

La marina melitense y sus unidades de combate

De la revista Peregrinationes

Hugo O'Donnell

Los medios navales de la Orden

Las naves de guerra melitenses han sido diversas a lo largo de su historia mediterránea; sin embargo, un tipo concreto ha durado seis siglos sin sufrir grandes transformaciones: la galera. Junto a éste otros barcos más redondos, mejor artillados, y de más alto bordo, se fueron sucediendo en el tiempo: la carraca, el galeón, la nao o nave, y más tarde el navío. Coexistieron también con otros buques menores, parientes tipológicos de las galeras, como la galeota, la fusta, el bergantín de remos, y también el jabeque dieciochesco.

Desde el momento en que se constata históricamente la existencia de una flota sanjuanista, propia y no simplemente alquilada para el transporte y protección de peregrinos a Tierra Santa, y que viene a coincidir plenamente con su etapa rodiana, cuando la insularidad de su nuevo territorio lo viene a exigir, hasta el fin el poder temporal de la Orden, la Marina melitense se ha caracterizado por dos circunstancias que se compensan y que aparecen inalterables durante cuatro siglos: la escasa entidad numérica de unidades a flote por una parte, impuesta por la propia dimensión demográfica de sus territorios, el número de caballeros y su dispersión por toda Europa, y por otra la gran calidad de los medios y dotaciones empleados que viene a compensar a la anterior.

Pocos, pero los mejores, parece en todo momento ser el lema de las naves y marinos de la Religión, y viene a aplicarse tanto a los barcos y su armamento, como a sus usuarios.

Serán la sede y la misión las determinantes del tipo y los efectivos principales. Rodas, en primera línea frente al turco, en un mar hostil y muy alejada del Mediterráneo occidental, fuente de sus recursos, comercio y socorro, tenía como prioridad su propia supervivencia y necesitaba de grandes barcos redondos con dos características concretas: gran capacidad de carga con que abastecer de suministros con el mínimo riesgo, y gran poder defensivo y artillero. En este momento dispondrá del mejor buque de estas condiciones de todo el Mediterráneo, la carraca «Santa María» en la que, cuando todo esté perdido y la isla conquistada, podrán sin embargo escapar sin peligro hacia Italia, el gran maestro, los caballeros y soldados supérstites y el tesoro de la orden, sin que ninguna nave otomana les pueda cerrar el paso. La carraca es el gran buque propiamente de guerra de los siglos XIV y XV; no se trata de un mercante armado, sino de un gran buque dotado de notable poder artillero basado en lombardas gruesas y otras piezas menores falconetes y esmeriles, y de los últimos inventos bélicos de la época.

Dispone de dos superestructuras, a proa y popa: el castillo y el alcázar, que, como en las fortalezas medievales, facilitan la defensa. En sus parapetos y batayolas se apostan, como, en las almenas de un castillo, los arqueros y ballesteros; en sus cofas se colocan los más diestros tiradores y lanzadores de piedras y artificios de fuego al objeto de dominar las gavias del buque enemigo. Unos aparejos a modo de grúas pueden transportar a los combatientes a la arboladura enemiga, y, a proa, unos garfios permiten aferrar y aproximar a la nave enemiga para someterla al fuego y al abordaje propios.

Arbolan tres palos (mayor, trinquete y mesana) y a veces hasta cuatro. Los portugueses pronto adoptarían este tipo, trasladándolo al Atlántico, para la seguridad de sus remesas de especias. Las fuentes nos hablan de una primera «Santa María», en 1519, como de un coloso mayor que la carraca genovesa de Domenico Fornari, con una dotación de 200 hombres, de resistente roda y toda ella reforzada de numerosas cintas, con un gran castillo proel más alto que el de popa y cuatro mástiles. Junto con esta gran nave insignia, otra también de gran porte: la nave del Tesoro, encargada especialmente de recoger víveres y provisiones. Una flotilla de urcas y galeras de combate complementan los efectivos con misiones de transporte y corso que no son en este momento las principales.

En 1522 y siguiendo en la predilección por los grandes portes, su sucesora, la «Santa Ana», contaba con una gran sala de armas capaz para 500 personas, hornos de pan y capilla, y estaba armada con 50 piezas, algunas de gran calibre.

En el ataque a Caron, ciudad de Morea, en 1532, la carraca de Malta con su fuerte artillería batió los muros de la ciudad, mientras las galeras desembarcaban las tropas de asalto, cumpliendo el mismo cometido frente a los muros de La Goleta tunecina dos años después.

Cuando en 1540, se piensa en adquirir otro barco grande de relevo y pueda compaginar, como viene siendo ya habitual, las mejores condiciones, dos caballeros españoles, Francisco Gijón y Fernando de Aoiz, son comisionados a Vizcaya para adquirir otra nave en esos reconocidos astilleros, de entre 2.300 y 2.500 salmas, es decir, unas 500 toneladas, con dos cubiertas, gran solidez y armada con 12 piezas de artillería de bronce, entre ellas cuatro cañones, cuatro medios cañones, 2 medias culebrinas y dos sacres, que será terminada en 1543, teniendo sin embargo que ser reemplazada en 1548 ya que su gran calado le impide entrar en el puerto de Trípoli, confiado a los sanjuanistas para su defensa, por dos galeoncetes de unas 300 toneladas.

En esta etapa, la Religión también cuenta, y en ellas estriba el éxito de su corso, con rápidas galeras y galeotas en las que no basa sin embargo aún, su poderío naval.

Tras la pérdida de Trípoli, Malta no precisará más grandes naves de transporte armadas ya que su abastecimiento, el trigo siciliano, y sus vías de comunicación con Nápoles y occidente son inmediatas, pudiéndose paliar esta necesidad con pequeños barcos de comercio, dedicándose el principal esfuerzo a la construcción de una flota de guerra de singulares características, en la que prime la posibilidad de actuar con independencia del viento y que pueda ser usada sin riesgo con proximidad al litoral, la escuadra de galeras, tipo que la Religión elevará hasta sus mayores posibilidades a lo largo de los siglos XVI y XVII, manteniéndolo hasta finales del XVIII.

Durante la primera etapa en Malta se empleó también la nave o nao, que en realidad era un mercante armado sin más especialización que la de abrirle algunas portas en el casco. Se utilizaba como transporte de tropas y abastos en las campañas conjuntas de la flota melitense. Se impulsaba únicamente por velas y era un eficaz auxiliar de las galeras, pero, al depender del viento, no siempre podía actuar.

Recordemos que en Lepanto las naves auxiliares no pudieron tomar parte en la batalla por esta circunstancia.

Las galeras de la Religión

De todos los tipos de buques de guerra usados por los sanjuanistas es sin duda la galera el más conocido y el más emblemático por dos razones, en primer lugar porque su uso es continuo durante toda su historia como orden soberana, desde el momento, difícil de determinar pero en todo caso muy próximo al de su asentamiento en Rodas, hasta que en 1798 Napoleón tras la conquista sin oposición de Malta, se lleva consigo la última de las galeras cargada con buena parte del riquísimo botín obtenido, para ser hundida poco después en Abukir por Nelson.

No es este el momento de definir una galera con todos sus complejos pormenores, mando integrado o independiente, su dotación ni su empleo táctico, sino, de acuerdo con el título de la ponencia, el de señalar las peculiaridades introducidas en este tipo por los Caballeros que sean lo suficientemente significativas como para considerarlas originales y aportadoras. Los archivos de la National Library de La Valetta y otras colecciones más dispersas ofrecen un campo a la investigación que está muy lejos de considerarse agotado.

Señalaremos algunos aspectos.

Aunque el tipo fundamental es uno que solo varía en pequeños pero notables detalles a lo largo del tiempo. En un primer momento, la galera de los Hospitalarios no parece diferenciarse de sus homónimas de las restantes potencias marítimas, incluidas las musulmanas; en cualquier caso se carece de documentación para afirmar otra cosa.

Es a partir del siglo XVI cuando estas naves de guerra de la Religión empiezan a tener rasgos propios que acabarán por identificar a sus tripulantes por parte de sus enemigos berberiscos o turcos como los temibles «diablos rojos» y no sólo por el simple hecho de portar sus capitanas el estandarte de la cruz de estado blanca sobre fondo de este color rojo, llevar los caballeros y los soldados sobre el peto milanés de acero la sobreveste con esa misma divisa o pintar las quillas y toda la obra muerta de dichas galeras de color rojo-bermellón.

Para comprender las diferentes modificaciones que se producen hay que tener en cuenta, tanto la misión que desempeñaban, como los medios del enemigo a los que se enfrentaban, habida cuenta también de la tecnología comparada de la época.

La estrategia adoptada era claramente ofensiva respecto de las soberanías berberiscas y protectorados turcos del norte de África y defensiva respecto al sultán.

Por muy buenas que fueran las galeras melitenses poco podían por sí solas contra los enjambres continuamente repuestos de la Sublime Puerta. Solamente podían intervenir, eso sí, con inmejorables resultados, en las diversas coaliciones navales cristianas, ya fueran capitaneadas por Venecia, por España o por la Santa Sede, ocupando el cuerno derecho o de honor en el combate, que tenían reconocido.

Siempre fueron cortas en número (entre cuatro y seis), por lo que los criterios en que se basaban las grandes potencias detentadoras de fuertes escuadras no les eran de aplicación.

El turco se basaba fundamentalmente en el número abrumador que le permitiese siempre disponer de fuertes reservas que emplear en el momento oportuno. Sus galeras nunca fueron especialmente sólidas o bien armadas; se trataba de presentar una línea de batalla tan grande que sus alas pudiesen envolver la formación enemiga, reforzando con el cuerpo de retaguardia los flancos más debilitados.

España y Francia optaban por una posición ecléctica; sus escuadras eran menos numerosas, pero estaban mejor armadas; los venecianos por su parte hacían intervenir sus enormes galeazas a vanguardia para que cuando se efectuase el choque entre los cuerpos principales o «batallas» la línea de galeras enemiga llegase castigada por su fuerte artillería.

Las galeras del Papa y de otras potencias secundarias como los caballeros de Santo Stefano o el duque de Saboya contribuían con poco más que una aportación testimonial.

Los sanjuanistas utilizaron hasta las últimas consecuencias el único espacio práctico que les quedaba habida cuenta de sus disponibilidades: el empleo de pocos barcos, pero los más fuertes, los más modernos, los mejor pertrechados y sobre todo, los mejor tripulados y guarnecidos.

En aras del mejor empleo de sus galeras se adoptaron las más modernas técnicas y las más innovadoras modificaciones, una vez contrastada su utilidad.

Frente a los berberiscos, incluido Argel como más caracterizado, el equilibrio numérico de fuerzas estrictamente de guerra es mucho más parejo hasta que esta última potencia escoge también la opción turca y arma una gran flota de galeras, más destinada contra España que contra Malta. En este caso la superioridad de la división o escuadrilla melitense es notable.

La evolución de la galera melitense afectó al área de paño, al método de boga, y al número de remos.

Durante el siglo XVI portaba un pequeño trinquete de vela latina y un gran palo mayor. No hacía falta más ya que sus oponentes eran las fustas y galeotas berberiscas, unas y otras eran mucho más veloces, pero no se trataba de darles caza sino en el último momento, en el lugar adecuado en el que no pudiesen aprovechar sus mejores cualidades de navegación ya que no en vano la isla base se encontraba en una inmejorable situación estratégica, en la inevitable ruta de retorno a las bases norteafricanas o de acceso a las costas occidentales cristianas desde Venecia - a ambos mares italianos - hasta Gibraltar. Malta por otra parte era el primer bastión cristiano para toda nave procedente de oriente.

El mayor número de remeros, su disciplina y su método de boga, por trozos alternativos o simultáneamente, garantizaban el éxito de la caza desde el lugar de acecho; la robustez, tamaño, armamento y calidad de los combatientes melitenses garantizaban por su parte el triunfo en el ulterior combate.

Se trataría pues de galeras tradicionales salvo por un notable detalle, el gran tamaño del palo mayor, dotado de una notable cofa o plataforma de guerra que permitía a las de la Religión gozar de una posición dominante en el abordaje, ya que desde la cofa y la galleta se podían lanzar sustancias incendiarias a las velas enemigas, e incluso hacer fuego de arcabucería.

Las defensas de las galeras, las empavesadas o parapetos, y los lugares especialmente fortificados como las arrumbadas a proa, el bastión del esquiñe y la carroza de popa, por su parte, suponían una ventaja de la que carecían las naves musulmanas.

Las propias características de supervivencia de las soberanías berberiscas les impedían emplear sus propias galeras, destinadas a la defensa de sus bases o a contribuir en las exigencias del sultán en sus grandes campañas.

En el siglo XVII, la decadencia de la Sublime Puerta priva a los norteafricanos de su principal aliado, pero como contrapartida pueden éstos utilizar también sus nuevas galeras contra las costas cristianas y servirse de ellas como protección de otros tipos o en cortas campañas. Son más ligeras que las melitenses por sus propias características y porque raramente portan piezas de grueso calibre y se desprecupan por fortificar y parapetar.

Para un combate de nuevas connotaciones y bastante más generalizado en el que la maniobra y la velocidad pueden resultar decisivas ya que el enemigo a batir y capturar es más fuerte y numeroso y puede desplegar de manera peligrosa y caer sobre una o dos naves propias abandonando las demás, se impone una solución.

Como respuesta, hacia 1650 el trinquete de la galera melitense se agranda hasta un tamaño parecido al de palo mayor; este proceso dirigido a disponer de más metros cuadrados de paño continuará agrandando al máximo la superficie vélica y en el siglo XVIII se añade un pequeño palo de mesana de vela también latina.

Los sanjuanistas fueron también maestros en el aprovechamiento de los vientos. En sus dos palos largaban velas por lo general más grandes, disponiendo de tres juegos de diferentes tamaños en el mayor que permitían explotar diversos vientos y la lona de sus velas latinas fáciles de manejar y capaces de recoger hasta la menor brizna de viento casi de todas direcciones era más ligera e impermeable gracias a un especial tratamiento del algodón maltés, resistente a soles y lluvias.

Paralelamente al incremento del velamen y por las mismas razones, se produce una fundamental variación en la boga.

Hasta 1560 el método de boga llamado «sensile» supone un solo hombre en cada remo; pero a partir de entonces se sustituye por el «scalcoccio» en el que tres o cuatro remeros trabajan en el mismo remo.

El tamaño de la galera no parece sin embargo variar ostensiblemente, ya que el difícil equilibrio entre los factores de la viabilidad de la galera - velocidad, tamaño economía y fuerza- parecen conseguidos desde principios de la Edad Moderna.

Una galera sencilla de Malta contaba con 26 bancos por cada banda, mientras que la capitana llevaba 30. Un intento por reducir costos lleva a experimentar en 1791, sin éxito ni continuidad, la galera de 24 remos, lo que se llevó a cabo para comprobar la supuesta eficacia de algunas galeras españolas tardías que sólo disponían de 25 remos por banda.

Hacia 1930 se exhibía en el Museo de La Valleta el único pecio de galera mediterránea del siglo XVIII conservado y que desgraciadamente se destruyó durante la Segunda Guerra Mundial.

Decir que las galeras de Malta eran las mejores del momento, las más fuertes y mejor construidas, las más eficaces, las más maniobrables y las mejor tripuladas y dotadas no es sino redundar en los reiterados testimonios de los tratadistas, marinos y viajeros contemporáneos, pero creo que interesa el preguntarnos el por qué.

La galera melitense era de un tipo particular que sería adoptado por Francia en el siglo XVII diferente del modelo veneciano, español a genovés, algo mayor y más fuerte que cualquiera otra, exclusión hecha de las galeazas venecianas.

Desde el punto de vista de la construcción naval, el elemento principal, la madera, era escaso y de mala calidad en la isla, por la que tenía que ser remitido desde los bosques de Italia y la costa dálmata, propiedad de la Orden. La gran ventaja consistía en su excelente tratamiento, y debida curación y a empleo exclusivo de las mejores piezas, sin nudos ni blanduras, que las demás potencias no se podían permitir. El disponer sólo de media docena de galeras, con una duración media que sobrepasaba los 15 años permitía a los Caballeros tener previsto con mucho tiempo el relevo de los buques por otros nuevos de construcción extremadamente sólida con maderamen curado y preparado. Las escuadras de los otros reinos, al contrario, tenían que improvisarse a marchas forzadas y en gran número.

Otro elemento que sufre una modificación funcional en las galeras de Malta es el espolón que originariamente, en las naves mediterráneas primitivas de fenicios, griegos, etruscos, cartagineses y romanos, tenía la misión de hacer un agujero en el buco o casco enemigo y echarlo a fondo, en el siglo XVI ha perdido esa función, ya que se procura conservar intacta la presa y decidir el combate al abordaje. Las galeras renacentistas siguen teniendo un espolón cuyo objeto es el de servir de puente para el abordaje desde la estructura proel o tamboreta; para esto no precisaban ser muy fuertes, ni estar reforzados con elementos metálicos.

Las galeras melitenses optan por una solución intermedia, el espolón sigue sin servir para hundir, pero como es más firme y realzado puede destruir la empavesada tras la que se parapetan los arcabuceros, arqueros y ballesteros turcos, y romper fácilmente la palamenta de todo un costado, dejando al buque enemigo manco, pero indemne y a su merced.

La escuadrilla melitense era permanente, mientras que las demás sólo entre mayo y septiembre podían actuar, ya que durante la invernada podían realizar las pequeñas razias que la privilegiada posición de su base permitía.

Aunque muchas de estas naves fueron construidas en Francia e Italia, lo fueron sin atender al coste ni a la urgencia, y las construidas en los astilleros y atarazanas de Birgu, que a partir de 1690 cuenta con tres diques de madera, tuvieron experimentados constructores que aunque no utilizaban planos preestablecidos y seguían métodos secretos, gremiales y tradicionales, eran herederos de una larga experiencia anterior a la llegada de los Caballeros y habían conjuntado sus habilidades con las de los ingenieros rodios emigrados. Nada más llegar a Malta, los sanjuanistas pueden botar ya una galera en 1535.

De la robustez del resultado es consecuencia una frase popular del refranero español referida a una gran marejada: «tormenta que sólo las galeras de Malta pueden afrontar».

Los mástiles eran especialmente reforzados y mayores que los normales, pudiendo decirse que una galera sencilla melitense podía compararse con una capitana o real de otra nación.

A estas características había que añadir su hermosísima presencia. Todas las naves tenían popas en madera labrada y se pintaban las estructuras y las velas ya que no temían hacerse notar ni deseaban camuflarse por punto de honor y de prestigio, engalanándose con estandartes y gallardetes para el combate.

La superioridad de las galeras melitenses obligaba a sus ocupantes a presentar combate frente a tres y aun cuatro buques enemigos del mismo tipo, juzgándose la retirada en estos casos como cobardía. Un excelente apoyo logístico permitía disponer siempre de pertrechos, tanto para las galeras propias, como para marinar las presas, estando siempre la escuadra en perfecto estado de limpieza de fondos, «despalme» o carena, que se efectuaba sistemáticamente.

Los parientes menores de la galera se emplearon con profusión:

La galeota era una galera pequeña de 16 a 20 remos por banda, con un solo hombre en cada remo, sin arrumbada a proa, y mucho más ligeramente armada. Se utilizaba como aviso, y para corso con ventaja. Su escaso calado permitía su uso en lugares de bajos fondos.

La fusta tenía dos remos por banco y tres palos de velas latinas; era abierta, es decir, no tenía cubierta, ni por lo tanto, bodega. Montaba solamente una pieza artillera y era empleada en corso menor e incursiones, siendo más rápida y maniobrera que la galeota.

El bergantín era mucho menor y poco segura con mal tiempo, peor armado, pero mucho más rápido. Su propia dotación de hombres libres atendía a los remos. Era el buque de vigilancia por excelencia, muy utilizado como guardacostas en las marinas maltesas. La fragata, a diferencia del anterior, disponía de remos movidos por un solo hombre en lugar de tres.

Junto a estos tipos hay que citar al jabeque, heredero también de la galera, que hace su aparición en el siglo XVIII. Eran de tamaño intermedio, pero contaba con tres palos, no disponían más que de remos auxiliares, y estaba muy bien artillado por sus bandas.

Dotaciones y actividad corsaria

Sólo los barcos a los que se pueden dotar, pertrechar, avituallar y mantener en las mejores condiciones son los que se conservan, sometidos, eso sí, a una intensísima actividad que no redunde tanto en su desgaste, porque sabido es que más sufre la dotación, e incluso el material, en el ocio que en la actividad.

Mientras que el resto de las escuadras de los países mediterráneos, especialmente las españolas, se conservan para las ocasiones y se utilizan lo menos posible para no originar gastos, las maltesas están en actividad siempre que el estado del mar lo permite; por ello el entrenamiento del personal es inmejorable.

Los Caballeros ostentaban el mando de la galera, general en el caso del capitán y estrictamente militar en el del comandante de la guardia o «rey de galera» y el jefe de la artillería o «cercamar». En cada galera embarcaban una veintena de caballeros, número que llegaba a cuadruplicarse en caso excepcional, que constituían una fuerza de choque mucho más incentivada, eficaz y sacrificada que cualquiera otra de marinas contemporáneas y también mucho más preparada para el combate ya que se trataba de auténticos y entrenadísimos profesionales de las armas y no fruto de una leva ocasional.

El resto de la fuerza militar embarcada estaba constituida por los sirvientes de armas, religiosos combatientes del estado llano, y soldados, mayoritariamente españoles e italianos, dirigidos por los anteriores.

Los oficiales de galera son profesionales contratados en todo el Mediterráneo y buenos conocedores de él; así el cómito o cómitre, sotacómito y los pilotos, especialmente reconocidos estos últimos, buenos conocedores de las costas alejadas del Mar Jónico, por ser con frecuencia griegos y solicitados al gran maestre por los aliados, españoles y pontificios, para sus campañas. En general la gente de mar y de guerra reclutada era de la mejor calidad, lo que permitía dotaciones más reducidas, mejorando para sus componentes las perspectivas en el reparto de las presas, favoreciendo todo ello al desarrollo de la profesionalización, y mejorando el rendimiento del buque y de la flota.

La marinería, particularmente escogida y voluntaria, era en parte de la propia Rodas o Malta y en parte seleccionada entre los numerosos aspirantes que acudían con la esperanza de obtener participación en las presas.

La chusma era por lo general de esclavos escogidos por su fuerza y condiciones, dejándose los demás para los servicios en tierra y la atención de los hospitales. Al armarse nuevas galeras se repartía la chusma veterana entre todas, para tener un adiestramiento parejo. Para perfeccionar y completar la labor de sus naves, la orden adoptaba dos tipos de contratos con buques de particulares armados en guerra: el asiento de galeras y el otorgamiento de patentes de corso.

En ninguno de los dos casos resultaban onerosos para el común Tesoro, ya que, tanto los potentados que disponían de galeras o de pequeñas agrupaciones, como los de otros tipos de bajeles, iban “a su riesgo y ventura”, a diferencia de las naves extranjeras contratadas por el rey de España o el de Francia para las que empezaba a correr el sueldo desde el momento de la contratación.

Los buques del siglo XVIII

En 1700 y como respuesta a la mejora armamentista musulmana que adopta el jabeque junto a los tipos tradicionales se crea el escuadrón de navíos en su versión menor de doble puente o cubierta. Su poder artillero no tiene precedente ya que porta más de 60 cañones, colocándose en la cubierta más baja las piezas de mayor calibre. La artillería situada en la cubierta baja tiene por objeto abrir vías de agua en el casco enemigo por debajo de su línea de flotación; la emplazada en la cubierta alta batía los palos y el aparejo para desarbolarlo, es decir, dejarlo inmovilizado.

Nada en especial hay que decir sobre ellos, ni introducen ninguna novedad, como tampoco de las fragatas de hasta 40 cañones, porque son del tipo francés, como las españolas de la época, y no parece que los Caballeros adoptasen ningún tipo de modificaciones significativas ni en su construcción ni en su empleo táctico.

Lo que sí es de señalar es que de nuevo la orden se encuentra a la cabeza de la tecnología punta, lo que convierte la supremacía adquirida en el siglo anterior en superioridad absoluta sobre los beyes norteafricanos e incluso frente a Istambul.

Sin embargo es a bordo de estos navíos donde aparece, primer testimonio histórico conocido, un elemento muy en consonancia con el espíritu cristiano de los Caballeros, me estoy refiriendo al primer salvavidas al que denominaban “salvenos”.

La única referencia de que disponemos la aporta el polifacético almirante español marqués de la Victoria que en su famoso álbum de construcción naval lo cita y lo dibuja y del que hace una nueva versión un tanto mejorada.

En una esquina de lámina 72 de dicho álbum dedicada a “Anclas y boyas de un navío con sus utensilios” lo dibuja con la siguiente inscripción: “Boya de prevención de corchas llamada por los malteses “Sálvanos” para cuando cae al mar algún marinero, cortando la amarra, echarla al agua para salvarle. Ellos las llevan al corredor de popa, sobre los jardines”.

Resulta pues, que los caballeros de Malta son los inventores del moderno salvavidas, cosa que tras conocer su trayectoria innovadora, tanto marinera como asistencias, no debe ya sorprendernos.

FUENTES CONSULTADAS

A) IMPRESOS

Arcos, Cristóbal de. «La conquista o cruenta batalla de Rodas, sacada de la lengua latina en castellano. Sevilla, 1526.

Canale, Christoforo. «Della Milizia Marittima». Roma 1930.

Funes, Agustín de. «Crónica de la Ilustrísima Milicia y Sagrada Religión de San Juan Bautista de Jerusalén». Zaragoza, 1639.

Olesa Muñido, Francisco Felipe. «La Organización Naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVIII. Editorial Naval, Madrid, 1968, pp. 1078-1106.

Salva, Jaime. «La Orden de Malta». Madrid, 1944.

Schermerhorn, E.W. «Malta of the Knights». Kingswood, 1929.

B) MANUSCRITOS

ÁLBUM DEL MARQUES DE LA VICTORIA. Museo Naval de Madrid, Ms. 2.463, Lámina 72.

debajo de su línea de flotación; la emplazada en la cubierta alta batía los palos y el aparejo para desarbolarlo, es decir, dejarlo inmovilizado.

Nada en especial hay que decir sobre ellos, ni introducen ninguna novedad, como tampoco de las fragatas de hasta 40 cañones, porque son del tipo francés, como las españolas de la época, y no parece que los Caballeros adoptasen ningún tipo de modificaciones significativas ni en su construcción ni en su empleo táctico.

Lo que sí es de señalar es que de nuevo la orden se encuentra a la cabeza de la tecnología punta, lo que convierte la supremacía adquirida en el siglo anterior en superioridad absoluta sobre los beyes norteafricanos e incluso frente a Istambul.

Sin embargo es a bordo de estos navíos donde aparece, primer testimonio histórico conocido, un elemento muy en consonancia con el espíritu cristiano de los Caballeros, me estoy refiriendo al primer salvavidas al que denominaban “salvenos”.

La única referencia de que disponemos la aporta el polifacético almirante español marqués de la Victoria que en su famoso álbum de construcción naval lo cita y lo dibuja y del que hace una nueva versión un tanto mejorada.

En una esquina de lámina 72 de dicho álbum dedicada a “Anclas y boyas de un navío con sus utensilios” lo dibuja con la siguiente inscripción: “Boya de prevención de corchas llamada por los malteses “Sálvanos” para cuando cae al mar algún marinero, cortando la amarra, echarla al agua para salvarle. Ellos las llevan al corredor de popa, sobre los jardines”.

Resulta pues, que los caballeros de Malta son los inventores del moderno salvavidas, cosa que tras conocer su trayectoria innovadora, tanto marinera como asistencias, no debe ya sorprendernos.