

# MALTA, LAS NAVES DE LA RELIGIÓN DE SAN JUAN. TARACEA DE LANGON EN LA IGLESIA MAGISTRAL DE LA VALLETTA

Julio MAS

La influencia geopolítica del archipiélago maltés, deparada por su estratégica situación entre ambas cuencas mediterráneas, no ha tenido solución de continuidad desde los primeros poblamientos de sus islas hasta tiempos modernos y contemporáneos, en los que continuó ejerciendo un importante protagonismo.

Un breve repaso de las secuencias históricas por las que discurren estas islas a través del tiempo, puede contribuir a hacer comprensible la compleja personalidad que va a ofrecernos en el período que nos ocupa, es decir, a principios del siglo XVIII.

Malta fue, ante todo, un sólido eslabón de la antigua *ruta de las islas* por la que recibimos el impacto cultural del Próximo Oriente, según documentan sus grandes monumentos megalíticos como los de *Mnajdra* o *Ggantija*, legendarias construcciones atribuidas a cíclopes o titanes, a la vista de las colosales rocas que forman sus estructuras.

Pero si abandonamos los apasionantes senderos mitológicos para seguir los más científicos de la Arqueología, encontramos en ellos una trascendental información sobre el tráfico marítimo antiguo. Podremos contemplar su tipología naval en los *graffiti* incisos en ortostatos del templo de *Tarxien* en Malta o las manufacturas que transportaban estas naves en sus bodegas, como el cargamento de cerámica del Bronce Temprano de una nave hundida junto a los acantilados de la isla de Gozo.

Aunque no han sido localizados totalmente los emplazamientos de las factorías fenicias en Malta (siglo IX a. de C.) —posiblemente situadas bajo las fortificaciones de La Valletta—, nos compensa conocer ya las de las vecinas islas de Gozo y Pantelleria.

En razón de su importancia se disputarán sucesivamente el archipiélago las potencias implicadas en el dominio del Mediterráneo. De manos griegas pasará a las de los púnico-cartagineses, para llegar a las de Roma en 218 a. de C.

Vendrán después las traumáticas ocupaciones de vándalos y ostrogodos, hasta caer en poder de los bizantinos y, más tarde, bajo dominio del Islam ya en 870 de la Era.

Las huestes normandas de Roger de Sicilia (1090) ocuparán seguidamente enclaves musulmanes en estas islas, pero será Federico II el que expulsará finalmente a éstos en 1240/1250. No obstante el mundo árabe dejará a Malta una importante herencia cultural que incluye la propia lengua y amplia toponimia en la que destaca Mdina, la antigua capital.

Malta entrará en la órbita hispánica a finales del siglo XIII, tras las conquista de los almogáraves de Roger de Lauria para Pedro III de Aragón y allí permanecerán hasta 1530, fecha en la que Carlos I de España y V de Alemania ofrecerá su territorio para asentamiento de los Caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén, que deben de abandonar finalmente Rodas bajo la presión turca.

Recordemos que dicha Orden se funda en el siglo XI con fines específicamente religiosos, para pasar a ejercer actividades militares al tomar contacto con las Cruzadas. Se les encomendaba entonces a los Hospitalarios de San Juan de Jerusalén la misión de velar por la seguridad de los Santos Lugares y servir de apoyo a posteriores campañas.

La adversa situación de los ejércitos cristianos se hace crítica en 1291, con la pérdida a manos de los turcos de San Juan de Acre, Limiss y Trípoli. La Orden se verá obligada a replegarse a Rodas, adquiriendo desde entonces el carácter insular que mantuvo en el futuro.

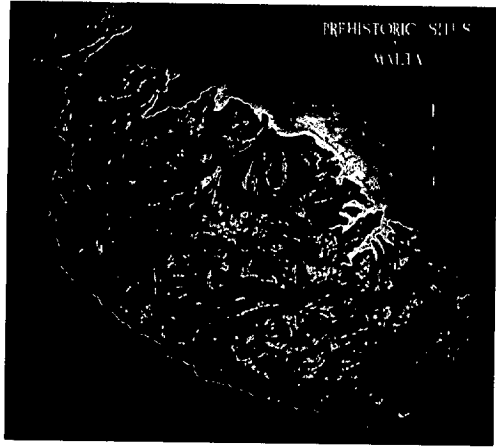
Rodeados de un mar enemigo, lucharán codo a codo los hombres de armas de Francia, Italia, Alemania, Inglaterra y España, en baluartes que todavía conservan los nombres de las nacionalidades o *lenguas* de sus defensores. Aquí resitirá esta comunidad ante fuerzas enormemente superiores, como un primigenio proyecto europeo, hasta su honrosa capitulación en 1523, partiendo de la isla con sus naves rumbo al Mediterráneo Occidental, portando estandartes, armas, bienes y pertrechos.

Tras un errante recorrido por este litoral, Carlos V les ofrece sagazmente asentamiento en la isla, mediante el símbolo de un halcón maltés anual, logrando así el permanente servicio de un aguerrido ejército y fuerzas navales que, aunque reducidas en número y tonelaje, gozan de gran experiencia en la lucha contra la marina islámica, como se verá más tarde en sus enfrentamientos con la piratería berberisca.

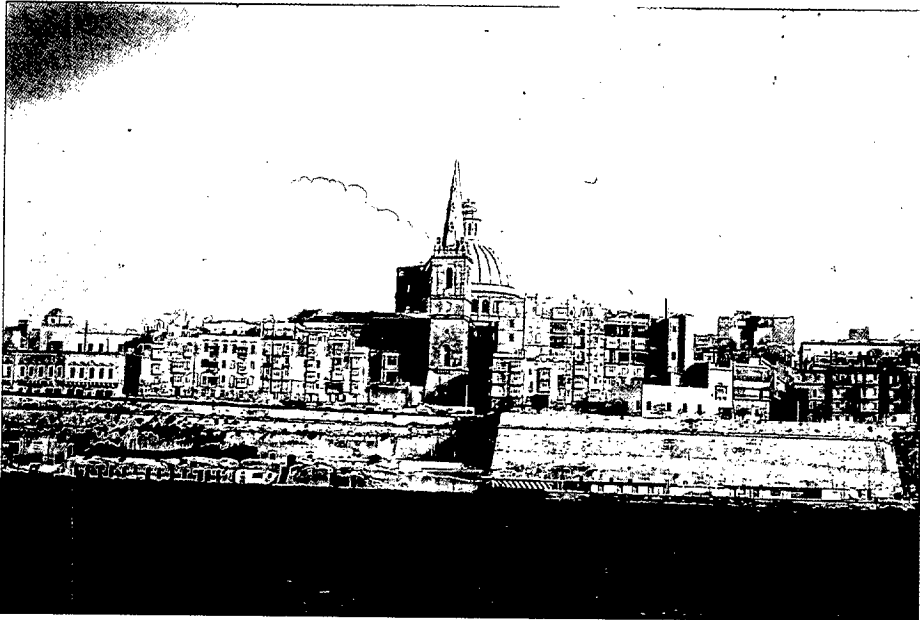
El nuevo enclave cristiano en el Mediterráneo Central, establecido inicialmente en Borgo, posteriormente llamado Vittoriosa, resistirá continuos ataques del creciente poderío otomano, que culminará con el llamado «Gran

sitio de Malta» en 1565, rechazado finalmente por los esfuerzos conjuntos del Gran Maestre La Vallette y del Virrey de Sicilia D. García de Toledo, al que Felipe II dotó de una gran fuerza embarcada en poderosa flota.

Conocidos durante el asedio los inconvenientes que presentaba para su defensa este emplazamiento, el Gran Maestre Fray Jean Perisot de la Vallette hizo construir una nueva capital, convenientemente fortificada para resistir futuros ataques y en cuyo interior pudiera situarse la infraestructura necesaria para resistir cualquier tipo de cerco: talleres, almacenes, aljibes, molinos harineros, etc. La nueva ciudad hará referencia al nombre de su creador, La Valletta y la Orden pasará a denominarse de Malta, al consolidarse definitivamente en la isla.



Maqueta de la isla de Malta con su gran puerto natural. Al Norte se localizan sus distintos fondeaderos y la península-eje de Sceberras, sobre la que fue construida La Valletta (Museo Arqueológico Nacional de Malta).



La Valletta conserva las principales fortificaciones que sirvieron de refugio y apoyo a la Escuadra de Malta.

Malta emprenderá seguidamente un ininterrumpido proceso de fortificación, acogiendo en sus albergues como en Rodas las distintas nacionalidades que la integran entre las que destacan los de Aragón y Castilla. Se construirán asimismo templos, mansiones y viviendas de toda clase.

Con tal objeto concurren a la isla los mejores ingenieros de la época y surgen de sus planos el frente de tierra, el exterior de Floriana y el de las «tres ciudades».

El último de estos grandes proyectos, la célebre *Cotonera*, no llegará a terminarse por considerarse innecesaria ante la decadencia del poder turco.

La historia naval de la Orden de Malta coincide en gran parte con la de la galera moderna, directa heredera de las naves de la antigüedad y que todavía controlará el Mediterráneo en el siglo XVIII (1).

La galera llega a la Marina de los Reyes Católicos con importantes reformas en relación con sus primitivos modelos. No dispone ya de órdenes de remos, la boga se hace desde bancos en un mismo plano, remando finalmente varios hombres en un mismo remo, lo que permite que en cada equipo dirija la boga el más experto.

Se prescinde del empleo exclusivo de esclavos para el remo, sustituyéndolos por asalariados, que gozan de la experiencia y entrenamiento adecuado, los *bounavoglia*, como se les conoce en los barrios marineros de Malta.

El catálogo de galeras seguirá el mismo proceso general en relación con los desplazamientos, al que se produce de la galeaza a la fragata. Se han asumido ya las características de los modelos venecianos, según las instrucciones para su construcción propuestas por de Nicola, obrantes en la Biblioteca Marciana de la Serenísima República adriática.

El aparejo de las galeras en época de Langon habían alcanzado ya las extraordinarias proporciones y esbeltez de líneas, que les hizo acreedores de ser llamados *los veleros latinos más hermosos y más grandes del Mediterráneo*, según Zysbey y Beulet.

Pero la escuadra de la Religión de San Juan no la constituían galeras exclusivamente, formaban parte también de ella las naves redondas destinadas al transporte y las de alto bordo fuertemente artilladas, aptas para el combate como las de su mismo porte en las filas corsarias.

La fama de la Escuadra de Malta se debió más a la eficacia y profesionalidad de sus tripulantes que al número de unidades que entraban en su composición.

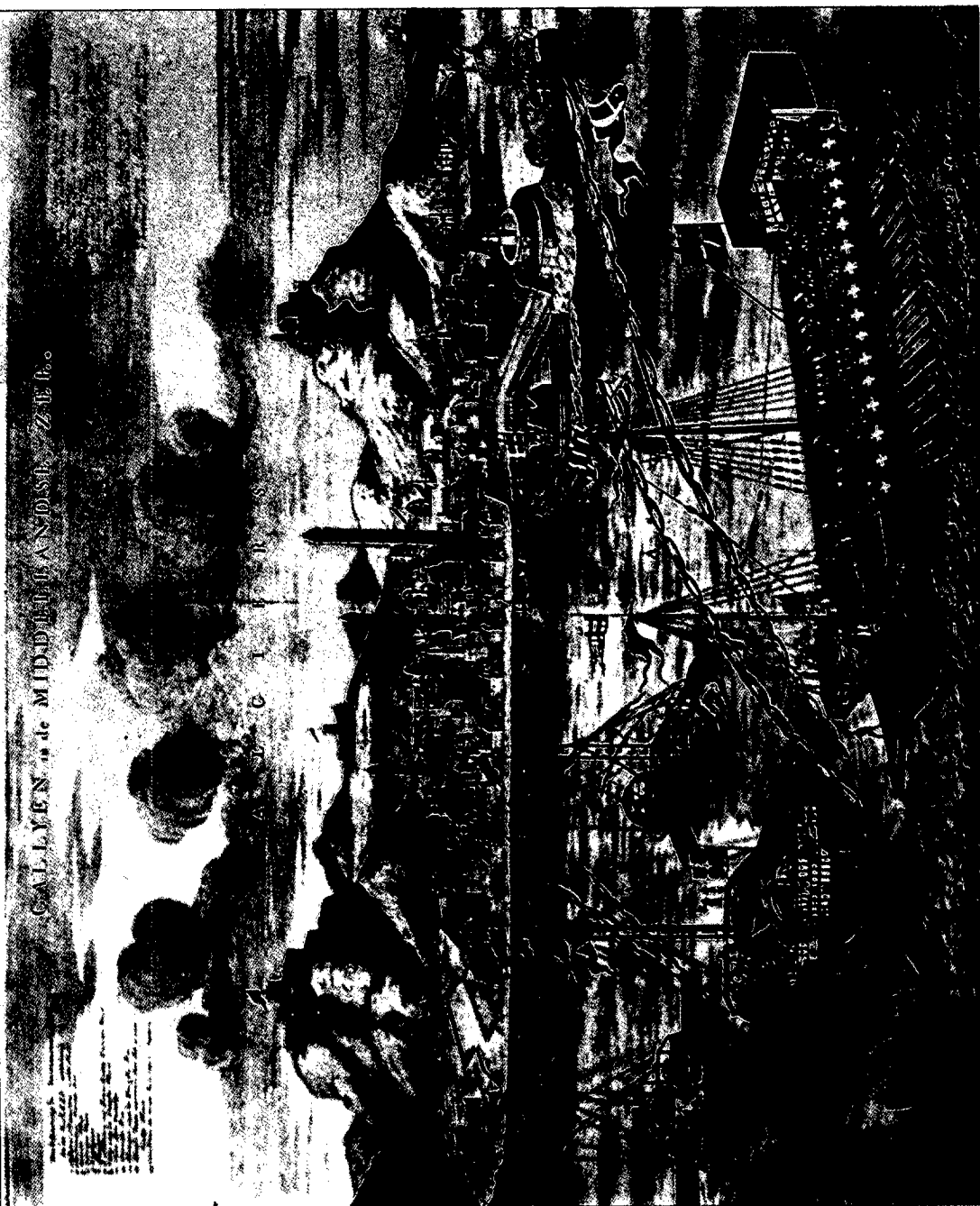
Así, según Gabriel Alomar (2), hacia 1530 no disponía más que de tres galeras y su progresivo pero lento desarrollo le haría alcanzar en 1686 ocho buques de este tipo.

A lo largo del mismo período sería reforzada con buques de alto bordo contruidos en astilleros sicilianos o continentales, ante la carencia de madera

(1) Martínez-Hidalgo y Terán, José María (1981): «La Marina real de los Austrias». El buque en la Armada española, págs. 87-108. Bilbao.

(2) Alomar, Gabriel (1970): «El halcón maltés» (Las galeras y el corso), págs. 28-30. Número esp. Castillos de España. Madrid.

MALTA, LAS NAVES DE LA RELIGIÓN DE SAN JUAN...



Naves de la Escuadra de Malta ante Argel.

en el archipiélago maltés. Está documentado el encargo de una de estas naves a los arsenales de Amsterdam en el siglo xvii.

La construcción de galeras pasó a segundo término a partir de 1700, como indica el hecho de que cincuenta años después disponía Malta de cuatro navíos y tres fragatas con la disponibilidad de sólo cuatro galeras.

Sin embargo, la escuadra maltesa contaba con un eficaz complemento en los navíos corsarios que operaban desde sus bases en La Valletta, gracias a la benévola e interesada tolerancia de las autoridades, que se limitaban a seguir análogos comportamientos al de las demás potencias mediterráneas incluídas las naves papales.

El ejercicio del corso dispuso incluso de un ordenamiento jurídico del que sólo estaban excluídos los infieles.

La *patente de corso* compensaba a la Orden con el 10 por 100 de los substanciosos beneficios obtenidos de la venta de las presas.

Malta prestaba un eficaz apoyo a la Marina española en las primeras décadas del siglo xviii en su lucha contra la piratería islámica.

Dentro de este tipo de acciones navales debemos considerar el encuentro sostenido en 18 de abril de 1710 por una escuadra maltesa con naves argelinas, frente a las costas malagueñas.

La historia naval ha superado ya fundamentalmente la documentación arqueológica para figurar en las planas de la prensa diaria. La *Gaceta de Madrid* del martes 20 de mayo de 1710 publica en su despacho de Madrid de 13 del mismo mes dos noticias de igual rango tipográfico, la primera se refiere a la llegada al puerto de Cartagena de un gran cargamento de cebada para *nuestra caballería* (!) y, a continuación, la siguiente nota informativa:

*Avisan, que en los Mares de Vélez-Málaga, la Escudra de Navíos de la Religión de San Juan, el dia 18 del pasado encontró un Navío Argelino con 400 turcos, y 46 Christianos, montando de 36 cañones, y despues de recia pelea la apresaron; pero con el sentimiento de aver muerto a los primeros tiros, el Comandante Teniente General Monsiur Gangon; y dexada la pressa en Cartagena, se encaminaronla dicha Escuadra àzia el Estrecho en seguimiento de otras embarcaciones de Infieles* (3).

Tres años después efectuará Patiño la reestructuración de la Armada Real, creando en Cartagena el *Apostadero de Galeras y atalaya de Berbería*.

Con anterioridad a estos hechos y a fin de anular la depredadora actividad corsaria, España despliega su escuadra de galeras por el Mediterráneo Occidental, con bases en las penínsulas ibérica e itálica. Cartagena y Puerto de Santa María en la primera. Génova y Nápoles en la segunda, cerrando la línea en la base siciliana de Messina controlando el paso entre el Tirreno y el Jónico.

---

(3) Mas García, Julio (1979): «El Puerto de Cartagena», pág. 199. Cartagena.



Taracea de Langon, que cubrió su sepultura en la Catedral Antigua de Cartagena, conservada en su Museo Arqueológico Municipal.

Fernández Duro valora la actuación de las naves de Malta en socorro de los presidios de Argel y su continuo enfrentamiento con los corsarios islámicos, rindiendo un merecido homenaje al teniente general Langon, cuyo cadáver fue enterrado en la catedral de Cartagena (4).

Nos dice nuestro admirado historiador naval en el lenguaje de la época que, *se cubrió la huesa en el pavimento con una gran lápida de mármol, cuyo centro ocupa escudo con castillo por único blasón, y dos anclas cruzadas sobre la venera de San Juan por adorno. Sirven de tenantes dos figuras que representan la Dulzura y la Fuerza; arriba, entre recuadros, se representan otros tantos episodios navales; y abajo corre la inscripción en el basamento.*

La taracea a la que alude el ilustre autor de Armada Española escapó a los bombardeos aéreos sufridos durante la pasada guerra civil y más tarde fue trasladada al Museo Arqueológico Municipal de Cartagena donde se encuentra en la actualidad.

La restauración practicada a dicha pieza para su instalación museográfica nos permitió practicar un primer estudio de la arquitectura naval representada en la parte superior ya considerada y que publicamos en la obra *El Puerto de Cartagena* (5).

En la primavera de 1980 nos encontrábamos en la isla de Gozo estudiando los santuarios megalíticos referidos, y ello nos dio la oportunidad de visitar en un breve descanso la bella iglesia-catedral barroca de Mdina, antigua capital de la isla, junto a Rabat.

Llamó nuestra atención desde el primer momento las lápidas de enterramientos distribuidas por sus naves, ya que, pese a su sobriedad (grandes losas de mármol blanco), presentaban muchas de ellas polícromos apliques con escudos o simbología naval, alusiva a los personajes allí enterrados.

Las técnicas y motivos decorativos empleados nos recordaron los de la taracea de Langon, por lo que recogí la información epigráfica interesada, pensando en la posibilidad de completarla después en Malta.

A última hora de la tarde regresábamos a la Valletta, dirigiéndome rápidamente a la iglesia Magistral, la Co-Cathedral of St. John, erigida en honor de San Juan Bautista, Santo Patrón de la Orden.

Quiso la suerte que horas antes finalizara un concierto polifónico en el templo, para cuya celebración había sido precisa la retirada de los bancos que habitualmente cubren su nave central.

El suelo aparecía totalmente pavimentado por unas cuatrocientas bellas taraceas, indiscutiblemente hermanas de la que se instaló en la Catedral Antigua de Cartagena.

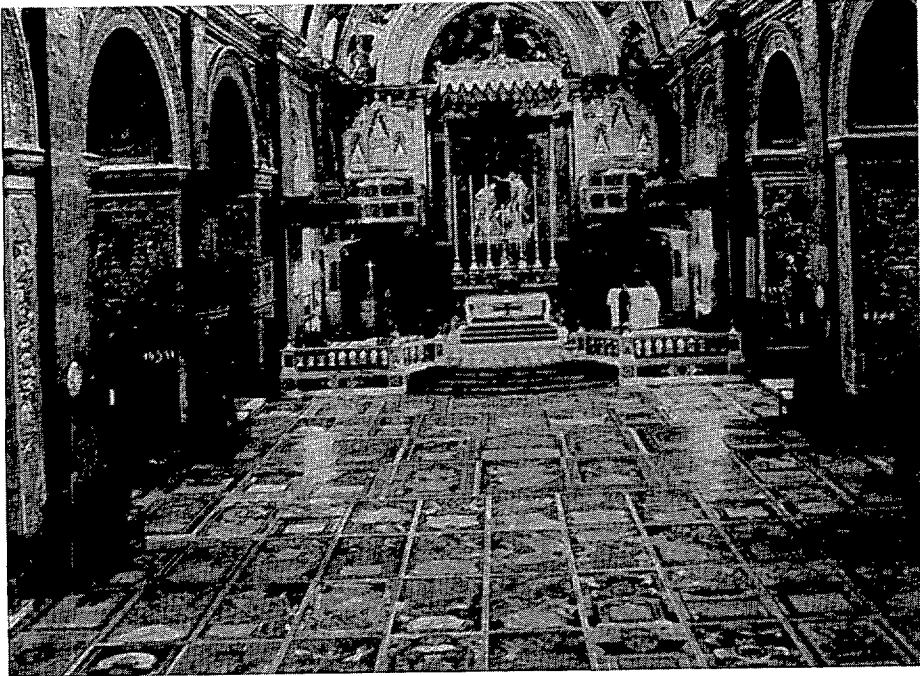
Contemplé unos momentos este magnífico muestrario de mosaicos florentinos, dedicados a altos personajes de la Orden.

Avancé entre ellos bajo la fuerte impresión de que iba a producirse un *reencuentro* con la del teniente general Langon y... efectivamente, hube de

(4) Fernández Duro, Cesáreo (edic. 1973): «Armada Española desde...», pág. 82. Madrid.

(5) Mas García, Julio: *Op. cit.*, págs. 198-203.





Nave central de la Co-Cathedral of St. John, de La Valletta, cubierta totalmente por taraceas dedicadas a ilustres personajes de la Orden. En primer término figura la de Langon, réplica de la de Cartagena.

detenerme al poco por que ante mis pies estaba su taracea, idéntica a la española, con la sola excepción de la leyenda del basamento. En Cartagena cubría un sepulcro, aquí en Malta lo hacía sobre un cenotafio, es decir, sobre una tumba vacía (*kenos-taphos*).

En razón de ello la dedica a su memoria Frei Raimundo Perellós de Rocafull, LXIX Gran Maestre de la Orden, mostrando su dolor por la pérdida de tan bizarro capitán de su Armada y al que sobrevivió sólo diez años.

Este Gran Maestre, de origen valenciano, amó a la Marina hasta el punto de reforzarla a sus espensas, tanto en efectivos para la Escuadra de Galeras como en naves de alto bordo.

La homologación de ambas taraceas puede completar nuestra información sobre la arquitectura naval de la época, heráldica y motivos simbólicos representados, comparando las zonas más deterioradas y de difícil interpretación.

Las laudas sepulcrales como las que nos ocupa suelen reproducir, en proyección sobre la losa, los principales elementos que fueron configurando los túmulos, desde sus más arcaicos modelos a los diseños clásicos y renacentistas.

En la de Langon podemos reconocer su basamento o plinto, en el que se inscribe la leyenda. Sobre él, en el lugar que ocuparía la urna, se coloca la

heráldica aplicable al personaje y simbología representativa de su personalidad. El coronamiento cónico o piramidal en los túmulos, se materializa aquí en una sección trapezoidal, dividida en tres franjas o metopas en las que se representan escenas de un combate entre naves de la Escuadra de Malta y de la de Argel, claramente diferenciadas por las banderas y gallardetes que lucen.

El estudio de la tipología de las naves representadas, de sus movimientos tácticos y resultado final del combate, plantea la posibilidad de que no se trate de un episodio convencional como considera Fernández Duro, sino más bien de un intento de reproducir el hecho de armas en el que falleció el jefe de la formación maltesa y se apresó la nave capitana enemiga, como parece representarse en la última escena.

Si contemplamos de arriba a abajo las referidas metopas, podemos ver en la primera una fase previa al combate: un conjunto de naves redondas, agrupadas bajo pabellones argelinos y malteses, navegan con rumbos opuestos, tratando posiblemente de tomar las más favorables posiciones ante el enfrentamiento que se avecina.

La nave corsaria situada en primer término, a la izquierda, navega casi ciñendo, recibiendo el viento por el través. La más próxima a ella ha ejecutado ya la virada para ponerse en paralelo con ella, si bien su velamen, que gira más lentamente, conserva todavía en gran parte la posición anterior al cambio de rumbo. Todas las banderas y gallardetes flamean ya en el mismo sentido.

Las galeras hacen acto de presencia en la segunda metopa, en la que ya se desarrolla el combate. En primer término una extraña nave corsaria arde intensamente como consecuencia del ataque de una galera de la que sólo se ven sus velas latinas, en tanto que un bajel le gana el barlovento.

Otra galera con pabellón maltés avanza a remo hacia la nave en llamas, con el velamen aferrado, arrumbando por la banda contraria.



Monumento a Frei Raimundo Perelló de Rocafull en la Catedral de San Juan, Gran Maestro de la Orden, que dedica a Langon esta taracea.

El artista ha querido resaltar la dureza del enfrentamiento naval representando el momento en el que esta última nave recibe en su toldilla el impacto de un proyectil o bomba, lanzada por un mortero situado probablemente fuera de la escena. Define perfectamente la estela de la mecha encendida, a modo de cola de cometa, y los trazos radiales que semejan la fragmentación del ingenio artillero (6).

A la izquierda aparecen los bajeles próximos a la toma de contacto y, por el contrario, las galeras que asoman por la derecha están todavía alejadas y navegan ciñendo para acortar distancias.

Los bajeles esquemáticamente representados ofrecen características análogas a la tipología de Garrote, expuestas años antes (1695) en su obra *Recopilación para la nueva fabricación de vaxeles españoles*, consideradas por Gaztañeta, tres años después del combate de Langon, en su importante plan para la construcción de buques de línea.



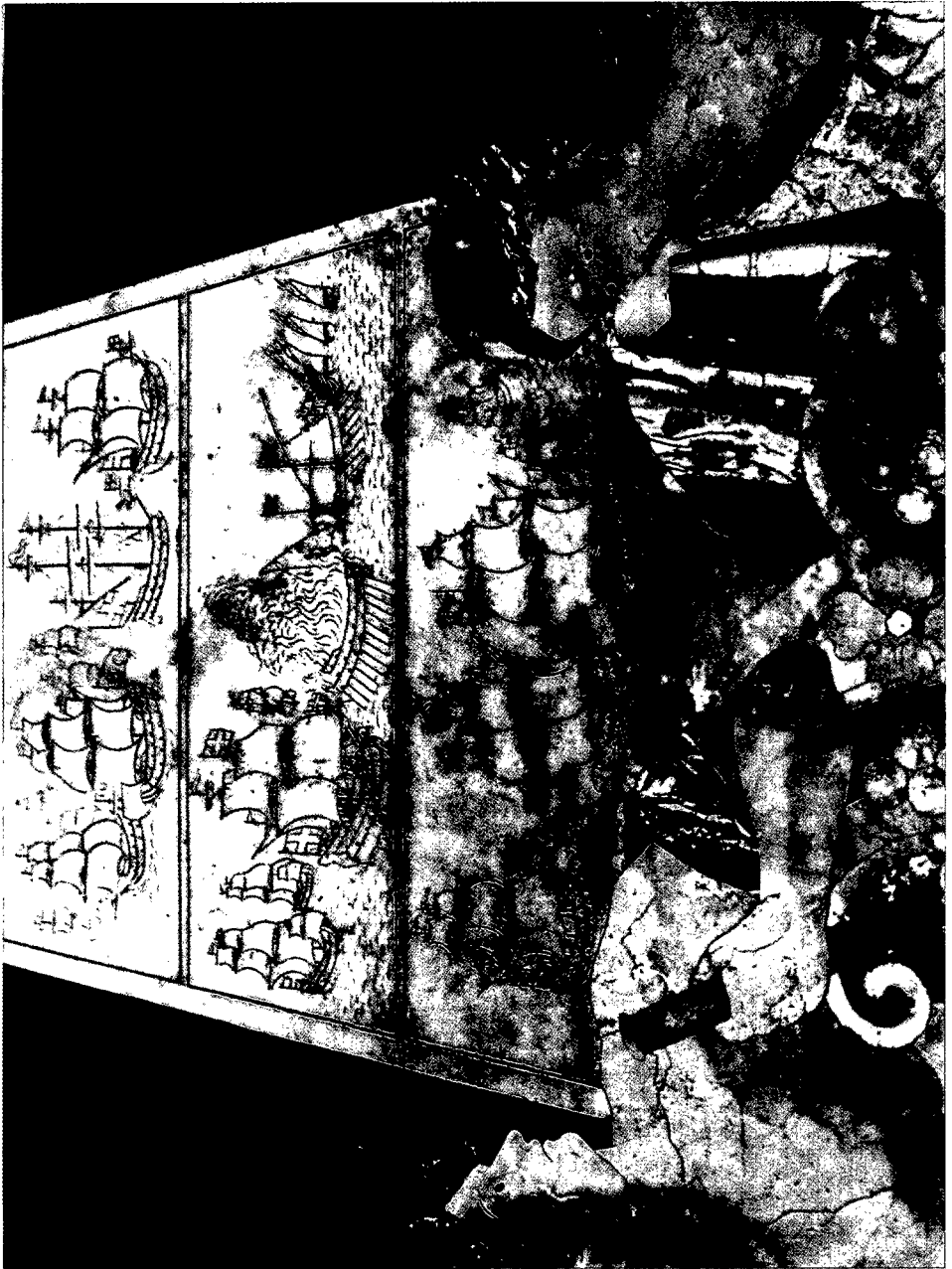
Vista parcial de la taracea de La Valletta, con idénticas representaciones que la de Cartagena.

No se identifican en este episodio naval más galeras que las maltesas, respondiendo a los modelos utilizados en el Mediterráneo por las potencias cristianas a principios del XVIII y de las que se dispone de amplísima documentación.

Contribuye a la dudosa catalogación de la nave corsaria incendiada, anteriormente citada, a posible error del artista o deseo de simplificar su arquitectura naval. La adjudica un alto casco homologable a los de los bajeles de su entorno, en tanto pone de manifiesto su condición de nave rémica.

Puede tratarse de una galeaza, considerada como la mayor nave de vela latina de su época, de casco más alto que los modelos convencionales de gale-

(6) Documentación consultada Archivos M-Roca Dorda y A. Gómez Vizcaíno.



Detalle del episodio naval representado en la lápida de Cartagena (Museo Arqueológico Municipal).

ras, tajamar lanzado con mascarón en su extremo, propulsión mixta, a remo y vela latina y cubierta sobre la zona de boga donde se montaba la artillería.

Una segunda hipótesis sería considerarla una galera bastarda, del tipo de las naves latinas otomanas que asolaron el Mediterráneo bajo el mando de corsarios como el temido Jair-ben-Eddin, más conocido por Barbarroja.

En la tercera representación aparece cercada una nave argelina de alto bordo por dos bajeles malteses. El que figura en primer plano se le aproxima por barlovento, posiblemente para abordarla y el del fondo a proa hacia ella para situarse en paralelo y cogerla entre dos fuegos.

Cabe plantearse si se trata de representar el apresamiento del navío *argelino montando 36 cañones* al que se hace referencia en la contemporánea «Gaceta de Madrid», *pressa que fue dexada en Cartagena*.

En la parte central ya aludida se simbolizan las virtudes más sobresalientes atribuidas al héroe: la Fuerza, representada a la izquierda por el personaje que domina a un monstruoso reptil y la Dulzura, a la derecha, portadora de un bíblico cordero.

Ambos tenantes sostienen los siguientes atributos heráldicos: escudo con solitario castillo sobre la venera de la Orden, la Cruz de Malta, entre la que asoman dos anclas cruzadas.

Todo ello representa sin duda, en cuanto a los dos últimos, la nacionalidad y profesión marina de Langon.

En cuanto al escudo, de no referirse a emblema familiar, pudiera homologarse con el de Cartagena, no obstante faltarle la roca sobre la que se asienta el castillo. Ello ocurre frecuentemente al simplificarse éste en usos funcionales, documentos de trámite, sellos, botonaduras de uniformes municipales, etc. Por otra parte, el tipo de castillo coincide con el usado en los edificios públicos de la ciudad durante el siglo XVIII y no deja de ser significativo que la base no se fije sobre la línea recta convencional, sino que se arquee para amoldarse a una base rocosa como aparece en estos escudos.

De confirmarse la inclusión de la heráldica cartagenera, territorio que recibe y conservará sus restos mortales, vendría a cerrar o completar en esta representación, el ciclo de su vida.

Finalmente debemos contemplar la leyenda que figura en el basamento, la más deteriorada de la taracea, que Fernández Duro atribuye al desgaste sufrido durante el tiempo que permaneció unida al pavimento del templo, posible deterioro al ser instalada en un muro próximo y, finalmente, a su incorrecta reconstrucción.

A la vista de la fotografía enviada por un benemérito oficial torpedista reprodujo dicho historiador el texto latino en el que se suman los errores cometidos en dicha restauración a los originados por la difícil interpretación de este documento fotográfico, especialmente en las zonas más desgastadas de la lápida.

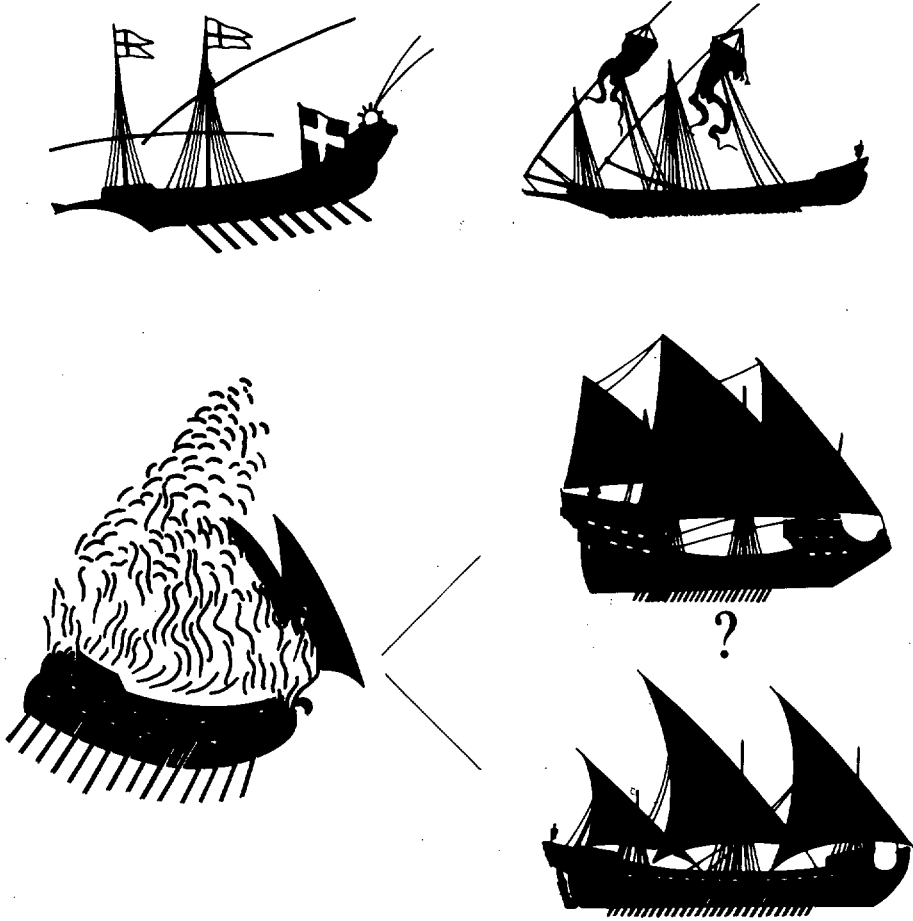
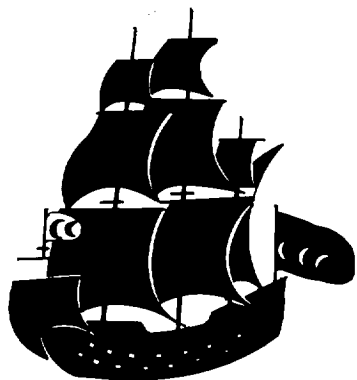
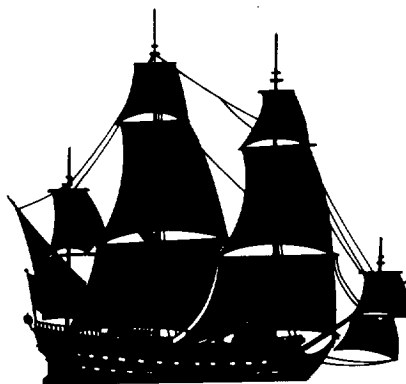
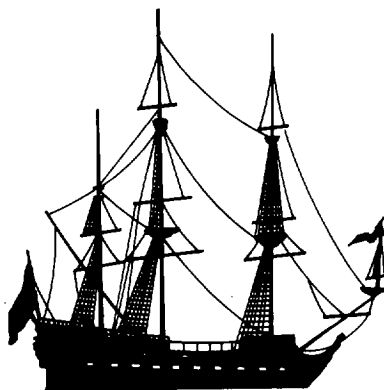
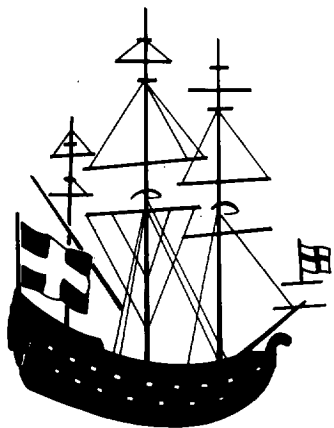
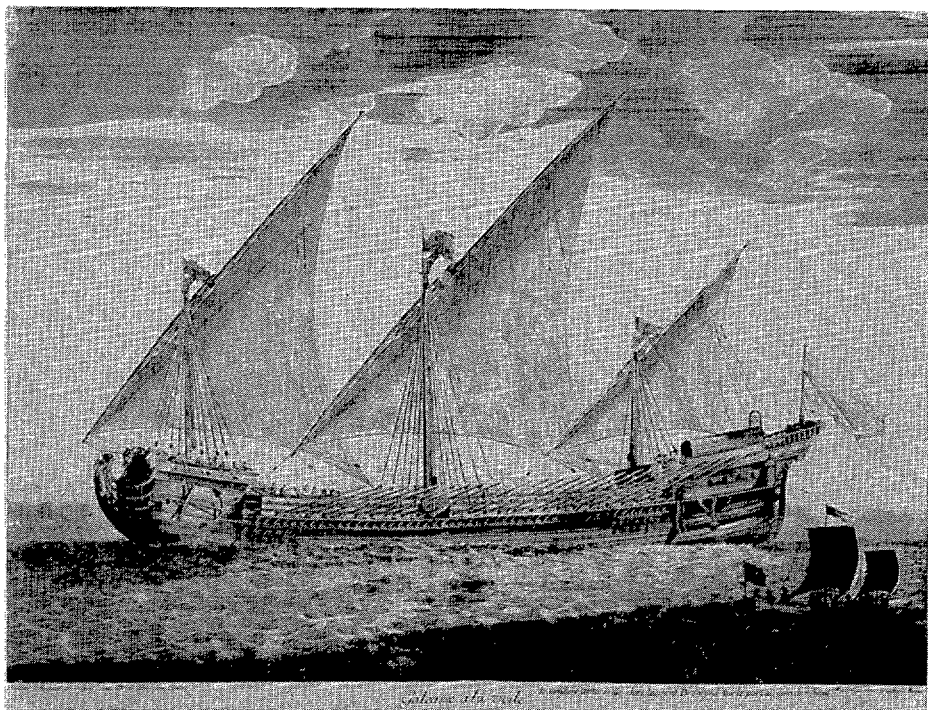


Tabla de siluetas de las naves redondas representadas en la taracea y posibles paralelos en modelos de la época.

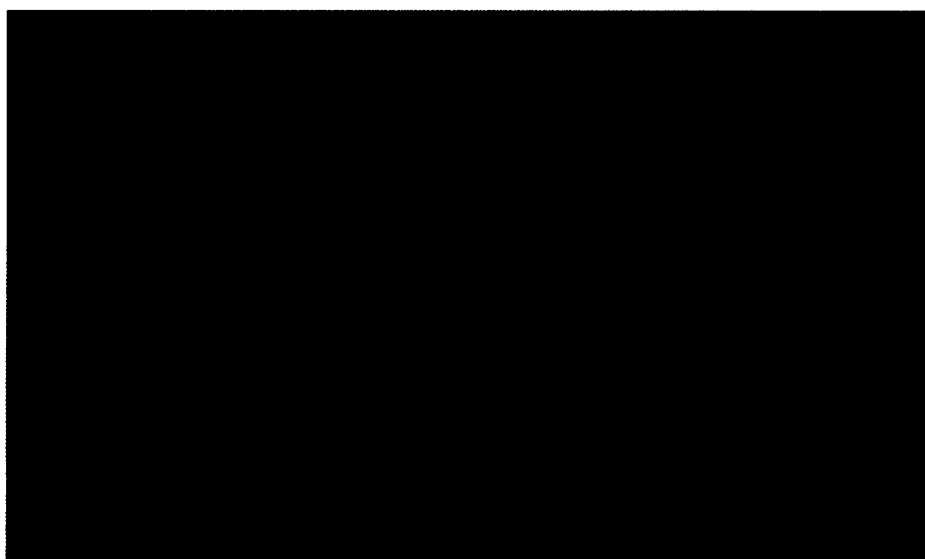
Tabla de galeras con análogas homologaciones.

*MALTA, LAS NAVES DE LA RELIGIÓN DE SAN JUAN...*





Galeaza reproducida en un antiguo grabado francés.



Galera bastarda de una miniatura turca.



La transcripción publicada en la página 82 del tomo VI de la citada obra, se reproduce en la nota (7).

Desafortunadamente no puede ofrecerse una completa traducción de la lápida de Cartagena ante la falta de importantes grafías y la lamentable «restauración» verificada por inexpertas manos tras el mencionado traslado.

Debemos pues centrar nuestro estudio sobre la taracea de La Valletta, prácticamente intacta, que transcribimos *in situ* y verificamos más tarde mediante un mosaico de diapositivas con la que abarcamos todo el texto.

La leyenda maltesa responde a la siguiente transcripción:

FRI IOSEPHO DE LANGON ARVERNO  
CUIUS VIRTUTEM IN IPSO TYROCINII FLORE NATURAM  
GALLICAE NAVES FECERE, THRACES SENSERE.  
MILITENSES HABUERE VICTRICEM  
AURANUM (?) DIRA OBSIDIONE CINCTUM  
CUM UNICA RELIGIONIS NAVE CUI FRAEERAT ONERARIAM  
DUCE  
PENETRATA ALBERII CLASSE ET USQUE REGE TESTE VEL IN  
VITO  
MILITEM ET COMMEATUM INVEXIT  
GENERALIS CLASSIUM ELECTUS LOCUM TENES,  
AD TRIPOLITANORUM PRAETORIAM INCENDENDAM  
PLURIMO MOMENTO FUIT  
LAUDES TEMEN ALGERII NAVE SUBACTA  
ACCEPTOQUE INDE VULNERE. VICTOR FATO CESSIT  
DIE 18 APRILIS 1710 AETATIS SUAE 41.  
E, M. M. D. RAYMUNDUS PEHELLOSUU ROCCAFULL  
AD BENEMERENTIAE ARGUMENTUM  
MORTUD HOC MAERENS P'OSITUM VOLUIT CENOTAPHIUM  
AD MEMORIAE PERENNITATEM.

---

(7) D.O.M./FRATI. JOSEPHO. DE LANGON. PHINALIS / MILIT ORDINIS. / SANCTI. IOANNIS. JEROSOLIMITANI. CUJUS VIRTUTE. IN. IPSO. IEROCIN. / AD ORE. MATURAM. GALLICE. NAVIS. DUCERE. PHACISSEN. SERENE. HIN / HABUERE. VICTRICEM. ORARUM. DIR. A. OBSIDIONE. CINII. NOBM. UNICA / RELIGIONIS. NAVI. CUI. PRIVAL. UNERARIA. DIICINS. PINURNIA. ALGERIA / CLASSE. EJUSQUE. REGE. TESTI. VII. INVITO. MELTIEMIE. COMMEATIS. / INVIXT. GENERALIS. CLASSIEM. IRIPECTUR. ERIPO. LITANOR. PRETORIA / DESPARATAM. ICENDI. COEGIT. CANDES. IN ENCONSILIO ET / FORTITUDINE. SIBI. UBIQUE. COMMASIN. ALIOS. CONTINUO. / TRANSTULIT. SUPREMA. TANDEM. ALGERIE. NAVI. BACTA. ACCEPTOQUE. / INDE. VULNERE. ACERBO. VICTOR. FATO. CESSI. DIE. 18 APRILIS. / 1710. AETAT. 41. FRATER. EJUS. ADRIANUS. DE LANGON. EJUSDEM / ORDINIS. BAJULIBUS. PERSENNE. HOC. BENEMERENTI. MONUMENTUM. / PONENDUM. CURATE.



Detalle de las representaciones heráldicas de la taracea. Escudo enlazado con la venera de San Juan sobre dos anclas cruzadas.

Su traducción, contrastada con distintas interpretaciones de cualificados especialistas (8), podría ser la siguiente:

*Al hermano Jopsé de Langon, auvergnés, cuya virtud, aún en el noviciado de la bisoñez, hicieron madura las naves francesas, los turcos (9) se dieron cuenta de ello y los malteses la tuvieron (la virtud) como vencedora.*

*Habiendo conducido a Orán, mientras era rodeado con cruel asedio, un navío de carga, con una sola nave de su religión a su mando y habiendo atravesado por entre la flota de Argel, en presencia incluso del rey —mal que le pesara— embistió al Almirante y al convoy (10).*

*Elegido Lugarteniente General de los Ejércitos (11), desempeñó un importante papel en el incendio del campamento de los de Trípoli.*

(8) Nuestra gratitud al padre Veny, del C. S. I. C. a sus colaboradores, al catedrático Miguel Angel Sanmartín y al profesor Francisco Pintado por los análisis practicados de los textos latinos de ambas taraceas.

(9) Indudablemente *Trhaces* (las naves) deben interpretarse como turcas. A la proximidad de Tracia a Turquía, de la que fue provincia a partir de 1360, debe atribuirse el origen de esta confusión.

(10) Se suprime *a la dotación* por considerarse comprendida en el convoy.

(11) La traducción literal de *Locum tenens* es la de Lugar Teniente, alejada etimológicamente de la de «Almirante en Jefe de las Armadas» que se le vino atribuyendo.

Sin embargo, las alabanzas que se granjeó en todas partes, gracias a su decisión y arrojo, las atribuyó continuamente a otros.

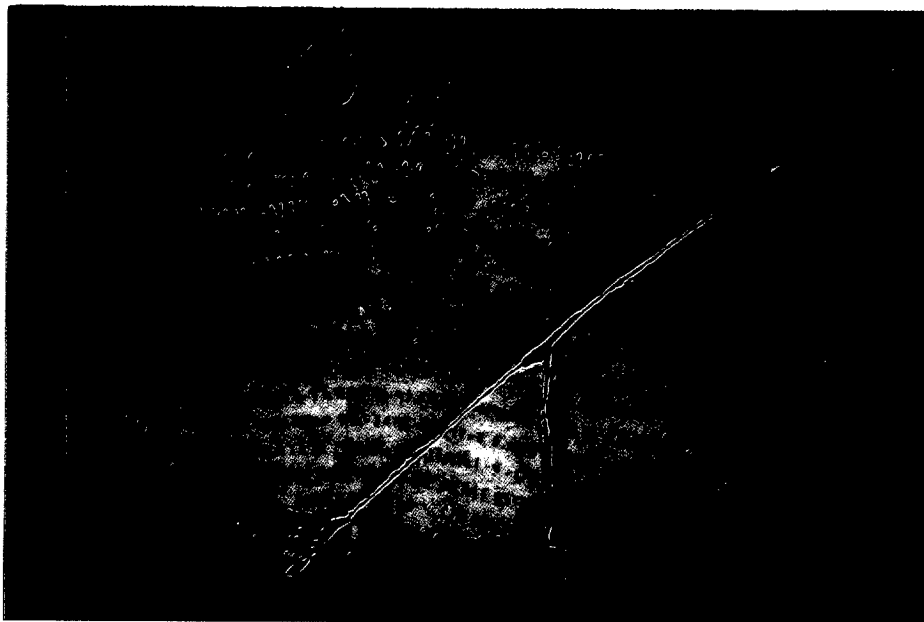
Al fin, habiendo apresado la nao capitana de Argel y recibiendo como consecuencia una herida, vencedor sucumbió al destino el día 18 de abril de 1710 a los 41 años de edad.

En testimonio de sus méritos el eminentísimo y Maestre, Hermano don Raimundo Perellós de Rocafull, quiso, en su dolor, que fuera erigido al difunto este cenotafio, para perpetuidad de su memoria.

Pese a las manidas fórmulas rituales, el texto ofrece párrafos de buen latín clásico a general criterio de los especialistas que han procedido a su estudio.

No puede ofrecerse análoga traducción de la lápida de Cartagena por las circunstancias ya expuestas. No obstante, en términos generales, puede comprobarse sus coincidencias con la de Malta en cuanto al relato de las hazañas de Langon, sus títulos, rasgos fundamentales de su personalidad: edad y fecha de su muerte, bravura y humildad, etc. Consta, asimismo, el nombre del personaje que encarga la lápida para el sepulcro cartagenero, su propio hermano.

Existe por último una diferencia notable en cuanto al gentilicio de nuestro héroe. Al principio del texto de Cartagena se le considera *delfinado* y en la de Malta se le llama *auvergnés*.



Tablas de siluetas de naves representadas en la taracea y posibles paralelos con modelos documentados de la época. Sobre estas líneas, las galeras, a la derecha, naves redondas.

# GACETA DE MADRID,

Del Martes 20. de Mayo de 1710.

*Urina 16. de Abril de 1710.*

**E**

L Embiado del Duque de Hannover, recibió el Sabado pasado la Embellidura de Elector, y de la Dignidad de Archicamerero del Imperio, que se le ha conferido: en cuya atencion se persuade esta Corte que se dexará vencer, y admitirá el mando del Exercito del Imperio la proxima Cambranza. El General Conde Tahir, se dispone à dar la buelta à Italia; y el Conde Rabutin, que llegó ayer de Transilvania, passa à servir en Flandes, baxo las ordenes del Principe Eugenio. Se ha tenido aviso, que el General Lesseltholt, que se entendió averse encaminado al ataque de Esperies, avia puesto sitio al Castillo de Zipsen en el Condado de Sepussa, cuya Guarnicion se mostrava resuelta à defenderse vigorosamente. Ha corrido la voz en estos dias de diferentes reencuentros, aunque de poca consideracion, ventajosos siempre para los Imperiales; pero los Oficiales que vienen de Vngria aseguran, que jamás han padecido tanto nuestras Tropas por la inquietud en que las han tenido continuamente los Malcontentos, quienes hasta aora se resisten en admitir las ofestas que se les han hecho en la Dieta de Presburgo.

*Genova 19. de Abril de 1710.*

**D**E Marsella han llegado à este Puerto algunas embarcaciones con Soldados, y Oficiales, que el Duque de Vzeda trató de embiar à Portolongon, y las prevenciones de guerra que se continúan en aquella parte, obligan à los Gobiernos de Milan, y Napoles à embiar Tropas, así en las plazas de Tos-

*Madrid 13. de Mayo de 1710.*

Há venido aviso de aver llegado à Cartagena el gran numero de embarcaciones que conducen grandissima cantidad de cebada de Andalucia para nuestra Cavalleria, y estaban para hazerse à la vela àzia Denia, y luego à Peñíscola.

Avisan, que en los Mares de Velez-Malaga, la Esquadra de Navios de la Religion de San Juan, el dia 13. del passado encontró vn Navio Argelino con 400. Turcos, y 46. Christianos, montado de 36. cañones, y despues de recia pelea le apressaron; pero con el sentimiento de aver muerto à los primeros tiros, el Comandante Teniente General Monsiur Gaugon; y dexada la presa en Cartagena, se encaminava la dicha Esquadra àzia el Estrecho en seguimiento de otras embarcaciones de Infieles.

*Con Privilegio: En Madrid, por Antonio Bixarro.*

acion de algunas Iglesias. Que la resolucion tomada sobre la dependencia de Comacho, de pagar à los Imperiales 6000. doblones por los gastos hechos en las fortificaciones: encuentra tales dificultades, que hazien presumir atrasso en el ajuste. Que Monsiur Benubello ha buuelto de Zivitavecha, è informado al

DJ.

Papa

La historia se escribe ya en las páginas de la prensa diaria: el combate de la Escuadra de Langon en la «Gaceta de Madrid», de 20 de mayo de 1710.

La primera década del siglo XVIII, período en el que culmina la carrera militar de Langon, interrumpida por su temprana y heroica muerte, estuvo llena de adversos acontecimientos para España y, muy particularmente, para su Marina de Guerra.

Las grandes esperanzas despertadas con la llegada al trono de Felipe de Anjou en cuanto a modernización del Estado y seguridad de sus fronteras, reforzadas por nuevas alianzas europeas, se vieron pronto defraudadas por la adopción de prematuras y duras medidas, agravadas por la contumaz represión ejercida sobre las gentes adictas o colaboradoras del régimen anterior.

La Marina se ve sumida en una crítica situación, falta de una escuadra adecuada a la magnitud de las funciones a desempeñar y de puntos de apoyo e instalaciones para su mantenimiento y desarrollo.

Debe atender a la protección de sus rutas atlánticas y, en el Mediterráneo, a la defensa y protección de sus territorios y comunicaciones, luchando contra la piratería argelina, sin olvidar la defensa de sus plazas norteafricanas y Gibraltar. A todo ello deben sumarse los frecuentes enfrentamientos con las fuerzas al servicio del pretendiente austriaco, el efímero Carlos III.

Se sucederá una ininterrumpida cadena de adversidades: pérdidas de Flandes, Nápoles, Cerdeña y Menorca, entre otros territorios. Todo ello, como dirá Fernández Duro, situarán a Castilla *sola ante el mundo*.

No mejor panorama ofrecen a España sus posesiones de ultramar, se enfrenta a continuos ataques desde Florida a Puerto Rico o Cuba, hasta el archipiélago filipino.

La Marina española combate prácticamente en todos los mares y sufre repetidamente la deslealtad de las flotas aliadas.

La ayuda pues que recibe de la Escuadra de Malta, aunque modesta en tonelaje y potencia de tiro, resulta eficazísima en los enfrentamientos con las naves argelinas. Surte, asimismo, de experimentados hombres de mar a la española.

El holocausto del teniente general Langon frente a nuestras costas mediterráneas, es todo un símbolo en esta lucha por la supervivencia de la civilización occidental.

La situación de peligro en la que vive la Cristiandad no da tiempo a la Escuadra de Malta para honrar y llorar a sus muertos.

Así nos lo informa lacónicamente la prensa de la época ya aludida: desembarcar el cadáver de su Almirante en Cartagena y dejan el bajel apresado para arrumbar, sin pérdida de tiempo al estrecho de Gibraltar, *en seguimiento de otras embarcaciones de infieles*.

BIBLIOGRAFÍA

- BARTOLO, J. (1979): *The Co-Cathedral of St. John*. Malta.
- BELHAMISSI, Monlay (1986): *Histoire de la Marine Algerienne (1516-1830)*. Argel.
- BRAUDEL, Fernand (1980): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid.
- CAÑABATE NAVARRO, Eduardo (1971): *Historia de Cartagena*, pág. 149. Cartagena.
- CARRERO BLANCO, Luis (1962): *España y el mar*. Madrid.
- CERVERA PERY, José (1986): *La Marina de la Ilustración*. Barcelona.
- CONDEMINAS MASCARÓ, F. (1930): *La Marina militar española*. Barcelona.
- COY COTO NAT., Agustín (1913): *Historia de la Íncлита y Soberana Orden Militar de San Juan de Jerusalén o de Malta*. Madrid.
- CUCARI, Attilio (1986): *Veleros de todo el mundo*. Madrid.
- DEBATTISTA, C. (1972): *Historical Places of Rabat y Mdina*. Marsa/Malta.
- ELLUL, Michael (1970): «Los hermanos Cotoner y su contribución al arte en Malta». Número esp., *Castillos de España*, págs. 56-64. Madrid.
- FARIÑA, F. (1950): *Historia de la navegación*. Madrid.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (Edic. 1973): *Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*. Museo Naval. Madrid.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1880): *A la mar madera*. Madrid.
- FLUVIA Y ESCORSA, Armando de (1970): «Grandes maestros hispánicos en la Orden de San Juan». Núm. esp., *Castillos de España*, págs. 42-50. Madrid.
- MANERA REGUEIRA, Enrique (1986): «El puerto de Cartagena y el desarrollo de la Marina en los siglos XV y XVI. *Historia de Cartagena*. Direc. J. Mas. Tomo VI, págs. 307-338. Murcia.
- MAS GARCÍA, Julio (1979): *El puerto de Cartagena. Siglos modernos*, págs. 197-200. Publicación Junta del Puerto de Cartagena (1991). *La vela latina. Un símbolo de la cultura mediterránea*, págs. 58-60. Cartagena.
- SALVÁ, Jaime (1944): *La Orden de Malta*. Inst. Historia de Marina. C. S. I. C. Madrid.
- SOLÍS VALDERRÁBANO Y DÁVILA, Joseph de (1704): *Escuela militar de fortificación ofensiva y defensiva. Arte de fuegos*.
- THOMPSON, I. A. A. (1981): *Guerra y decadencia. Gobierno y Administración de la España de los Austrias*. Barcelona.
- WALKER, Geoffrey J. (1979): *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona.
- ZYSBERG, André y BURLET, René (1989): *Gloria y miseria de las galeras*. Madrid.

FUENTES GRÁFICAS

Fotografías: Autor y Fernando Vera Maturana.  
 Dibujos: Francisco Aznar Acosta.