, después, la *Santa Anna* incluso sirvió de apoyo logístico al establecimiento en tierra en la nueva isla, sin perjuicio de que, además, participase en importantes operaciones navales, como la conquista de Túnez de 1535, cuando sus potentes cañones fueron pieza importante en la rendición del fuerte de La Goleta (4). Si es importante mencionar ambas carracas es porque representan el periodo anterior al dominio de las galeras, cuando aún se pensaba que esos enormes barcos podían servir para el combate y, sobre todo, cuando los distintos soberanos hacían alarde de poder con unos barcos impresionantes a la vista pero poco efectivos como naves de guerra. Después, las carracas quedaron relegadas a la función de barcos mercantes especializados en el transporte de grandes cargas. En cualquier caso, parece claro que la «gran carraca de Malta», expresión muy utilizada a lo largo de la historia queriendo hacer referencia a una nave concreta, no se refiere a ninguna de las dos mentadas, sino más bien a una mezcla, mitad confusión y mitad abreviatura, de las dos.

Aparte de las carracas y de algunas otras naves auxiliares, en 1530 la flota constaba de solo tres galeras (5). A partir de ese momento, el número de estas va creciendo, con altibajos, siendo generalmente de cinco a lo largo del siglo XVI, pero nunca pasó de nueve, cifra que alcanzó cuando se produjo el Gran

(4) WISMAYER, Joseph M.: *The Fleet of the Order of St. John, 1530-1798*, Midsea Books Ltd., La Valeta, 1997, p. 5.

(5) Según Wismayer, eran la *San Giovanni*, la *Aquila* y la *Santa Maria Vittoriosa*; según Atauz, la *Santa Maria* (la capitana), la *San Giovanni* y la *Santa Catarina*.



Modelo de galera maltesa. Museo Histórico Naval de Venecia

Sitio de 1565, en que, paradójicamente, esas galeras no se pudieron emplear por haber quedado bloqueadas. El número de galeras más habitual en el siglo XVII es de seis o siete, y ya en el XVIII son típicamente cuatro hasta su desaparición al final del siglo, proceso similar al de las flotas de las naciones mediterráneas. La mayoría de esas galeras se construyeron fuera de Malta; las más, en Marsella, y algunas, en Venecia –los dos grandes arsenales de galeras de entonces–, pues Malta no tenía los recursos adecuados para construir grandes barcos. Carecía de la madera necesaria y, consecuentemente, no había constructores realmente capaces de hacerlos. No obstante, en Malta se construyeron un total de treinta de las galeras de la Orden. Como nota anecdótica sobre esto, algunas de ellas se construyeron en la isla, pero con piezas labradas en Venecia.

Las galeras maltesas no tuvieron especificidades propias; fueron similares a las de su entorno, siendo en general de tipo ponentino, pero más ligeras. Como todas, eran barcos pensados sustancialmente para combatir a remo, aprovechando la capacidad de maniobra que esa propulsión proporcionaba con respecto a la vélica, y fue la imposibilidad práctica de elevar la plataforma donde remaba la chusma lo que impidió que se dotaran de la artillería –cada vez más importante como arma de combate– con que se dotaron luego los galeones. Como todas las de la edad moderna, para dotarlas de la

numerosa chusma que precisaban fue necesario recurrir a los penados y, sobre todo, a los prisioneros de guerra. También en la misma línea que el resto, a mediados del siglo XVI adoptaron el remo «a galocha» –un solo remo por banco–, que se adoptó primero en las galeras españolas como forma de mitigar la complejidad logística que significaba tener distintos tipos de remo, amén de reducir el riesgo de que unos remos se molestaran a otros en su boga independiente y del embarazo que los remos a tercerol y a cuarterol provocaban en el talar. Por fin, en el siglo XVIII incorporaron un tercer mástil: el de popa o mesana, más para ayudar al gobierno de la nave que por su impulso vélico. En fin, para entender el devenir de las galeras de Malta basta leer la conclusión de la estupenda obra de Rodríguez González sobre las españolas (6), donde queda perfectamente reflejado.

En particular, aparte de la magistral (real), un barco más de representación que otra cosa, en la flota de la Orden había tres clases de galeras, a saber (de mayor a menor tamaño): la capitana, de 28 a 30 remos por banda, 54 metros de eslora, casi 8 de manga y 2,5 de calado; la patrona (la del segundo en el mando de la escuadra), de 27 remos por banda, y las ordinarias, de 26 remos por banda, con cinco remeros cada remo (y banco). Estas tenían una dotación de unos 165 hombres de cabo (oficiales, marinería y soldados).

Lógicamente, en la flota de la Orden también había embarcaciones menores que las galeras, sobre todo galeotas, más numerosas relativamente en el siglo XVIII por el declive de sus hermanas mayores. Tenían hasta 18 remos por banda y una dotación que podía alcanzar los 250 hombres, aunque generalmente no superaban los 150. Si las galeras eran de por sí barcos con una autonomía relativamente corta, debido a su ligereza y limitada capacidad de carga, más reducida aún era la de las galeotas y, consecuentemente, reducido era asimismo su radio de acción. En general se trataba de barcos corsarios, de propiedad por tanto privada, que izaban la bandera de la Orden. Como barcos auxiliares de las galeras, se las utilizaba de correo y para realizar las labores de descubierta. Era muy frecuente que fueran embarcaciones que habían sido capturadas, con pocos daños, al enemigo.

A mitad del siglo XVIII, debido a las crecientes dificultades de financiación y obtención de esclavos para el remo, la Orden adquirió medias galeras, de hasta 14 remos y un máximo de 200 hombres de dotación, dotadas de dos mástiles con sus correspondientes velas latinas. Montaban apenas tres cañones en crujía. Dos ejemplos particulares de estas embarcaciones fueron la *Sant'Anna* y la *Sant'Ursola*, incorporadas en 1742. Y solo un año después se incorporaron los jabeques, unos barcos que mezclaban en la cubierta baja tanto remos como cañones –obviamente, menos remos que una galera y menos cañones que un barco de alto bordo–. El primero se utilizó como transporte de víveres desde Sicilia. En 1754 se adquirieron dos más: el *San Pietro*

(6) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Galeras españolas, del Egeo al Mar de la China*, Navantia S.A., 2007, pp. 243-247. La evolución de las galeras de la Orden siguió un curso estrictamente paralelo al de las españolas.

y el *San Paolo*, para servir además de guardacostas en el puerto, y poco después se adquirió el *Spiritu Santo*. Estos barcos, con desplazamientos de entre 10 y 100 toneladas y dotaciones de entre 6 y 24 personas, marcan el principio del fin de las galeras.

No obstante, el verdadero relevo de estas como barcos de combate lo dan los navíos de línea. Como ya se ha anticipado, en el siglo XVIII, y casi durante su entera duración, a la agrupación de galeras se añadió otra formada por cuatro de aquellos barcos –al principio se unió un quinto, el *Santa Croce*, navío de 50 cañones apresado por el propio escuadrón de navíos a los tunecinos en 1706–. En total, durante la existencia de la agrupación fueron veinte los barcos que la formaron en distintos periodos de tiempo, construidos casi todos en Tolón. Entre todos destaca el *San Juan Bautista*.

El puerto y el arsenal

El concepto más arraigado de lo que, desde el punto de vista militar, había de ser la Orden se había fraguado en las Cruzadas, y consistía en que debía ser al tiempo escudo para defender y espada para atacar. A partir de que la Orden se hizo sustancialmente naval, esa dualidad se materializó en la posesión y mantenimiento simultáneo de fortalezas (el escudo) y galeras (la espada). Y, lógicamente, los puertos donde se mantenían las galeras mientras no estaban en acción debían ser escudos que las protegieran. Todos los puertos en propiedad de la Orden a lo largo de su historia hasta el siglo XVI (San Juan de Acre, Limasol y Rodas) eran bahías protegidas naturalmente, y la Orden aumentó esta protección de forma artificial construyendo sus respectivas fortalezas.

El establecimiento de la Orden en la isla de Malta no se realizó sin cierto recelo por parte del gran maestre Philippe Villiers de l'Isle-Adam, quien tenía más bien en mente la reconquista de la isla de Rodas, para volver a instalarse en ella. No obstante, la fuerza de los hechos le hizo aceptar el regalo del emperador Carlos I y la correspondiente sumisión a este, interesado no solo en dotar de defensa a una isla tan tentadora para la Sublime Puerta como base de operaciones cercana al canal de Sicilia, sino también en proyectar desde allí el corsarismo contra el tráfico mercante otomano. Ayudaron a este cambio de opinión las excelentes condiciones del puerto de la capital, Birgu, para basar su flota y crear un arsenal donde mantenerla y, a ser posible, construir los barcos que esa flota fuera necesitando con los recursos de que se fuese disponiendo.

Organización

El jefe de la flota era el almirante, pero hay que aclarar que este era más un ministro de Marina que un mando naval embarcado, como había sido el caso en la España de la Edad Media. En el siglo XVI, por imposición de Carlos V,



Isla de Malta con sus fortificaciones

tenía que ser italiano, lo que puede parecer contradictorio si no se tiene en cuenta que, entonces, aquel era el soberano de gran parte de Italia, que le mostraba gran lealtad y en cuyos grandes dignatarios confiaba. Ha de tenerse en cuenta que Malta, a pesar de que durante un largo periodo de tiempo perteneció a la Corona de Aragón (desde su conquista por Pedro III, en 1283, hasta su cesión a la Orden, en 1530), para esta era uno más de los territorios italianos, e italiano, en concreto siciliano, fue siempre su carácter. De ese modo, con esa medida, Carlos V estaba realmente respetando la idiosincrasia de la isla.

El almirante de la flota tenía a sus órdenes al capitán general, que era quien estaba al mando operativo de las galeras. A partir de 1700, cuando adquirió navíos redondos, la flota de guerra de Malta se estructuró en dos agrupaciones (*congregazioni*), las de un tipo y otro de barco. Cosa curiosa: el capitán general podía ser de cualquier lengua, es decir, no tenía que ser italiano. Quizá esto se debiera a que los navíos eran barcos cuya técnica no se dominaba en la isla. En cualquier caso, cuando operaban juntos, este último estaba subordinado al capitán general y, consecuentemente, su designación oficial era de teniente general.

Además de los mandos que hoy llamaríamos «operativos», había un consejo para la administración superior de cada agrupación, y administradores encargados de las distintas funciones logísticas.

Personal

Las tripulaciones de las galeras de la Orden eran en su mayor parte similares a las de las galeras cristianas pero, en lugar de embarcar tropas profesionales para dotarlas de infantería, que era su arma principal, su fuerza de combate se basaba en los miembros de la propia orden, vertebrados en dos órdenes jerárquicos principales. Arriba estaban los caballeros, guerreros vocacionales que hacían voto de castidad, pobreza y obediencia, y bajo estos, los aspirantes a esa categoría. La recluta de estos últimos se hacía en los distintos prioratos de la Orden. Una vez jurados y hechos los votos, eran enviados a la isla, donde se les embarcaba para «hacer las caravanas» (campanías), en las que aprendían el oficio de forma práctica bajo la supervisión de los caballeros. Para ser ordenados tenían que hacer un crucero de al menos seis meses. Por eso, a los aspirantes se les denominaba corrientemente «caravanistas». Los caballeros eran, de esa forma, monjes soldado, guerreros muy motivados, y normalmente pertenecían a la orden de por vida, adquiriendo de ese modo una experiencia militar muy valiosa. En cierto sentido, los oficiales de la Armada actual son descendientes de esa tradición; no en vano, hasta no hace mucho tiempo pedían permiso para casarse, norma que no está lejana del celibato que practicaban aquellos caballeros. También se refleja ello en el carácter más religioso de los oficiales de la Armada –y, consecuentemente, de la Armada en general– comparado con el de la media de la ciudadanía.

En cuanto a los remeros, como era general entonces se componían de prisioneros de guerra, forzados, y buenas boyas. Como se indica más adelante, la dificultad de contar con remeros suficientes, que fue creciendo a lo largo del tiempo que existió la flota de la Orden, fue una de las causas que obligaron a sustituir las galeras por barcos menos basados en la propulsión a remo.

El curso

Operaciones

Como se ha indicado en la introducción y se ha ido detallando hasta este punto, la flota de la Orden fue siempre una fuerza elitista y muy profesional, de dimensión muy reducida en comparación con la de las flotas de guerra de los reinos y repúblicas cristianas de la época, y por eso su participación en las distintas campañas contra el islam tenía un carácter complementario de aquellas. Un buen ejemplo de ello es la batalla de Lepanto, cuyo 450.º aniversario se cumple este año. En esa ocasión, la Orden aportó una escuadra de cuatro

galeras al mando del caballero Pietro Giustinianni, entonces prior de Mesina. Las galeras bajo su mando fueron la *Santa Maria della Vittoria* –que era la capitana–, la *San Pietro* y la *San Gionvanni*. Armado con el privilegio que le correspondía a la Orden, reclamó Giustinianni luchar al lado de la *Real* de Juan de Austria, pero la competencia en esa ocasión era muy grande y tuvo que conformarse con ocupar el extremo derecho del cuerpo central de la formación de combate ordenada, lo que no dejaba de ser un puesto distinguido. Allí, las galeras de Malta sufrieron el ataque directo de la escuadra de Uluj Alí, posiblemente la más capaz de entre las que formaban la flota otomana. El renegado calabrés se encontró así con una presa que consideraba muy valiosa, pues la Orden venía siendo un quebradero de cabeza para el imperio otomano desde su creación, en particular sus barcos, que eran considerados por aquel simples piratas. Abordada la galera de Giustinianni y herido este, a pesar de la heroica defensa de sus caballeros, tuvo finalmente que rendirse. Tomada a remolque, se convirtió en presa de Uluj Alí, pero los refuerzos enviados por don Álvaro de Bazán la retomaron, salvando con ello la vida de Giustinianni. Uluj Alí conservó el estandarte, lo que fue considerado un triunfo, dentro del descalabro total sufrido, al presentarlo al sultán Selim II. Ello da una idea del concepto en que la Sublime Puerta tenía a las galeras de Malta.

Un conflicto ilustrativo de lo que fue la actividad naval de la Orden fue la participación de su escuadra de galeras en la guerra de Candía (7) (1645-1669), que enfrentó a Venecia con el imperio otomano cuando este decidió, y finalmente consiguió, como antes había hecho con Chipre, apoderarse de la isla mayor del Egeo. La guerra estalló, entre otras razones, por las actividades corsarias de la Orden, pues en 1644, el 28 de septiembre, la escuadra de galeras sanjuanista, compuesta por siete unidades y bajo el mando del capitán general Boisbodrant –que perdió la vida en la acción–, avistando a 70 millas de Rodas diez barcos turcos acercándose a ella, atacó a dos, hundiendo a uno y capturando a otro, que llevó a Creta. Irritado enormemente el sultán, porque a bordo iba una de sus favoritas con su hijo de corta edad, se desató la guerra. A pesar de que Venecia acusó a la Orden de ser la culpable del estallido del conflicto, al final Malta luchó a su lado contra los turcos en una guerra que acabó agotando a ambas.

La batalla más importante del conflicto fue la conocida como «tercera batalla de los Dardanelos» (1656), en la que siete galeras de Malta, bajo el mando de Gregorio Caraffa, se unieron a una flota veneciana, compuesta por 25 galeras, 7 galeazas y 28 buques de vela, bajo el mando del almirante Lorenzo Marcello. Como había sucedido con los enfrentamientos de los dos años anteriores en el mismo escenario, el choque fue consecuencia del bloqueo del estrecho, impuesto por los venecianos para tratar de evitar que el Turco enviara refuerzos a Creta, solo que en este caso el triunfo fue para los cristianos. La flota combinada esperó a la turca –que, bajo el mando de

(7) Entonces Creta era conocida por el nombre de «Candía».



Batalla de los Dardanelos (1566), de Pieter Casteleyn. Museo Real de las Fuerzas Armadas y la Historia Militar (Bruselas)

Chinam Pachá, estaba compuesta por 77 galeras, 9 galeazas y 28 fragatas— a la salida del estrecho y recibió el ataque inicial con viento del norte, favorable a sus enemigos. Sin embargo, poco después el viento cambió, facilitando el ataque cristiano. Debido en gran parte a la pericia y combatividad de los malteses, las galeras turcas iniciaron una retirada que dejó desprotegidas las galeazas, las cuales fueron asaltadas por los venecianos y malteses. Ante esta situación, las galeras en cuestión tuvieron que volver a la pelea, siendo derrotadas estrepitosamente por los malteses con la ayuda de algunas galeras venecianas. Solo el propio Chinam y otras catorce galeras turcas pudieron escapar, para refugiarse bajo la protección de la artillería de costa. Al final del día, la Orden había capturado cuatro galeras y dos galeazas, habiendo sido destruidas el resto de las naves turcas. Esta victoria solo es superada por la de Lepanto en los anales de las batallas navales entre turcos y cristianos.

El periodo final de la vida de las galeras de la Orden tiene de nuevo una estrecha relación con España, pues dos de las últimas que tuvo fueron compradas por esta, pensando que todavía podrían tener utilidad. En efecto, el general Aristizábal fue encargado de comprar en Malta dos galeras, aprovechando que iba hacia Levante para hacer una visita diplomática —aparente contradicción— a la Sublime Puerta, con la que el rey Carlos III acababa de firmar la paz. Las galeras que se adquirieron para la Orden fueron la *Concepción*, entonces la magistral de la Orden, y la *San Luis*. Salieron para España en

1785, y vale la pena consignar las distintas maderas con que, según O'Donnell, estaban construidas: roble para la estructura; pino calabrés para el forro interior y las obras muertas; pino de Flandes y Venecia para la cámara, entarimados y paños; castaño para los puntales de la bodega; nogal para el timón y el entablado de la cámara; haya para los remos; pino rojo para la arboladura; álamo negro para la motonadura (8). No duraron mucho tiempo en servicio, pues se dieron de baja en 1799, pero sirvieron de modelo a las que se construyeron en Mahón bajo la dirección de Romero Landa: la *San Antonio* (en 1787) y la *Santa Bárbara* (en 1788), esta última, perdida y reemplazada por otra del mismo nombre en 1791.

Bibliografía

- ATAUZ, Ayşe Devrim: *Eight Thousand Years of Maltese Maritime History*, University Press of Florida, 2008.
- DAUBER, Robert von, y SPADA, Antonio: *La marina del Sovrano Militare Ordine di Malta*, Brescia, Grafo, 1992.
- OLESÁ MUÑIDO, Francisco F.: *La galera en la navegación y el combate I. El buque suelto*, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Galeras españolas, del Egeo al Mar de la China*, Navantia S.A., 2007.
- WISMAYER, Joseph M.: *The Fleet of the Order of St. John 1530-1798*, Midsea Books Ltd., La Valeta, 1997.

(8) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *passim*.

