

EL RECLUTAMIENTO DE MARINEROS MALTESES EN LA ARMADA ESPAÑOLA DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Carmel VASSALLO BORG
Universidad de Malta

Aunque fundada en el siglo XI, la Orden de Malta no adquirió su carácter naval hasta finales del siglo XIII. Durante los siglos que siguieron a este último, las fuerzas navales Gerosalomitanas llegaron a tener cierto renombre. En 1572 Don Juan de Austria, vencedor de Lepanto, comentó, respecto a las galeras de Malta: *Yo mucho me holgaría de no perder estas tres galeras, porque están muy bien armadas y con muy buena gente* (1). No toda esta gente era natural de la isla, pero, con el paso de los años, su peso aumentaba como también la tradición de navegar.

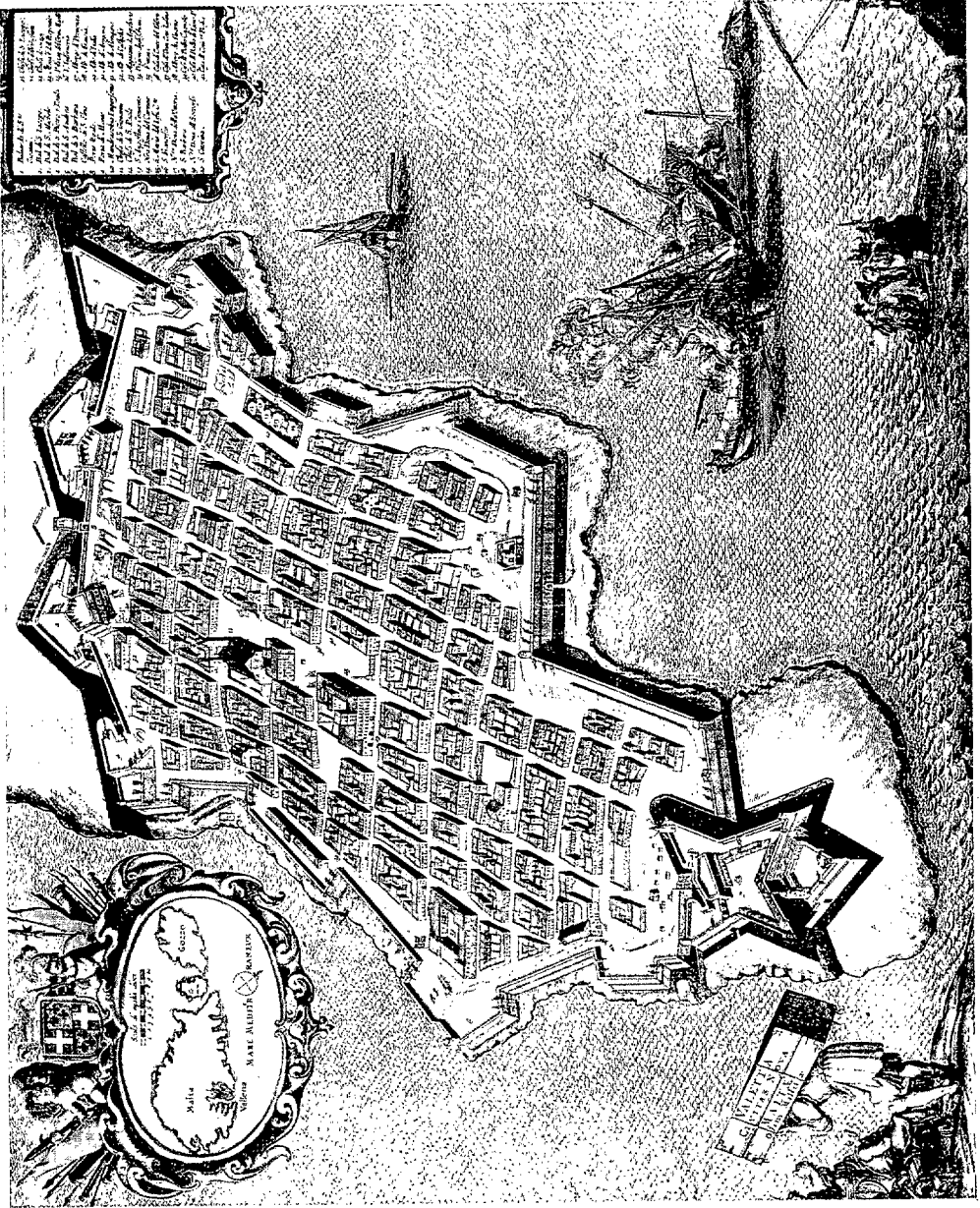
No es, por tanto de extrañar, que el Almirante de Castilla escribiera al Gran Maestre Lascaris el 10 de abril de 1642 pidiendo permiso para reclutar 150 marineros para intentar paliar la escasez de marinería que siempre padecía España. El Gran Maestre contestó que era *imposible* encontrar tantos marineros a tan corto plazo, pero que lo intentaría. Las dificultades que tenía el Gran Maestre para atender a este pedido se entienden porque el siglo XVII se caracterizó por una gran actividad marítima en Malta y fueron muchos los hombres que trabajaban en la mar (2). Bloet calcula que había nada menos que 4.000 corsarios a bordo de buques con base en Malta y, aunque no todos eran malteses, es probable que muchos si lo fueran (3). Además de corsarios, había marineros en la Armada de la Orden y a bordo de unas cien embarcaciones mercantes. Es posible que una proporción muy alta de los varones de las ciudades y pueblos cerca del puerto tuvieran alguna experiencia de navegar (4). Resumiendo, se puede decir que la guerra de corso, llevada a cabo por la propia Orden y por particulares, acaparó la atención de la gente de mar maltesa, indudablemente atraída por las promesas de riquezas. No parece que sobrara gente para servicio fuera de las islas.

(1) Salva, Jaime. *La Orden de Malta*. Madrid, 1944, p. 272.

(2) Simancas. Papeles de estado. Sicilia. Legajo 3.485.

(3) Blouet, Brian. *The Story of Malta*. Malta, 1981.

(4) Luttrell. *18th Century Malta. Prosperity and Problems*. Hyphen University of Malta. Vol. III, 1982, n° 2. Según Luttrell la población de Malta y Gozo, a finales del siglo XVII, era de unos 60.000 hombres, mujeres y niños.



Jan Jansson. Valetta civitas nova Maltae olim
Militar. Amsterdam. c. 1650. 409 x 506 mm.

Con la llegada del siglo XVIII la situación cambió. Como consecuencia del entendimiento franco/turco, la guerra de corso resultó cada vez más difícil y el número de hombres ocupado en ella se redujo, de los 4.000 anteriormente citados, a unos 500 a primeros de 1798. Las fuerzas navales de la Orden se iban reduciendo paulatinamente, hasta tal punto que en 1765 se decidió cerrar las atarazanas por falta de trabajo. En 1790 eran 1.900 los que navegaban con la Orden. La presión demográfica en las islas maltesas se empezó a resentir. La producción y exportación del algodón hacia España y otros países de Europa daba trabajo a muchos en el campo, pero las oportunidades para la gente de mar se iban reduciendo.

Todo esto coincidió con un período de fuerte expansión en la Armada española que, de una veintena de buques después de Vigo en 1702, pasó a tener casi 200 a finales del siglo. Un problema constante durante este período era la falta de marinería y, entre las medidas adoptadas para corregir en parte esta escasez, encontramos la de reclutar extranjeros (5). He revisado las Reales Ordenes, referentes a personal, de la segunda mitad del siglo XVIII en el Archivo Histórico de la Armada en Cartagena, y he encontrado huellas de una presencia maltesa de cierta importancia.

Los malteses.

Ya nos hemos referido al reclutamiento de malteses a mediados del siglo anterior, pero este estudio se limita a la segunda mitad del siglo XVIII, cuando, como hemos señalado, las oportunidades de empleo en la isla se iban reduciendo. A partir del día 11 de enero de 1757 (6) y hasta el 17 de febrero de 1761 (7), hay una veintena de comunicaciones referentes a marineros malteses. Una carta del 2 de diciembre de 1759 (8) nos informa que el encargado de negocios de España en Malta había remitido *a los menos...371* marineros malteses. El 17 de febrero de 1761 se habla de la llegada de 155 marineros (9) y después nada, silencio total durante casi 25 años de actividad intensa en la Armada española, al menos en lo que al Archivo de Cartagena se refiere, un silencio al cual todavía no encuentro explicación. Lo cierto es que en 1772 el caballero francés Monspey nos dice que *les espagnols avaient déjà enrôlés 1.500 mâtelots maltais, avec l'autorisation du Grand Maître*.

En 1785 las Reales Ordenes referentes a personal vuelven a hacer referencia a los malteses. Se trata del reclutamiento de 400 hombres en Malta por el Brigadier D. Gabriel de Aristizábal. Una carta suya de 16 de febrero de 1785 (10) nos da los detalles de las condiciones ofrecidas a los malteses. La reproducimos a continuación en su totalidad.

(5) Reales Ordenes (Personal). Cartas de la Caja 34, con fecha de 23-9-1749 y otra sin fecha. Archivo Histórico de la Armada, Cartagena (AHAC).

(6) AHAC (Personal) de 11 de enero de 1757.

(7) AHAC (Personal) de 17 de febrero de 1761.

(8) AHAC (Personal) de 2 de diciembre de 1759.

(9) AHAC (Personal) de 17 de febrero de 1761.

(10) AHAC (Personal) de 16 de febrero de 1785.

/

Noticia de los sueldos, y condiciones que se guardaran con los
Maximeros, que entran al servicio de España

El que por su habilidad y buena conducta mereciere la
Plaza de Artillero de mar de preferencia, tendrá al mes
diez escudos que son de medio por año cada uno.

El Artillero de mar ordinario, merece escudos.

El Maximero, siete.

El Sumate, quatro y medio.

No se les despedirá del servicio, como qual asegurarse su
subsistencia.

Se les ascenderá á sus clases superiores quando lo merez-
can.

Tendrán obediencia á los viajes de America despues de tres
campanas de Europa.

Se les suministrará diariamente la racion ordinaria
de Armada, con vino, como á los Maximeros Españoles.

Gozarán los mismos privilegios que estos, y todas sus
exenciones.

Podrán depar á sus Familias la mitad de su sueldo, y
cobrarán mensualmente del Ministro, por medio del
suplen que destinare.

Navio el triunfante en Malta, 16 de Febrero
de 1785: D.^o Gabriel de Arizabanda:

Queda claro que a los malteses se les da igual trato que a los españoles. Es interesante contrastar esta situación con la del siglo xx, cuando Malta se encuentra bajo dominio británico y los marineros malteses al servicio de la Armada inglesa nunca pasan de ser de segunda clase en sueldo, trato y posibilidades de ascender.

De los 400 reclutados por Aristizábal, alrededor de 80 estaban prestados por la Orden y volvieron a Malta después de la llegada a España de las galeras que ésta había comprado de la Orden. El resto, unos 320, se repartieron entre buques destinados en Cartagena.

Durante los siguientes quince años, hay más referencias a buques reclutados. El trienio 1795-1798, parece haber sido un periodo de bastante actividad y hay datos respecto a expediciones de reclutamiento por parte de los navíos *Soberano*, *Firme*, *Miño*, *Astuto* y *San Zuró* y las fragatas *La Rosa* y *Perla*. No hay constancia del número de marineros, pero una carta de Ulloa de 2 de enero de 1797, dice textualmente: (...) *desde el tiempo de B^o F. Don Ignacio de Argote, se hallan sin habérselos pagado los marineros malteses que están al servicio de S. M. estando reducidas sus familias, que se acercan a 800, a la más extremada miseria (...) (11)*. Así que, en 1797, son casi 800 las familias maltesas dependientes de las asignaciones de marineros. Pero hay que tener en cuenta que no todos los marineros asignaban parte de su sueldo a sus familias. Analizando los datos de pago a la tripulación de la galera *San Luis*, convojada por Aristizábal, encontramos que alrededor de la mitad asignaban un tercio o la mitad de sus sueldos a sus familias. No parece haber razón alguna para suponer que los marineros del *San Luis* fueran distintos de los de otros buques. En consecuencia, si 800 marineros asignaban, cabe pensar que hubiera otros tantos que no asignaban y esto nos daría un total de unos 1.600 marineros malteses en la Armada española en esta fecha.

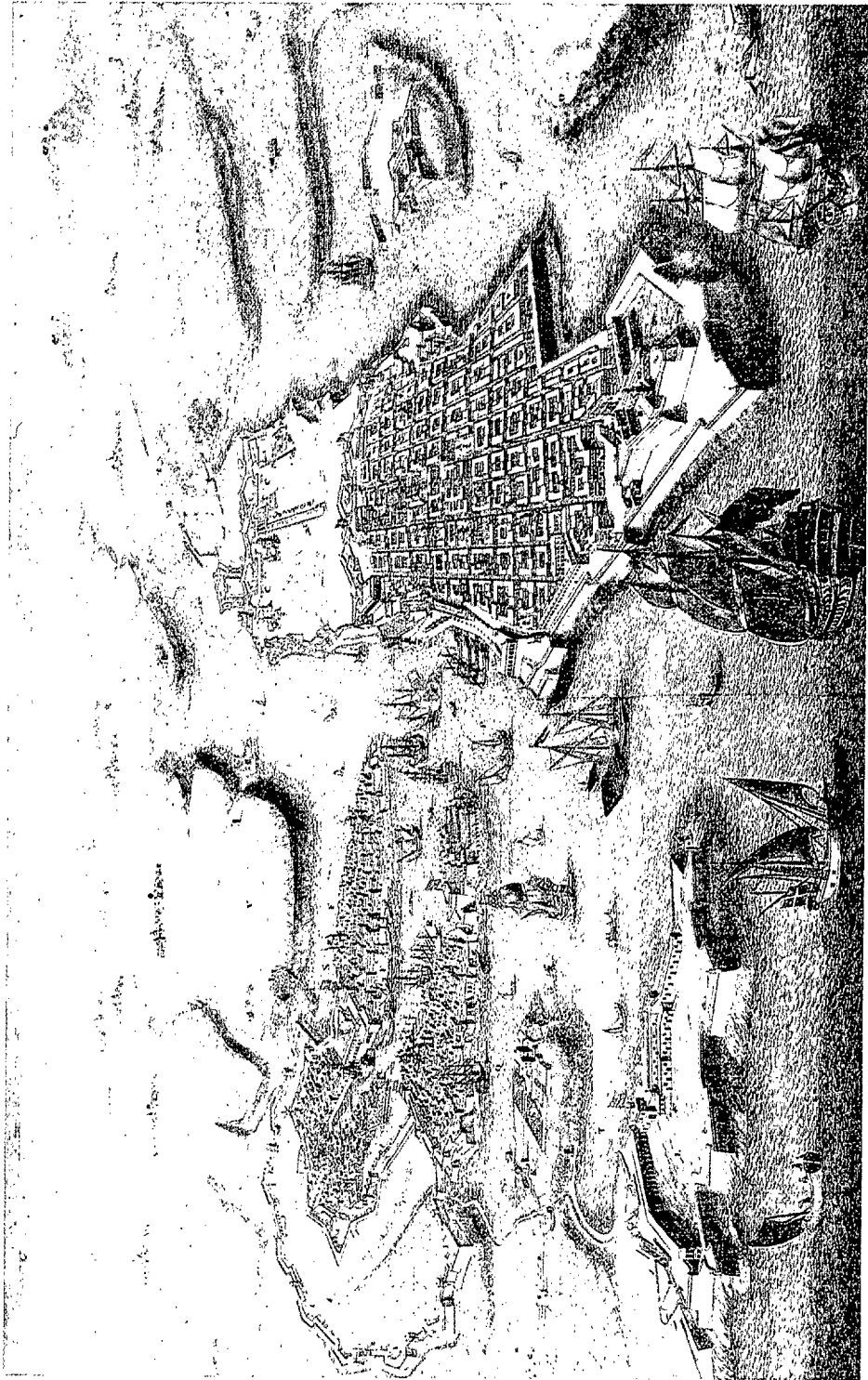
Otra fuente nos avala estos cálculos. Una carta con fecha 10 de octubre de 1795 (12), dentro del mismo trienio, habla de la necesidad de remitir 1.000 pesos fuertes o 2.000 escudos mensualmente para atender el pago de las asignaciones. Aunque entre los malteses del *San Luis* hay también artilleros y grumetes, la mayoría son marineros con un sueldo de 7 escudos. Como les estaba permitido asignar desde un tercio hasta la mitad de su sueldo se puede calcular entre 570 y 868 marineros asignando parte de su sueldo. Multiplicando por un factor 2, como hemos hecho antes, llegamos a una cifra total de 1.140 a 1.736 gente de mar sirviendo en la Armada española.

Según cálculos de Angel O'Dogherty, la Armada requería 42.000 individuos de mar para completar la dotación de sus buques (13). En estos términos, los malteses podían haber llegado a constituir entre un 2,7 por ciento y un 4,1 por ciento de la dotación humana de la Armada en el periodo 1795 a

(11) Simandas. Papeles de Estado. Sicilia Virreinato Español. Legajo 6.138.

(12) AHAC (Personal) de 10 de octubre de 1795.

(13) Angel O'Dogherty: *La Matrícula de mar en el Reinado de Carlos III*. Sevilla, 1952. p. 12.



Antonio:] Aveline. Les villes, forts et châteaux de
Malte capitale de l'Isle de ce nom. c. 1780.
357 x 510 mm.

1797, siendo esta cifra superior a la de voluntarios extranjeros en la Armada británica, citada por el propio Angel O'Dogherty. En términos numéricos es una cifra de escasa importancia, aunque no lo sigue siendo tanto si tenemos en cuenta que, según una Real Orden de 8 de marzo de 1785, el número de individuos de mar que era necesario para los buques armados en Cartagena era de 4.674, compuesto de 1.231 artilleros, 2.068 marineros y 1.375 grumetes (14). Si, además de centrarnos en la cantidad, nos fijamos en la calidad, la contribución maltesa resulta aún más importante.

La calidad de los marineros malteses.

Según Mazarredo, en los años de más tráfico mercantil, que fueron entre 1782 y 1792, la navegación de altura sólo ocupaba unos 5.800 marineros *únicos verdaderamente eficaces en los bajeles del Rey*. Según Vicente Rodríguez Casado (15) *El Conde de Regla*, navío que Mazarredo había mandado en 1790, sólo contaba con un 10 por ciento de marineros procedentes de la navegación de altura. Los demás provenían de la pesca y del cabotaje.

Como hemos visto, los malteses habían adquirido cierta tradición marítima a partir de la llegada de la Orden. Es muy probable que muchos de los reclutados en la Armada española hubieran ya prestado servicio en el corso, fuerza naval de la Orden o marina mercante. Pero aparte de esto, hay unos datos que parecen indicar que el *típico* maltés reclutado tenía más experiencia de la mar que el *típico* marinero español matriculado que prestaba servicio. En la galera *San Luis*, la proporción de marineros a grumetes es de casi 5 a 1, mientras que ya hemos visto que en 1785, la proporción de éstos en los buques armados en Cartagena es de 3 a 2, muy inferior.

Es también probable que la edad media de los malteses fuera menor. Más del 60 por ciento de los malteses reclutados en el *San Luis* tenían entre 18 y 30 años, mientras que sabemos que los matriculados de mar españoles no se libraban del servicio hasta pasados los 60 años (16).

Las Reales Ordenes hablan de la necesidad de tratar bien y pagar puntualmente a los malteses para que *cojan cariño al servicio* y de licenciar a españoles y sustituirles por malteses (17). En 1785 se les adelantaba dos pagas a los reclutados, mientras que en 1787 se subió a tres pagas.

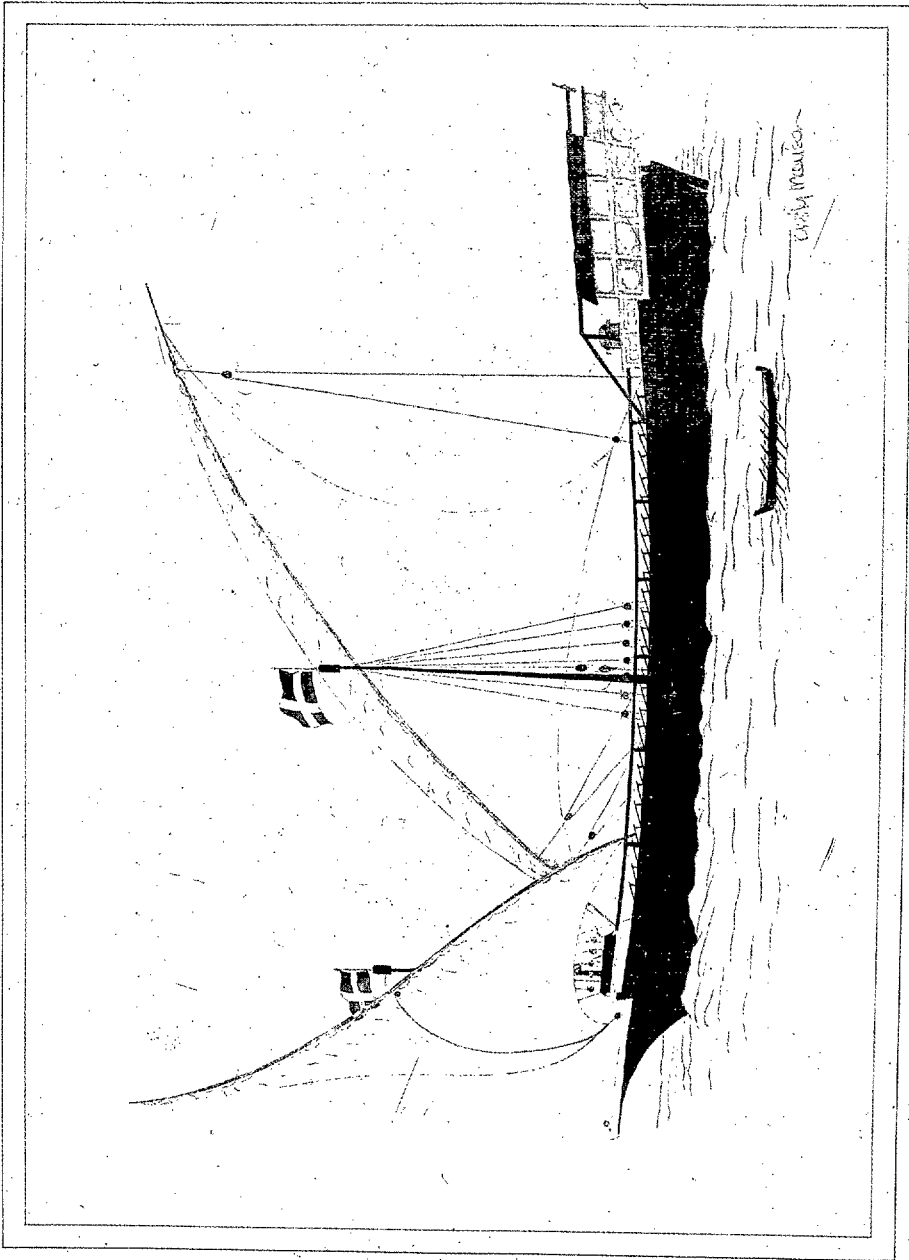
No se pretende aquí afirmar que todos los malteses eran marineros con experiencia y disciplina. Sabemos por ejemplo que por lo menos algunos de los reclutados eran condenados a galeras o destierro. Una proclama leída en *los sitios de costumbre*: Valletta, Vittoriosa, Senglea y Cospicua (la capital y

(14) AHAC (Personal) de 16 de marzo de 1785 (pII G 132).

(15) Vicente Rodríguez Casado: *Historia General de España y América*, p. 198. Sección 5. «Los problemas de la marinería».

(16) Angel O'Dogherty, obra citada.

(17) AHAC (Personal), de 4 de febrero de 1758 y 12 de septiembre de 1759.



The Galley
The galley was a sleek, fast and highly manoeuvrable ship specifically built for war. It was propelled by a combination of lateen sails and oars. A common galley carried 32 enormous oars, each manned by five slaves or forsati. Its main armament consisted of one or two large guns called coursiers and four other smaller ones all mounted at the bows. Living quarters were cramped and limited to the poop cabin reserved for the captain and officers. The rest of the crew lived all the time in the open. Except for the Capitana, or flagship, the galleys of the Order were always painted bright red. The galley squadron formed the main striking force of the Order's navy.

las tres ciudades principales), alrededor del puerto, informa que a aquella gente reclutada por la Armada española que estaba condenada a cadena perpetua en las galeras o destierro no se les permitiría volver a Malta, mientras que a aquellos condenados a penas menores se les permitiría regresar una vez terminadas sus campañas (18).

Queda claro que, al menos algunos de los reclutados provenían de los bajos fondos del puerto y otros ambientes poco salubres, aunque no sabemos hasta que punto esto incidía en su eficacia. Una vez en la Armada, sabemos que hubo muertes y deserciones, como consta en varias cartas, pero es probable que la tasa de deserción fuera menor que en el conjunto de la marinería, más que por alguna otra razón, por el hecho de que su hogar se encontraba muy lejos y normalmente recibían una paga para ayudarles a repatriarse. También sabemos que nunca se les ponía trabas para separarse del servicio (19).

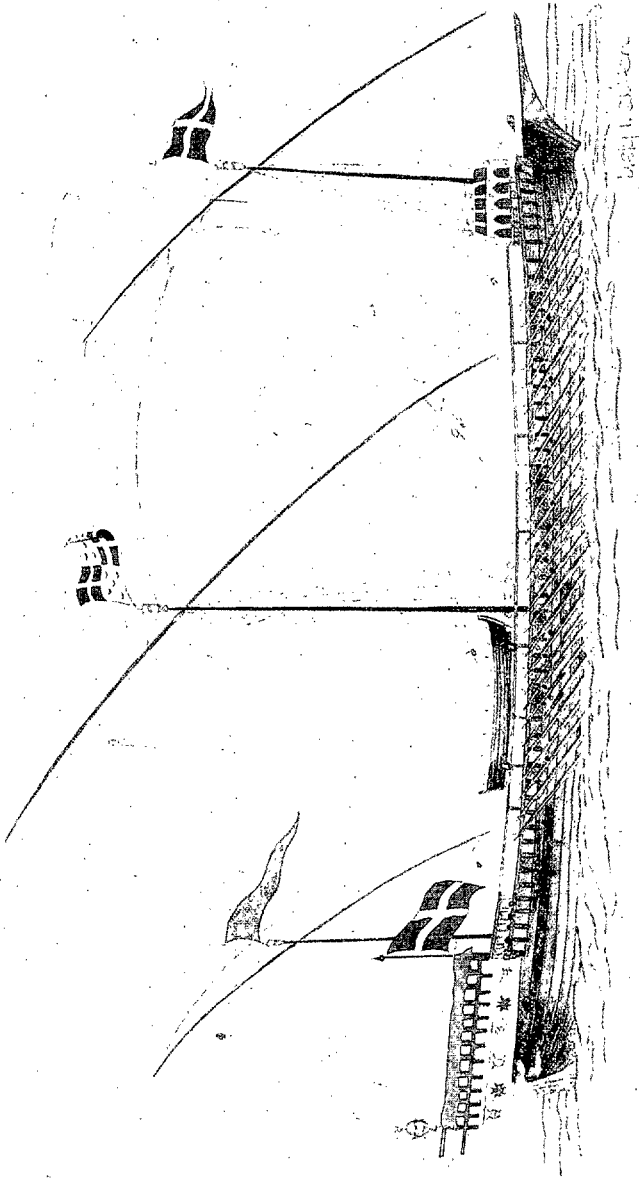
En conjunto, parece que el marinero maltés estaba bien visto y todavía hay constancia de marineros malteses al servicio de España muy entrado el siglo XIX (20), cuando los ingleses llevaban ya veinte años en Malta.

Resumiendo, es posible que en determinadas épocas y concretamente en el departamento de Cartagena, la aportación de los malteses a la dotación de los buques de la Armada española llegara a tener cierta importancia, no tanto por su cantidad, sino por su calidad.

(18) AHAC (Personal) de 3 de mayo de 1785.

(19) AHAC (personal) de 22 de julio de 1758 y 7 de agosto de 1759.

(20) Archivo Municipal de Cádiz. Quintas.



The Capitana

The Capitana, or flagship, was the largest and finest of the galleys. Since 1625 it was always painted black and its poop was elaborately carved and gilded. The Capitana was approximately 180 feet long and carried heavy armaments at its bows. It had huge lateen sails on three masts but its main propulsion came from 300 oarsmen, usually slaves, convicted criminals and debtors.