

LA ORDEN DE MALTA Y LA ARMADA: UNA VINCULACION HISTORICA

José Cervera Pery
Coronel Auditor. Director de
la Revista de Historia Naval

Mi querido amigo y compañero Hugo O'Donnell, autor esta vez de la presentación del programa de estas conferencias, ha captado perfectamente lo que podría ser la síntesis y resumen de esta primera a mi cargo, y que tiene el inmerecido honor de —utilizando un término taurino— “abrir plaza”. Sus cinco puntos de afirmación magníficamente entramados me van a servir de guía para desarrollar esta ponencia, en la que las carencias y limitaciones del ponente tienen que verse compensadas por la benevolencia y comprensión del auditorio.

Como escribe O'Donnell, la Orden de Malta ha sido un factor secular de gran importancia para la historia y la formulación de la civilización occidental en sus aspectos fundamentales y, sin embargo, no es mucho lo que se conoce de ella, cuyo campo de proyección se ha reducido a un pequeño grupo de estudiosos. Prescindiendo de libros sensacionalistas o mal intencionados como el de Roger Peyrefitte “Los Caballeros de Malta” y de algunas de las clásicas como la “Historia de la Inclita y Soberana Orden Militar de San Juan de Jerusalén” de Agustín Coy Coto, poca bibliografía queda por delante para el tema que nos ocupa. Quizá el densísimo libro del erudito coronel de Intendencia de la Armada don Jaime Salvá escrito en la década de los cuarenta pueda servir de señalero pero, a pesar de sus cerca de quinientas páginas de apretujada letra, su propio título “La Orden de Malta y las acciones navales españolas contra los turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII” limita el campo de acción a esos dos siglos donde, efectivamente, a las acciones militares por tierra sucederán en el tiempo las operaciones navales en el Mediterráneo, en las que, codo a codo con las fuerzas españolas, lucharán las escuadras de la Religión en sus campañas contra turcos y berberiscos, con todo el mar Mediterráneo de escenario histórico. Hay por tanto una vinculación efectiva de honda raigambre entre la Armada española y la Orden Militar y Soberana de Malta pues, como el propio Salvá dice tomando como punto de partida de tal vinculación “la cesión de Malta creó fuertes lazos de amistad y dependencia de la Orden hacia el Emperador y sus sucesores los Reyes de España”.

Pero en el libro de Salvá hay mucho Fernández Duro, a veces aumentado aunque nunca corregido y, sabido es, que nuestro Don Cesáreo es el más preclaro timonel de la historia marítima española, y que de sus aguas han bebido muchos de sus seguidores —Navarrete, Ibáñez de Ibero, Condeminas y el pro-

pio Salvá— sin llegar a calmar por completo su sed. De aquí que el itinerario que Salvá recorre para fijar las coordenadas de la colaboración de las Armadas de España con la Orden de San Juan o de Malta, sea el propio itinerario de Fernández Duro. Porque, efectivamente, no se hallará ninguna acción contra infieles emprendida por nuestras armas en las que no estén presentes los caballeros sanjuanistas con sus galeras, sus vistosos estandartes y sus nutridos escuadrones de caballeros y soldados. La España recién hecha tras la toma de Granada ya tiene magnitud y rango de potencia naval y la impulsión atlántica es un principalísimo punto de atención, pero el Mediterráneo habrá de exigirle también una atención constante y mantenida con la espada de Damocles de la amenaza turca, más peligrosa sobre todo después de la toma de Constantinopla, y la piratería berberisca que en lograda conexión otomana era más que una amenaza sobre los países cristianos de la Europa Mediterránea.

El marco de colaboración de la Orden de San Juan en las acciones navales hispanas es pues convincente y mantiene una constante de continuidad. Desde su base logística de Malta, cedida a los caballeros de la Orden por Carlos V en 1530 y que les permite gran amplitud de movimientos, acuden en 1532 a la empresa de Corón, toma parte en 1535 en la conquista de Túnez y La Goleta; forma parte de la Liga Santa contra los turcos, y participa en las campañas de Doria en Levante en 1537 y 1538; se cubre de gloria en la desdichada expedición de Argel en 1541 y colabora en la conquista de Mehedía (llamada también Africa) en 1550. En las dos expediciones al Peñón de Vélez de la Gomera en 1563 y 1564 figuran las galeras de la Religión que años después —en 1571— se inmortalizarán en la batalla de Lepanto y en las campañas de la Liga bajo el mando de Don Juan de Austria. Siguen colaborando con los buques españoles en todas las jornadas a Levante y Berbería y acuden anualmente a los puertos de Sicilia para emprender el crucero contra los infieles y regresar a Malta con abundantes presas, y numerosos esclavos que acrecientan el tesoro de la Orden y suministran ágiles veleros para las galeras.

Durante el siglo XVI brilló la Orden con extraordinario esplendor viendo reiteradas veces atacados sus baluartes por todo el poder turco cuyos poderosos efectivos se estrellaban impotentes ante sus muros. La auténtica lucha por el control del Mediterráneo, en la que las naves de la Orden tienen asignado primordial papel de protagonismo, se centra en los inicios del último tercio del siglo XVI en Felipe II, hijo y sucesor de Carlos V y Selim II, sucesor de Solimán el Magnífico. Los contactos del turco con los piratas norteafricanos, la constante amenaza de la sublevación morisca en la Península, ayudada por los de la Media Luna, y la agobiante presión ejercida por Constantinopla sobre Malta, Chipre, y la propia república de Venecia fueron los determinantes de la proclamación de la Santa Liga —y ya llegaremos a ella— pacto de ayuda militar por el cual España, la Serenísima República y la Santa Sede mancomunaban sus fuerzas durante tres años para hacer frente al infiel. En esta época culmina la historia heroica de la Orden —escribe Salvá— como si hubiera alcanzado la fuerza y el vigor de la edad madura, al salir de la juventud de los

primeros siglos, para caer después en la decadencia. Forzoso será por tanto partir de una visión retrospectiva, que nos la vuelva a situar en sus días esplendentes.

Nacidas en tiempos de las cruzadas, las órdenes religiosas militares tuvieron gran importancia en la defensa y expansión de las tierras cristianas a lo largo de la Edad Media y participaron muy activamente en tales empresas. Sus miembros hacían votos de pobreza, castidad y obediencia que aunaban con el servicio de las armas en beneficio de la cristiandad. El ideal caballeresco de protección al débil se sumaba en ellas al ascético de las órdenes religiosas. Cada Orden estaba gobernada por un Gran Maestre sometido directamente a la autoridad del Papa, y asistido por un reducido consejo.

La Orden Militar de los caballeros del Temple o Templarios fue establecida en Jerusalén a comienzos del siglo XII, siendo sus reglas elaboradas por San Bernardo en 1128. Se componía de caballeros, clérigos y escuderos y su misión fundamental fue la protección y guía de los peregrinos que acudían a Tierra Santa. Con funciones muy parecidas, la Orden Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, nacida como fundación pía de los Amalfitanos, administraba una iglesia y un hospicio cercano al Santo Sepulcro y se dedicaba a la actividad hospitalaria y asistencia de los peregrinos a los lugares sagrados al menos desde la segunda mitad del siglo XI, siglo que constituye en la historia del papado un período de singular importancia.

En el momento de la conquista de Jerusalén en 1099 por los caballeros cristianos de la primera cruzada efectiva (la de Pedro el Ermitaño había sido un completo fracaso) la Orden religiosa y hospitalaria estaba conducida por Gerardo. Los cruzados establecieron un reino cristiano bajo la autoridad de Godofredo de Bouillon que tomó el título de protector del Santo Sepulcro y procuraron mejorar sus posiciones abriéndose paso hacia la costa mediterránea. La creación de este reino multiplicó la actividad de los caballeros de la Orden y también los bienes de la comunidad. En 1113 una bula del papa Pascual II atribuía a los caballeros de San Juan la característica formal de una orden religiosa de la Iglesia romana.

La Orden continuó protegiendo a los peregrinos de Tierra Santa y a los propios miembros hospitalarios, y bajo el mandato del segundo Gran Maestre fray Raimundo del Puy asume también competencias defensivas y militares. De ese modo forma poco a poco uno de los más importantes cuerpos militares de los reinos cristianos en Palestina. Ya en aquellos momentos el núcleo de la Orden está compuesto por hermanos caballeros, hermanos sirvientes y hermanos capellanes, las tres clases unidas por los votos religiosos de rigor, más los deberes de cortesía hospitalaria y asistencia militar.

La primera actividad naval de los caballeros de San Juan que se conoce, se remonta a 1124 cuando se integran en una poderosa flota cristiana que ocupaba el puerto y la ciudad de Tiro. Son los tiempos también en los que la Orden recibe y obtiene privilegios no sólo en Tierra Santa sino también en muchos países cristianos de Europa, lo que contribuye a su transformación estructural,

que al multinacionalizarse necesitaba de cambios permanentes de personas, materiales, víveres, armas, tributos, informaciones y moneda. Los hospitalarios poseían encomiendas y hospicios además de los puertos de Palestina en los puertos de grandes ciudades europeas como Mesina, Bari, Pisa, Nápoles, Génova, Barcelona, Londres, Lisboa, Arlés, Marsella, etc. El tráfico entre estos puertos fue efectuado inicialmente por naves de la República de Venecia, después por naves fletadas por los caballeros de la Orden y más tarde por navíos de su propiedad. Al propio tiempo navíos de carga y para el transporte de pasajeros eran escoltados por los caballeros para la defensa de objetivos militares.

En 1158 Federico Barbarroja eximía a la Orden de toda clase de tasas para el uso de puertos, puentes y navíos del Imperio. En la cruzada de Amalrico de Jerusalén contra Egipto en 1163 numerosas naves y caballeros sanjuanistas constituían una parte muy importante de la armada real que tuvo pérdidas muy graves. Las tropas de la Orden participaron también en la campaña naval y anfibia de 1164 a 1169. Pero la primera presencia de las naves militares de la Orden data de 1165 cuando una galera militar transportó al Papa Alejandro III y a su curia a Montpellier desafiando la presencia de las galeras enemigas de Pisa.

Para los numerosos peregrinos de Tierra Santa, la combinación del ambiente religioso del servicio hospitalario y de la seguridad militar sobre las naves sanjuanistas y de otras órdenes caballerescas constituían una gran atracción y estimulaban el transporte marítimo, cuando las rutas del comercio marítimo mediterráneo empezaron a abrirse por entre las barreras que los musulmanes habían establecido. Así encontramos entre los viejos documentos manejados, un contrato fechado en Marsella en 1233 suscrito entre sanjuanistas, templarios y ciudadanos de la villa que daba a toda orden caballeresca el derecho de cargar y descargar dos veces al año una nave de su propiedad dentro del puerto de Marsella. De otra parte los sanjuanistas podían entrar en el puerto con otra nave de la Orden pero sin transportar mercancías ni peregrinos. Similares contratos eran estipulados también con los puertos de Italia y España.

En agosto de 1246 la Orden contrató en Marsella el arriendo de veinte naves para participar en la cruzada iniciada por Luis IX Rey de Francia. De ellas, la gran nave de la Orden, la "Condesa" podía transportar 1.500 personas. En 1248 la Religión participaba con estas veinte naves y alguna otra más en la cruzada contra Egipto y en la conquista de Damietta.

Pero ya en 1187 Saladino se había apoderado de Jerusalén poniendo fin a la conquista que tantos esfuerzos costara a los primeros guerreros, y a pesar de que en sucesivas cruzadas se intentó su reconquista todos los esfuerzos se frustraron. La situación se veía agravada por la contraofensiva musulmana a Tierra Santa que culminó con la conquista de la fortaleza de San Juan de Acre por los mamelucos en 1291, lo que puso definitivamente fin a la presencia de los cruzados en Palestina. Las naves de la Orden después de la caída de la ciudad, transportaron importantes contingentes de huidos, y un grupo de supervivientes llegaron a la isla de Chipre, donde los caballeros fundaron un convento, un hospital y se entregaron a las labores de la recreación de una pequeña flota.

El "status" insular de la sede central de la Orden, del Convento y de su flota, tras la pérdida de Tierra Santa, y la más fácil posibilidad de defender una isla, que habría de ser irremisiblemente atacada, así como la necesidad y las ventajas pecuniarias de combatir a los corsarios musulmanes en mares adyacentes, produjo una lenta pero profunda transformación en la táctica militar, hasta ahora preferentemente combatiente en tierra y a caballo, que devino a los combates a bordo de las naves y el empleo de la estrategia marítima en todas sus manifestaciones. Los caballeros sanjuanistas se adaptaron a combatir en la mar obteniendo éxitos y capturas navales considerables. El aumento de la actividad marítima hizo necesaria la creación formal de una estructura legal, material y personal de la nueva marina de la Orden formulada en su estatuto del capítulo general de 5 de noviembre de 1330. El primer almirante y en la práctica primer ministro de marina de la Orden fue su primer comandante de la flota, capitán de galeras, fray Fulco de Villaret, francés, que después devendrá en Gran Maestre. Ya en esas fechas los musulmanes han tomado Chipre y desalojado a los miembros de la Orden.

Se abre entonces un período muy difícil. La Orden de San Juan aspiraba a una renovada existencia religiosa y militar-naval sobre una isla del Mediterráneo Oriental. Mientras la Orden del Temple vuelta a Francia, será perseguida y condenada a la desaparición por el papa Clemente V a instancias del rey francés Felipe IV, los caballeros de San Juan lograban con su pequeña flota y gracias a un contrato con el genovés Vignolo-Vignoli ocupar la isla de Rodas entre 1306 y 1309, formalmente reino de Bizancio, pero en la práctica, tierra libre en posesión de los corsarios musulmanes. Con la adquisición de Rodas y después también de otras islas del Dodecaneso, la Orden adquirió también su condición de soberana.

En los dos siglos siguientes la Orden de San Juan y su flota, constituían un baluarte avanzado de la civilización cristiana frente al progreso militar de los musulmanes en Europa. Después de rechazar con éxito el contraataque musulmán contra la isla y expulsar a los corsarios en acecho, la flota de la Orden perseguía en 1319 a una escuadra turca refugiada en la isla de Amorgos causándole grandes estragos. La gran actividad bélica de los corsarios musulmanes de Anatolia determinó una alianza naval entre 1332 y 1334 entre Bizancio, Venecia, Génova, Chipre y los caballeros sanjuanistas con operaciones navales en el mar Egeo. Esta flota aliada bajo el mando del almirante hospitalario fray Juan de Briandate conquistó el puerto y la ciudad de Esmirna que permanecieron durante medio siglo en manos de la Orden. En 1365 sus caballeros participan con 16 galeras en la cruzada y afortunada conquista de la Alejandría sarracena, y en 1367 intervienen en las operaciones contra diversas ciudades costeras de Siria.

Con independencia de estas importantes operaciones, la escuadra de la Orden prestaba constantemente servicios contra los corsarios y piratas de los mares de levante. La flota se componía de no menos cuatro galeras y de alguna nave a vela complementada con algunos barquitos de menor cuantía. No olvi-

demos que la nave de guerra en aquellos siglos era principalmente a remos y de fácil maniobrabilidad, al contrario del complejo navío o vela que nos encontramos a partir del siglo XVII —o aun antes— cuando la colaboración entre las Armadas españolas y los navíos de la Orden es plena y solidaria.

A la mitad del siglo XIV la Marina de la Orden había cambiado por completo de fisonomía. Su almirante y lugarteniente eran siempre caballeros de la Lengua italiana, nación hegemónica entre las grandes marinas mediterráneas del Medievo, aunque a los cargos de capitanes de galeras pudieran aspirar los caballeros de todas las lenguas así como al mando de la gran galera “patrona” y a los altos empleos de oficiales. En la Marina los caballeros eran asistidos de sus sirvientes, capellanes, y de numerosos y excelentes marinos de Rodas de antiguo abolengo. La gente de remo de las galeras se reclutaba entre hombres libres habitantes del Dodecaneso que suscribían el “servitius marinae” o por estipendio e incluso con la contratación de mercenarios.

Mientras estuvo establecida en Rodas, la Orden aportó continua mejoría a su puerto y fortificaciones y creó un sistema de comunicaciones con las otras islas de su dominio, mediante señales, utilizando fuego, humo o campanas y protegiéndolas con una compleja vigilancia costera que operaba desde una estrategia establecida. El arsenal y el arte de la construcción naval de antigua tradición rodense conoció un continuo y progresivo desarrollo que propició enseñanzas y experiencias a la flota de la Orden. El puerto de Rodas, a pesar de la presión otomana, era uno de los más importantes de levante, regularmente visitado por las naves de los peregrinos, mercaderes y corsarios cristianos. La Orden con el estatuto citado reglamentó de modo detallado el tráfico en el archipiélago, la sanidad y la cuarentena naval. El gran hospital de la isla se abrió a los peregrinos y obviamente a los miembros sanjuanistas. Numerosas iglesias ofrecían su ayuda espiritual. Todo funcionaba bajo un completo control de los caballeros y de su bien lograda infraestructura.

En su aspecto militar y naval la marina de la Orden ofrece una contribución importante y permanente al esfuerzo por parar los continuos avances musulmanes a la Europa central. La flota mandada por el Gran Maestre fray Filiberto de Naillac, participó junto a otras naves en la gran cruzada de 1391 en los Balcanes y las galeras sanjuanistas atravesaron los Dardanelos, el Bósforo y el mar Negro, penetrando en el Danubio. Después de la terrible destrucción del ejército cristiano en Nicópolis, el rey de Hungría pudo huir junto con otros caballeros en una galera de sanjuanistas que lo trasladó a Rodas. El gran ataque mongol en los primeros años del siglo XV neutralizó la fuerza ofensiva osmaní durante medio siglo, pero también la Orden tuvo que ceder a los mongoles la ciudad y puerto de Esmirna en 1402, reemplazando tal base sobre la tierra firme anatólica mediante la conquista y construcción de la fortaleza de San Pedro de Alicarnaso, la moderna Bodrum, puerto importante para la flota de la Orden y apoyo seguro para los cristianos que escapaban de la Anatolia turca.

Después de numerosos encuentros en el mar, en 1440 la flota blanco-cruzada defendió Rodas contra la poderosa escuadra sarracena de Egipto atacándola furio-

samente y obligándola a refugiarse en Alejandría. En 1444 los egipcios repitieron los ataques anfibios contra Rodas invadiéndola con un fuerte ejército. En esta ocasión los caballeros sanjuanistas tuvieron que retirarse entre grandes pérdidas.

Tras la caída de Constantinopla en 1453 la presión militar otomana contra los cristianos en el Egeo aumentó notablemente y la flota de la Orden participó regularmente en operaciones navales defensivas en el marco de diversas alianzas cristianas. En 1479 y 1480 la fortaleza e isla de Rodas es nuevamente atacada por una armada turca de más de cien mil soldados. La flota de la Orden se limitó al servicio logístico y las tripulaciones de a bordo combatieron en la defensa del puerto fortificado de Rodas. Bajo el mando del ilustre Gran Maestre Pedro de Abussón, francés, que primero había sido capitán de la galera, los sanjuanistas acertaron a romper el gran asedio turco llegando al máximo de la importancia política y militar en Rodas que seguía constituyendo el baluarte avanzado de la civilización cristiana europea.

Los años siguientes se caracterizaron por el aumento continuo de los esfuerzos defensivos de la fortaleza rodense y también de su flota. Además de las galeras, las fustas y las otras naves encontramos, por primera vez, un documento con el nombre de la famosa gran carraca de Rodas, la "San Juan", que representa un nuevo e importante tipo de barca a vela de la Orden. En 1507 la carraca al mando del capitán fray Giacomo de Gastineau captura en aguas de Creta la potente nave egipcia Mogarbina, que después será rebautizada con el nombre de la gran nave de Rodas "Santa María".

La flota de la Orden conseguirá una importante victoria en 1510. Una escuadra de galeras y otra a vela al mando del capitán fray Filippo de Villiers de L'Isle Adam, después Gran Maestre de 1521 a 1524, sorprende, bate y destruye la gran flota logística y militar turco-egipcia en el golfo de Laizao (Alejandría) mientras cargaba gran cantidad de madera para la construcción de una flota musulmana en el mar Rojo dedicada a combatir a los portugueses en el Océano Indico.

Después de haber conquistado Egipto, y en 1521 la importante fortaleza cristiana de Belgrado, Solimán el Magnífico aspiraba a desembarazarse del gran bloque estratégico formado por los estados insulares de los caballeros sanjuanistas que se acuñaba entre los importantes puertos musulmanes de Alejandría y Constantinopla. En una operación anfibia extraordinaria atacó Rodas en 1523 con una flota de 400 navíos y un ejército de 200.000 hombres. Después de una defensa épica bajo el mando supremo del Gran Maestre Villiers de L'Isle Adam durante la cual las naves de la Orden ejercieron misiones de comunicaciones y organización, los defensores (originariamente 600 caballeros sanjuanistas, otros 6.500 soldados y los habitantes de Rodas) drásticamente esquilados tuvieron que rendirse en condiciones honorables y salir de Rodas y de las otras islas del reino el primer día de 1523, con una flota de 50 velas donde embarcaron nada menos que cinco mil habitantes de la ciudad.

La flota agrandada con los contingentes de las otras islas y de San Pedro de Laiscano tiene como única y verdadera patria el convento de la Orden que basculó sobre Creta, Messina, Civitavecchia, Villafranca y Niza, hasta que en

1530 atracó en el puerto de Malta por graciosa donación de Carlos V, muy identificado con la Orden y en gratitud a los servicios prestados por ella en sus notables colaboraciones con las armadas de España.

Malta —la nueva y definitiva sede de los caballeros y a la que gobernaron hasta que en 1798 fueron expulsados por Napoleón— tiene una historia agitada como decisivo enclave mediterráneo. Según la leyenda el año 60 de la era cristiana San Pablo naufragó y llegó a la costa maltesa donde inició la conversión al catolicismo de sus habitantes. Con la división del imperio romano en el 395, Malta correspondió a la región oriental dominada por Constantino. En el 870 cayó en poder de los árabes que influyeron en su idioma y cultura. En 1091 las huestes normandas de Roger de Sicilia ocuparán enclaves musulmanes en la isla, pero será el emperador Federico III Hoenstaufen el que expulsó definitivamente a los árabes en 1245. No obstante el mundo árabe dejará en Malta una importante herencia cultural.

La isla entrará en la órbita hispánica a finales del siglo XVIII tras su conquista por los almogávares de Roger de Lauria para Pedro III de Aragón y allí permanecerán hasta 1530, fecha en la que se ha dicho, Carlos I de España y V de Alemania ofrece su territorio para asentamiento de los caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén.

Carlos V se aseguraba mediante el símbolo de un halcón maltés anual, el permanente servicio y cooperación de un aguerrido ejército y de unas fuerzas navales que aunque reducidas en número y tonelaje gozan de gran experiencia en la lucha contra la marina islámica y la piratería berberisca.

Rodeados de un mar enemigo los caballeros de la Orden lucharán codo a codo con los españoles en los principales eventos navales del siglo XVI, compartiendo laureles de victoria y sinsabores de derrota. Hombres de Francia, Italia, Alemania, Inglaterra y España en baluartes que aún conservan los nombres de las nacionalidades o *lenguas* de sus defensores. Aquí resistirá esa comunidad ante fuerzas enormemente superiores como un primigenio proyecto europeo. Son los tiempos de los grandes capitanes de la Orden: Preianni de Bidoux, Bernardo Salviatti, Aurelio Bhotigella, Naturin de Lescaut, Juan de La Valette, Leone Strozzi, después almirante de una flota francesa, George Schilling elegido después por el emperador primer príncipe sanjuanista de Alemania.

La flota de la Orden participó valerosamente en la gran operación anfibia imperial contra Túnez en 1535 y contra Argel en 1541. No podemos por razones de tiempo extendernos en su relato. Sí decir que los éxitos navales de la flota de los caballeros malteses comportaron el aumento de la presión militar otomana contra Malta y la conquista de la fortaleza de Trípoli en 1551 por parte de Barbarroja en 1551, sufriendo también Malta el gran asedio de 1565, rechazado finalmente por los esfuerzos conjuntos del Gran Maestre de la Orden de La Valette y del Virrey de Sicilia don García de Toledo al que Felipe II dotó de un gran potencial bélico a bordo de una poderosa flota.

La gloriosa resistencia de las armas de la Orden ha sido llamada por un historiador “La Stalingrado del siglo XVI”. En efecto, aquella grandísima ofensiva

anfibia otomana de las tropas de Solimán el Grande contra Malta que después de muchos ataques y largos meses de asedio se conservó incólume. Lo más granado de los mandos navales turcos tomaban parte en la operación, Piali Pachá, Dragut, Uluch Ali, Hassan Diali, Cortucoli y Alic Portuc. Por parte española los nombres no eran tampoco despreciables: don Alvaro de Bazán, don Juan de Cardona, don Sancho de Leyva, don Juan Andrea Doria y el mencionado don García de Toledo. El 26 de agosto de 1565 la escuadra de socorro dejó Messina navegando como de ordinario en tres agrupaciones, la de García de Toledo, Sancho de Leyva y Juan de Cardona con Juan Andrea Doria de reconocimiento. El 8 de septiembre, día previsto para el asalto turco, la escuadra cristiana contorneó Malta. Sitiados y sitiadores comprendieron que el socorro venía y los primeros se sintieron a salvo. La retirada enemiga fue precipitada y en desorden. El 12 de septiembre desaparecieron del horizonte las velas musulmanas. Hassan se dirigió a Argel mientras que Piali y Mustafá se dirigían a Oriente, persiguiéndolos Don García de Toledo aunque sin resultados, hasta Grecia. Las estadísticas dieron la justa medida de lo que había sido el sitio que había durado cuatro meses. 60.000 cañonazos disparados; 260 caballeros de la cristiandad, muchos de ellos de la Orden, muertos en combate y casi ocho mil soldados. La pérdida de los turcos no fue menor de 30.000 hombres. El Rey felicitó a don García que desde Malta había empujado el poderío de Solimán “desde el punto de su culminación hasta el plano inclinado de su decadencia”.

Durante la batalla de Lepanto en 1571, episodio culminante del conflicto sobre el mar entre cristianos y musulmanes, la escuadra sanjuanista ocupó el extremo del cuerno derecho dentro del cuerpo central de la flota aliada cristiana, participando heroicamente en uno de los momentos más dramáticos de la batalla cuando el famoso Ochali con las galeras del opuesto cuerno izquierdo trató de forzar la formación cristiana. Los caballeros malteses en aquella fase crítica se opusieron con éxito y con audaz ímpetu aun a costa de graves pérdidas. En vanguardia de la escuadra del centro batalla, la escuadra de Don Juan de Austria iban la capitana de Malta con el fanal de Pietro Justiniani, la San Juan de Alvingo de Texeda y la San Pedro de Pierre de Saint Aubin. Un nuevo aire de cruzada se respira en el Mediterráneo en ese otoño de 1571. El apelativo de Santa Liga no es en verdad un eufemismo. En la escuadra combinada, numerosos caballeros de Malta combatieron como comandantes, oficiales y soldados en otras galeras de la alianza cristiana evidenciando este espíritu de colaboración vinculante, tema central de esta conferencia. Es más, un caballero de la Orden, el famoso Romegas, tuvo el honor de informar a Su Santidad San Pío V de la gloriosa victoria cristiana.

Lepanto no se ejecutó en todas sus consecuencias por razones que no van a explicarse aquí pero, como consecuencia de aquella memorable batalla, la importancia de la flota de la Orden de Malta en Europa se mantuvo hasta 1798. Hasta esas fechas cruzaba regularmente año tras año con sus galeras y otros barcos por el Mediterráneo protegiendo y defendiendo la costa meridional y el tráfico marítimo cristiano europeo, tanto de las flotas y naves turcas como de

los corsarios berberiscos constituyendo así una auténtica y propia fuerza de policía naval europea.

Las relaciones anuales de los comandantes de las escuadras y navíos de la Orden se conservan en los archivos de la Orden y narran la historia de continuas operaciones navales, de batallas sobre el mar, de incursiones anfibias, de tareas de información para indagar las intenciones de las flotas enemigas; de victorias gloriosas y pérdidas trágicas. En suma, de aventuras increíbles y gestas elocuentes de los caballeros y sus dotaciones.

Desgraciadamente el marco de esta conferencia no permite un análisis en extenso de estos hechos de armas pero, sí me gustaría antes de terminar, subrayar cómo la actividad militar de los navíos de la Orden seguía constituyendo motivos de inquietud para el Gran Turco durante la larga guerra de Candia en el último tercio del siglo XVII donde las galeras maltesas al mando del capitán general fray Gabriel de Chambres capturaron un gran galeón del Gran Turco haciendo numerosos prisioneros, y cómo galeras también de la Orden participaron en la gran victoria de los Dardanelos, al mando de su capitán general fray Gregorio Carafa nombrado después Gran Maestre.

En las primeras décadas del siglo XVIII Malta prestaba también un eficaz apoyo a la Marina española en su lucha contra la piratería islámica. Dentro de este tipo de acciones, sobresale el encuentro sostenido el 18 de abril de 1710 por una escuadra maltesa con naves argelinas frente a las costas malagueñas. Noticia que fue recogida por la Gaceta de Madrid del martes 20 de mayo de dicho año. Fernández Duro valora en mucho la actuación de las naves de la Orden en socorro de los presidios de Argel y su continuo enfrentamiento con los corsarios islámicos.

Modestamente creo haber dibujado el esquema que titula esta ponencia: "La Orden de Malta y la Marina: una vinculación histórica". Porque vinculación histórica es, si recordamos que la grandeza de la Orden de San Juan corre pareja con la de España y con ella declina y se oscurece. No se diga que bajo los Grandes Maestres franceses alcanzó sus días más gloriosos pues igualmente gloriosos fueron los de los españoles que durante esa época alcanzaron la suprema magistratura. La religión sirvió a los reyes de España en quienes veía a sus más decididos protectores, y sus caballeros acudían siempre presurosos a sus llamadas. Rindamos pues el justo y merecido homenaje a aquel espíritu de sacrificio y lealtad, embozado en los amplios hábitos negros engalanados con la cruz de tela blanca de ocho puntas.

La Marina de la Orden no existe ya desde hace dos siglos, pero ofrece un tesoro histórico para su investigación al detalle y el tratamiento de su trayectoria, favorecida hoy en el hecho de que la Orden no está comprometida con los intereses de la política y centra su actividad en la asistencia hospitalaria de tan acrisolada como antigua raíz, esencia y razón de ser de la misma Institución.

Muchas gracias.