

LOS BUQUES HOSPITALES DE LA ORDEN DE MALTA: PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Manuel GRACIA RIVAS
Coronel Médico

Con motivo de las XXI Jornadas de Historia Marítima que, bajo el lema *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, se celebraron hace once años, tuve la ocasión de intervenir abordando el tema de la asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la Religión (1). En esta ocasión quiero hacer referencia a los dos únicos buques hospitales que, a lo largo de la historia, han navegado bajo el pabellón de la Orden. Un número sorprendentemente reducido si tenemos en cuenta los dos aspectos que han configurado la propia identidad de la misma: su vocación hospitalaria y su proyección naval.

Si hay algo que, de manera especial, define el carisma de la que, por encima de todo, es una orden religiosa es su dedicación a los más necesitados que, en sus orígenes, fueron los peregrinos que acudían a los Santos Lugares y, en nuestros días, todos aquellos que, por muy diversas circunstancias, han pasado a engrosar las filas de esa legión de hombres y mujeres, carentes de medios materiales, del afecto de los suyos o de esa dignidad a la que tienen derecho como personas. A lo largo de su dilatada historia el *obsequium pauperum*, la atención a los pobres, será su misión fundamental, un cometido que, en gran medida, coincidirá con el de otras organizaciones humanitarias que surgieron posteriormente, aunque desde una perspectiva diferente porque se inserta en su vocación cristiana.

Junto a él, otro lema, el de la *tuitio fidei*, o defensa de la fe, ha marcado su trayectoria como orden militar y religiosa casi desde los momentos fundacionales. Esta matización es importante, ya que la Orden hospitalaria de San Juan de Jerusalén, a diferencia de otras militares, fue primero religiosa y, más tarde, militar.

Conviene recordar que lo que el beato Gerardo creó en la ciudad santa, todavía bajo la dominación musulmana, fue una orden religiosa bajo la regla benedictina, cuya misión era atender a los peregrinos enfermos que, en penosas condiciones, llegaban a visitar Jerusalén, en un complejo hospitalario restaurado por los mercaderes de Amalfi, sobre las ruinas del edificado por Carlomagno años atrás. Religiosos que emitían los tres votos propios de todas

(1) GRACIA RIVAS, Manuel: «La asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la religión», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 37. Madrid, 2000, pp. 15-28.

las órdenes religiosas y cuyo comportamiento supo ganarse el favor de los gobernadores fatimíes e, incluso, selyúcidas. De hecho, cuando los cruzados se encontraban ya a las puertas de la ciudad, el beato Gerardo y los hermanos del Hospital fueron los únicos cristianos a los que se permitió continuar dentro de la misma.

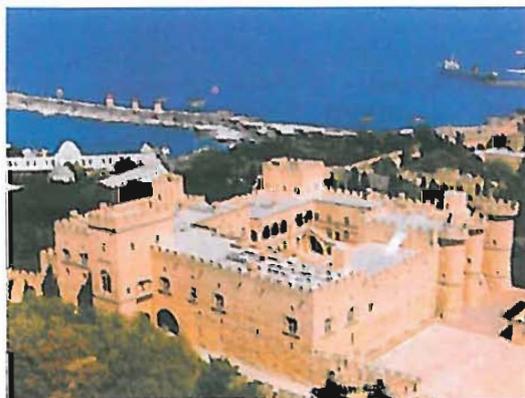
Tras la creación del reino franco de Jerusalén, la Orden comenzará una rápida expansión, estableciendo una serie de hospitales y hospederías en los que se prestaba asistencia tanto a los peregrinos y soldados cristianos heridos como a las poblaciones locales.



Crac de los Caballeros.

Sólo después de la muerte del beato Gerardo, durante el mandato de su sucesor, Raimundo Despuig, es cuando se produce su transformación en orden militar. Impulsados por la necesidad de colaborar en la defensa de los nuevos territorios y, de manera especial, a los enfermos que tenían bajo su protección, aquellos religiosos se transforman en soldados, añadiendo a sus tres votos primitivos uno nuevo, el de combatir a los infieles, sin huir jamás del combate y con la limitación de no levantar jamás las armas contra una nación cristiana.

Si la Orden se hubiera limitado a eso, a combatir con bravura en aquellos escenarios como hicieron las otras, probablemente hubiera corrido su misma suerte tras la expulsión de los cruzados de Tierra Santa, y sus gestas se habrían diluido en la historia. Pero uno de los elementos decisivos que garantizaron su sorprendente continuidad e hicieron posible su soberanía fue, precisamente, su proyección naval.



El Palacio Magistral de Rodas.

Todavía se sigue insistiendo en que fue durante su permanencia en Rodas cuando se produjo esta nueva transformación, a pesar de que su presencia en la mar arranca de mucho antes, pues su escuadra de galeras había sido creada en 1293, durante su permanencia en Chipre, aunque la primera acción en la que participaron buques de la Orden se

remonta a 1165, cuando una galera de la misma condujo al papa Alejandro III a Montpellier. No pretendo analizar la evolución histórica de esta relación entre la Orden y la mar, que ya fue abordada en el marco de las primeras jornadas (2), sino reflexionar sobre el aparente contrasentido que supone el hecho de que, frente a tan destacada actividad naval en el transcurso de los tiempos, la utilización de buques hospitales haya sido escasa o, al menos, no tan importante como en el caso de otras potencias marítimas.

Hasta el siglo XVII no hubo buques con capacidad de recibir y atender bajas. Lo que se empleaba en las distintas jornadas eran buques que transportaban hospitales de campaña, con el personal preciso, para atender en tierra a las de la infantería que participaba en los combates. Las grandes acciones en las que participaron las naves de la Orden contaron con esos dispositivos asistenciales, a nivel de Armada, como ocurrió en el caso de Lepanto. No tenía necesidad de ellos porque, por otra parte, su principal contribución fue siempre naval y, en esos casos, los heridos y enfermos eran atendidos por el servicio sanitario de cada unidad.

En el caso concreto de los forzados, sólo en caso de epidemia se habilitaba una galera para el aislamiento de los afectados. Pero este recurso, que fue frecuente en el caso de España, no fue preciso utilizarlo en las de Malta, ya que los forzados y esclavos eran confinados en puerto en establecimientos especiales situados en tierra.

En la historia de la Sanidad Naval suele afirmarse que los primeros buques hospitales preparados para alojar a enfermos y heridos fueron el HMS *Goodwill* (1620), en Inglaterra, y el *Clomp* (1636), en Francia. Suele soslayarse, sin embargo, que la primera unidad que transportó heridos fue la gran nave de la Orden, la *Santa María*, durante la evacuación de Rodas, como más adelante señalaré.

El concepto moderno de buque hospital surge a finales del siglo XIX, cuando se regula su empleo y su protección, tras un largo proceso iniciado a raíz de la firma de la Primera Convención de Ginebra, el 22 de agosto de 1864, que únicamente afectaba a los militares heridos en campaña.

En aquellos momentos ya se había generalizado el empleo de buques hospitales como acompañamiento de las fuerzas expedicionarias o para acoger las bajas de las escuadras en combate. Mucha mayor incidencia tuvieron las guerras coloniales, ante la necesidad de evacuar a la metrópoli a los heridos en combate y, sobre todo, a los numerosos enfermos que contraían enfermedades infecto-contagiosas. El segundo buque de la Orden operará, precisamente, durante una de esas campañas coloniales.

Finalmente, en nuestros días, el desarrollo del concepto de ayuda humanitaria ha impulsado un cambio sustancial en el empleo de unidades de las distintas Armadas con este fin, así como la entrada en servicio de otras,

(2) CERVERA PERY, José: «La Orden de Malta y la Armada: Una vinculación histórica», en *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 23. Madrid, 1994. pp. 9-18.

pertenecientes a diversas organizaciones civiles, muchas de ellas confesionales, con una oferta que no se circunscribe al ámbito sanitario, sino que abarca otros aspectos asistenciales. Es aquí donde la Orden realiza una labor que, aunque limitada, no deja de ser importante; pero sobre todo es un campo de grandes posibilidades para canalizar, en el futuro, una de sus líneas de actuación.

El primer buque hospital de la historia

Sin lugar a dudas, el primer buque hospital de la historia fue, como he señalado anteriormente, la gran nave *Santa María*, una de las más importantes presas efectuadas por la marina melitense en el transcurso de su dilatada historia.

Este importante acontecimiento tuvo lugar en aguas de Creta en 1507, y el protagonista de la acción fue el comendador Jacques de Gasteineau, que iba al mando de la gran carraca *San Juan*.

Era gran maestro, en aquellos momentos, frey Emery d'Amboise, quien, ante las alarmantes noticias recibidas, según las cuales los turcos se disponían a atacar la isla de Rodas, había reunido una flota cuya importancia bastó para disuadir del proyectado ataque. Al finalizar el verano, disipada la amenaza, la flota cristiana fue disuelta y la gran carraca *San Juan* enviada a Sicilia en misión de avituallamiento.

Al mando de ella se encontraba el comendador Gasteineau, perteneciente a la lengua de Auvergne, un personaje del que apenas han quedado noticias a pesar del destacado papel que desempeñó, aunque algunos rasgos de su biografía fueron dados a conocer hace algunos años por Jean-Bernard de Vaivre (3).

Navegando por aguas de Candía, distinguió en la lejanía un gran buque turco que, inmediatamente, identificaron con la carraca conocida con el apelativo de la *Mogarbina* o *Mogrebina* (en español).

Era una nave de gran porte, de más de 400 pies de eslora y 182 de manga, con un desplazamiento de 2.333 toneladas (4) que, cada año, navegaba de Alejandría a Túnez y desde allí a Siria transportando un rico cargamento de mercancías que llegaban a Egipto desde la India y el Sudán, por el mar Rojo. Según los relatos de la época los mástiles de las galeras sólo llegaban a la altura de su proa. Tenía seis cubiertas y seis hombres apenas podían rodear con sus brazos el mástil principal que tenía una altura de 132 pies. Denominada por los musulmanes la *Reina de los Mares*, era una auténtica fortaleza flotante armada con cien cañones y, además de su dotación, podía transportar

(3) VAIVRE, Jean-Bernard de: «Icône offerte en Chypre par un commandeur des Hospitaliers (information)». *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*. 143e année, n.º 2. París, 1999, pp. 649-683.

(4) WISMAYER, Joseph: *Fleet of the Order of St. John*. Midsca Book, La Valetta, 1997.

más de 1.000 soldados (5). Otras fuentes afirman que su casco estaba forrado de plomo y que disponía de un horno de pan para cocerlo cada día (6).

En varias ocasiones, los buques de la Orden habían intentado capturarla sin que se presentara la ocasión. Ahora, inesperadamente, aparecía a la vista de la *San Juan*, y el comendador Gastineau decidió aprovechar la ocasión.

Para ello envió un esquife con uno de sus oficiales intimando su rendición. Lógicamente, el capitán de la *Mogarbina* quedó sorprendido ante semejante requerimiento, dada la evidente desproporción de fuerzas entre una y otra unidad. Su respuesta fue, por lo tanto, de desprecio, haciendo saber al parlamentario que nunca, a lo largo de los años en los que venía navegando, se había atrevido nadie a atacarle pues estaban seguros de que sus hombres sabrían defenderla, conscientes de que era preferible perder la vida que el honor y la libertad.



Captura de la *Mogarbina* por la *San Juan*.

No se amilanó el comendador, que había concebido una audaz maniobra para hacerse con la nave. Mientras se acercaba a la distancia conveniente, volvió a enviar a su oficial para comunicar a la *Mogarbina* que había recibido órdenes precisas de sus superiores para atacarla con el propósito de hundirla o capturarla. Todas estas negociaciones eran seguidas, con cierto regocijo y curiosidad, desde la cubierta de la *Mogarbina* por su capitán, todos sus oficiales y buena parte de su tripulación.

Percatándose de ello, el comendador Gastineau, en el mismo instante en que el parlamentario abandonaba la nave musulmana, mandó abrir fuego con todas sus piezas. La andanada sorprendió a los hombres de la *Mogarbina*, que habían dado muestra de un exceso de confianza. Murieron en el acto el capitán, todos sus oficiales y muchos de los soldados y marineros que se encontraban en cubierta. Sus cuerpos y los de los heridos provocaron el pavor de los supervivientes que, carentes de mandos, decidieron arriar el pabellón y entregarse.

(5) BOSSIO, Giacomo: *Dell'istoria della sacra Religione et Ilma. Militia di S. Giovanni Gierosolomitano...*, tomo II, Roma, 1621, pp. 590 y ss.

(6) MAGAZ VAN NESS, Juan A.: «Rodas 1309-1523. La defensa del Cristianismo en el Mediterráneo Oriental». *La Orden de Malta, la mar y la Armada*, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 37, Madrid, 2000, pp. 29-64.

Con este golpe de mano, quedó la enorme nave en poder del comendador, con todo su rico cargamento de especias, telas, plata y piedras preciosas. El recibimiento que se le dispensó en Malta fue apoteósico. Rebautizada con el nombre de *Santa María*, pasó a servir en la armada de la Religión, al mando del mismo hombre que la había capturado.

Probablemente, ella era la carraca a la que se refiere el capitán Alonso de Contreras en su derrotero, cuando señala que, en la isla de Rodas, «entre cabo Nons y cabo Sesto hay un puerto que se llama Puerto Caballero. Cuando la Religión de San Juan estaba en Rodas le tenían fortificado; iba a invernar allí la Carraca, por no haber puertos bastantes con fondos en Rodas para ella» (7).

Continuaba en servicio cuando la caída de Rodas, en la que fue uno de los buques utilizados para la evacuación. A bordo del mismo embarcó el gran maestre Villiers de l'Isle Adam el 1 de enero de 1523, izando, en lugar del pabellón de la Orden, un estandarte en el que estaba representada la Virgen de los Dolores con la leyenda «Tú eres mi último recurso en la aflicción».

Por sus excepcionales condiciones de habitabilidad, la *Santa María* fue elegida para transportar a los heridos durante el sitio, entre los que se encontraban 180 caballeros. Por ello, puede ser considerado el primer buque conocido que desempeñó este cometido.

Este magnífico buque, ricamente decorado, que disponía de una amplia capilla e, incluso, de un jardín con árboles, terminó sus días en Malta, donde fue desguazado tras ser empleado durante sus últimos años para elaborar pan en los hornos con los que, como he señalado, contaba.

El *Regina Margherita*

Tuvieron que transcurrir casi quinientos años para que un buque hospital de la Orden surcara los mares. Fue el *Regina Margherita* que, en realidad, dependía de la Asociación de Caballeros Italianos de la misma.

Su actuación tuvo lugar en el marco de una campaña colonial, la llamada guerra italo-turca, librada del 29 de septiembre de 1911 al 18 de octubre de 1912, que supuso el comienzo de la presencia italiana en las provincias del imperio otomano de Tripolitania y Cirenaica, cuyo territorio coincide con la actual Libia.

Durante la campaña, el Cuerpo Militar de la Asociación italiana equipó, en un corto espacio de tiempo, como buque hospital el paquebote *Regina Margherita*, que ya había desempeñado este cometido en 1908, auxiliando a las víctimas del terremoto que asoló Mesina, donde la Orden de Malta tuvo una activa presencia, aunque no tuviera a su cargo, en esa ocasión, a dicho buque.

(7) Cossío, J. M.^o de (ed.): «Derrotero desde el cabo de San Vicente por todo el mar Mediterráneo, por el capitán Alonso de Contreras, del hábito de San Juan, natural de Madrid» en *Autobiografías de soldados (siglo xvii)*. Ediciones Atlas. Madrid, 1956.



El Regina Margherita.

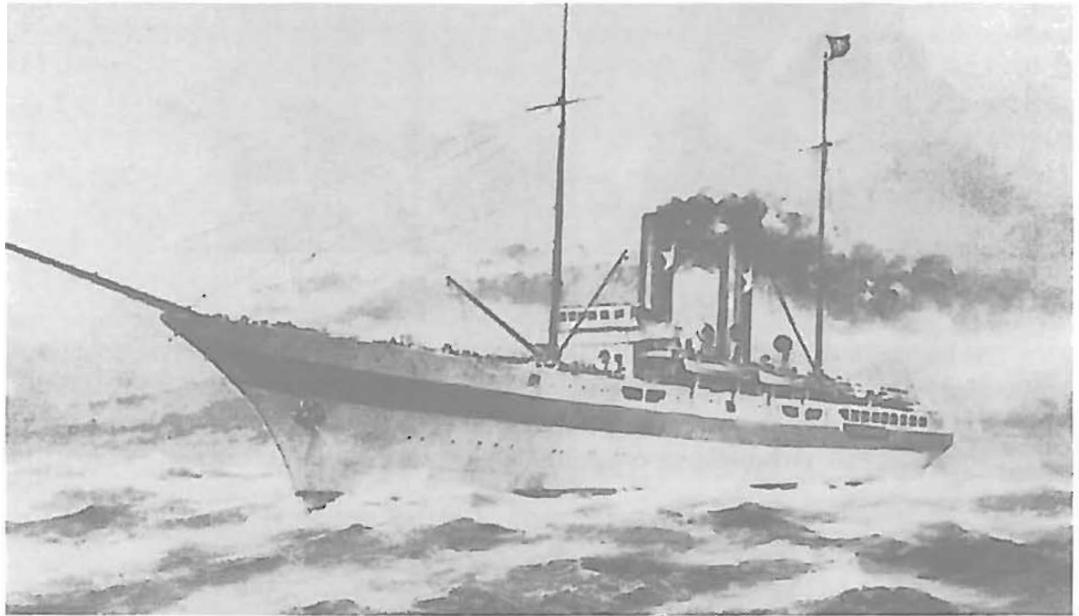
Construido en Génova para la Società Italiana dei Trasporti Marittimi, había sido botado en 1884.

Con un desplazamiento de 3.577 toneladas, era un buque de propulsión mixta a vela y vapor que, en condiciones favorables, le permitía alcanzar los 15 nudos. Ello lo convertía en el más rápido de los trasatlánticos italianos de la época, después del *Nord America*.

Por otra parte, fue el primero que estableció el enlace entre Europa y América, siendo el primer barco italiano que dispuso de suministro eléctrico y unas condiciones de habitabilidad muy superiores a las habituales en aquellos momentos.

En 1885, se integró en la compañía Navigazione Generale Italiana, al constituirse por la fusión de la Società in Accomandita Piroscafi Postali Ignazio & Vincenzo Florio de Palermo con la Società per la Navigazione a Vapore R. Rubattino de Génova.

En 1910 el buque fue cedido a la Società Nazionale di Servizi Marittimi, y el 9 de noviembre de 1911 el gobierno italiano lo entregó a la Asociación Italiana de la Orden de Malta, para su empleo como buque hospital durante la campaña en África.



El *Regina Margherita*, con la franja roja que lo identifica como buque hospital y la bandera de la Orden en el palo de popa.



El equipo médico del *Regina Margherita*.

El buque llegó a realizar siete viajes de evacuación desde los puertos de Trípoli, Derna, Bengasi y Tobruck, transportando a 2.552 heridos y enfermos, con destino a Nápoles y a Palermo. Algunos meses después, cuando ya había finalizado su misión como buque hospital, se hundió en el puerto de Génova el 11 de febrero de 1913, siendo desguazado.



Salas habilitadas en el interior del buque.



www.agenziabozzo.it

El Cuerpo Militar de la Asociación Italiana

He hecho referencia, anteriormente, a la Asociación Italiana de la S.O.M. de Malta como protagonista de esta actuación. Es interesante destacar algunos aspectos de la misma debido a su singularidad. Porque, desde los momentos iniciales de su fundación, en 1877, puso en marcha la creación de un Cuerpo Militar que, el 29 de enero de ese año, se constituyó como una unidad encar-

gada de prestar asistencia sanitaria a los enfermos y heridos en campaña, en colaboración con las Fuerzas Armadas italianas.



Uno de los trenes hospitales utilizados por la Orden en la primera guerra mundial.

Su primera actuación tuvo lugar durante el terremoto de Mesina, donde desplegó un hospital de campaña de 125 camas para ayuda a las víctimas.

En el transcurso de la Gran Guerra llegó a contar con cuatro trenes hospitales con los que transportó a 448.000 bajas, realizando cerca de 650 viajes, con un total de 560.000 km recorridos.

Volvió a ser movi-
lizado en 1940, y en esta ocasión gestionó

hospitales de campaña y 19 hospitales territoriales. Una vez más, los trenes hospitales de la Orden desempeñaron una impresionante labor en las campañas de Grecia, Albania y Yugoslavia. Especial relevancia tuvo su actuación en el frente ruso, apoyando al cuerpo expedicionario italiano, evacuando a 2.552 soldados afectados de diversas patologías. Entre sus acciones más espectaculares destaca el salvamento de 900 soldados, en los difíciles momentos de la retirada, cuando se encontraban a punto de perecer en medio de una terrible tormenta de nieve.

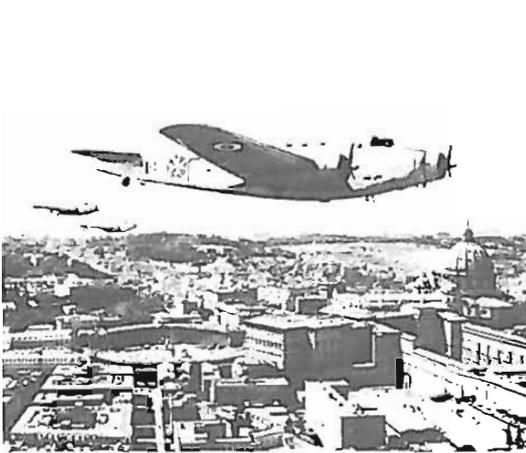
Menos conocido es el hecho de que la Orden dispuso de una Fuerza Aérea de Transporte. Cuando, como consecuencia del tratado de paz de 17 de febrero de 1947, la Aeronáutica Militar italiana se vio obligada a desguazar una parte de sus aviones, decidieron entregar 36 Savoia-Marchetti 82 a la Orden.

Con la Cruz de Malta en su fuselaje, estos aviones de transporte, estu-



Un tren hospital de la Orden en el frente ruso.

vieron operando hasta 1956, aunque sus dotaciones pertenecían a la Aeronáutica Militar, participando en diversas operaciones de ayuda humanitaria, la última de las cuales fue con motivo del terremoto de Agadir, en Marruecos.



Los Savoia-Marchetti de la Orden volando sobre Roma.



Uno de los aparatos en el transcurso de una misión.

En la actualidad, el Cuerpo Militar de la S.O.M. de Malta está reconocido como Cuerpo Especial Auxiliar del Ejército italiano. Sus miembros visten uniforme propio y tiene reconocido el uso de bandera, que luce las más importantes condecoraciones italianas, otorgadas por su actuación en los campos de batalla y en las misiones de ayuda en las que tomó parte a lo largo de su historia.



Casco utilizado en la primera guerra mundial.



Casco utilizado en la segunda guerra mundial.

Integrado por personal con carácter permanente, encargado del mantenimiento del material, y personal voluntario que puede incorporarse en caso de movilización, cuenta con importantes medios de transporte, entre los que destaca un moderno tren hospital perfectamente equipado.



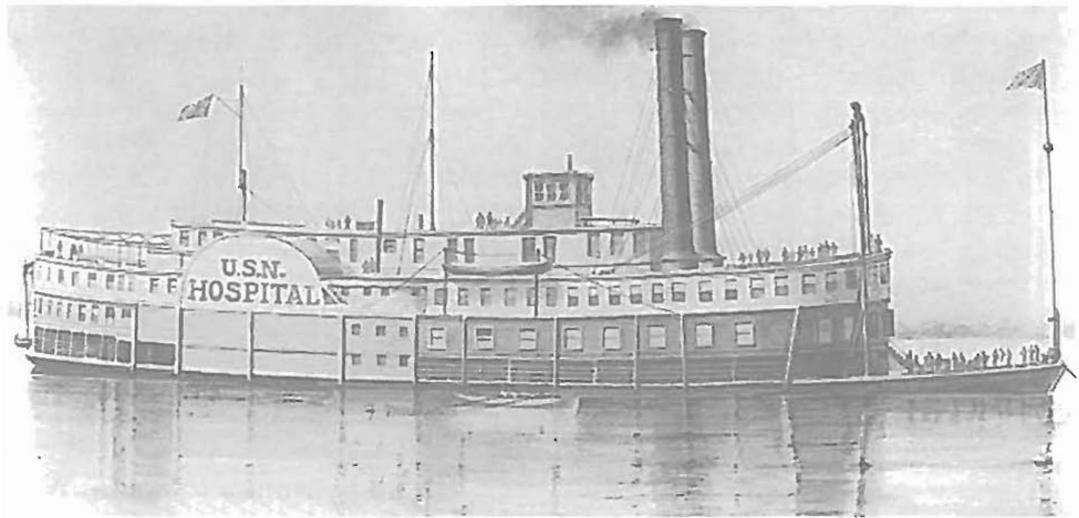
Una flota fluvial

La utilización de unidades fluviales de diferente porte como buques hospitales tiene una larga tradición. Ya en la Guerra de Secesión norteamericana hubo un importante número de los mismos, tanto en el bando de la Unión como sirviendo a los confederados.

También los británicos utilizaron buques de estas características durante la campaña del Tigris en la primera guerra mundial. Unos fueron construidos con este fin y otros eran unidades ya existentes.

Pero, junto a estos barcos de vapor, impulsados por ruedas de paletas, también se emplearon en la Gran Guerra gabarras o peniches que evacuaron a través de los canales franceses a las bajas de los distintos frentes.

A pesar de su aspecto, estos peniches-ambulancia, como eran denominados, estaban muy bien equipadas y desempeñaron muy bien su cometido. También dispuso de ellas el Imperio austro-húngaro en el Danubio.



El *Red Rover*, uno de los más famosos buques hospitales fluviales en la Guerra de Secesión.



El *HS-1*, primer buque fluvial británico que operó en el Tigris.



Interior de una peniche-ambulancia.

Pues bien, siguiendo esta tradición en nuestros días, la Asamblea Francesa de la Orden de Malta ha constituido una pequeña flota fluvial en el Sena. La primera unidad que entró en servicio, el año 1999, fue el *Fleuron Saint-Jean*. Se trataba de una gabarra que fue acondicionada, con la ayuda de la Fundación 30 Millions d'Amis, como centro de acogida para personas sin techo, a las que se proporciona alojamiento de urgencia y, lo que más necesitan, comprensión y cariño.



El *Fleuron Saint-Jean*.

El éxito de esta iniciativa, que con la ayuda de una dotación fija de 10 personas y la colaboración de 150 voluntarios permitió que, en 2007, recibieran asistencia 960 personas con 16.647 pernoctaciones, impulsó en 2008 la puesta a punto de una nueva unidad: del *Fleuron Saint Michel*.

La nueva unidad, de 55 metros de eslora y 6,65 de manga, funciona como un auténtico centro social, en el que, además de alojamiento, se les ofrece formación profesional y ayuda para la reinserción. Dispone de camarotes para 30 personas acogidas, oficinas, lavandería, comedor, biblioteca y una amplia sala con televisión y ordenadores.

El *Saint-Jean* tiene su base en el Port de Javel Bas de París, y el *Saint Michel*, en Quai Aulagnier de Asnières. Una característica de ambas unidades es que permiten la estancia de los menesterosos con sus perros, ya que rechazaban la ayuda si no se les permitía acceder con lo que más querían, sus animales de compañía.

Un compromiso de futuro

La labor que viene realizando la Asociación francesa constituye un claro ejemplo de las posibilidades de actuación en este ámbito.



Diversas vistas del *Fleuron Saint Michel*.

En unos momentos en los que el concepto de ayuda humanitaria cobra especial significado, resulta evidente las ventajas que entraña el uso de buques acondicionados con instalaciones sanitarias y capacidad de alojamiento. Así se ha puesto de manifiesto en casos de catástrofes naturales, pero también como un medio eficaz de ayuda a poblaciones necesitadas. De hecho, los grandes buques hospitales de que disponen algunas Armadas, como la norteamericana y la china, llevan a cabo campañas periódicas por diferentes países del Tercer Mundo, campañas que sirven para el adiestramiento de sus dotaciones y como un eficaz instrumento de propaganda, al margen de la labor asistencial que realizan.

Distinto es el caso de los buques hospitales civiles que prestan servicio en diferentes lugares del mundo con un fin estrictamente social. Son unidades de muy diverso porte y características que operan bajo la tutela de organizaciones no gubernamentales, las cuales en muchos casos, están vinculadas a distintas confesiones religiosas.

Entre los muchos ejemplos que podría señalar, citaré el caso de la Sociedad Bíblica de Brasil, que con sus buques *Luz na Amazônia* desarrolla una gran labor entre las poblaciones ribereñas de esa cuenca.

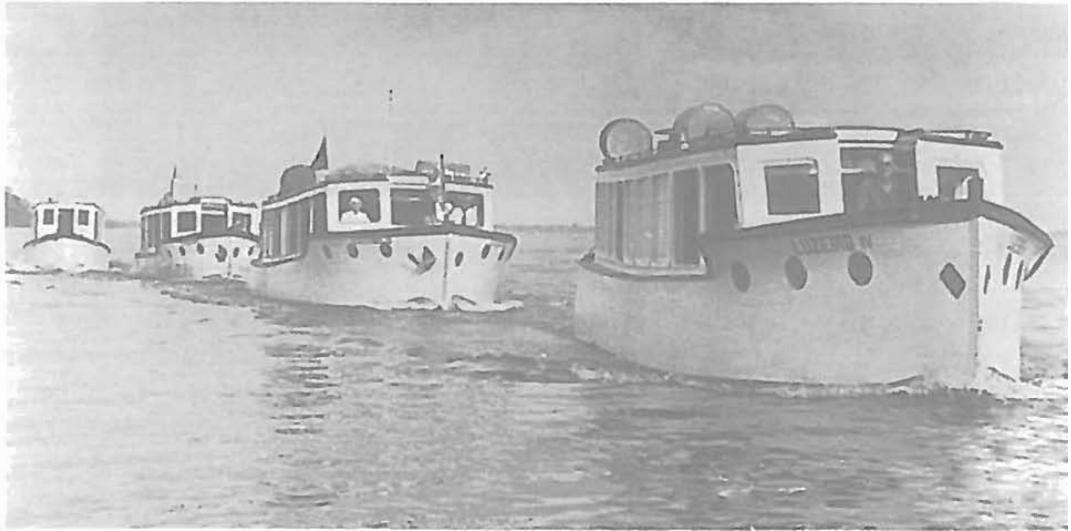


El *Luz na Amazônia III*.

Los modestos *Luzeiros*, una pequeña flota de embarcaciones que pusieron en marcha en la misma zona, en 1931, el Dr. Leo Haliwell y su esposa, misioneros de la Iglesia Adventista del Séptimo Día y que ya han alcanzado el número XXVI.

La Iglesia metodista dispone también de dos barcos en Brasil, uno de ellos es el *Manfred Grellert* que le donó por la ONG Visão Mundial en 2009.

De mucha mayor entidad son las unidades que gestiona la organización Mercy Ships. Creada por Youths with a Mission (YWAM), otra entidad confesional protestante, actúa ahora con independencia, aunque manteniendo relaciones con la misma. Ha llegado a contar con tres buques y, en la actualidad, dispone del mayor buque hospital civil del mundo, el *Africa Mercy*, de 152 metros de eslora, 23 de manga y 16.572 toneladas de desplazamiento.



Los primeros *Luzeiros*.



Luzeiro XXVI.



El *Manfred Grellert*, de la Iglesia metodista.

Era un antiguo transbordador danés, el *Dronning Ingrid* que, tras su remodelación, entró en servicio en 2007. Curiosamente, está abanderado en Malta y dispone de seis quirófanos, UCI, servicio de radiología, laboratorios, servicio de odontología y todo lo necesario para atender a 78 pacientes hospitalizados. Desarrolla su actividad en todos los continentes.



El *Africa Mercy*.

Otra organización, la Marine Reach, también dependiente de YWAM, dispone de tres buques, el más importante de los cuales es el *Pacific Link*, que con base en Nueva Zelanda presta apoyo sanitario a las poblaciones de Papúa-Nueva Guinea.



El *Pacific Link*.

Son sólo algunos ejemplos de un tipo de actuación en el que la presencia de la Iglesia católica ha sido poco relevante hasta ahora. De hecho, los casos más conocidos son los ya citados de la Asamblea Francesa de la Orden de Malta y el *San Raffaele*, que opera en Colombia bajo la dependencia de la Asociación Italiana para la Solidaridad entre los Pueblos (AISPO).

Se trata de una organización dependiente del Hospital San Raffaele de Milán, un complejo hospitalario de gran prestigio que fundó, en los años setenta del pasado siglo, el reverendo. Luigi Maria Verzé, un sacerdote carismático, antiguo párroco, que con una enorme fuerza de voluntad fue capaz de poner en marcha una institución médica de enorme prestigio científico, con universidad propia y proyección en todo el mundo.

Ejemplos como los que he citado constituyen una prueba de lo que es posible impulsar con tesón y vocación de servicio, así como del reto que el futuro ofrece a órdenes como la nuestra, cuya vocación humanitaria e histórica proyección naval podrían servir de impulso para un activo compromiso en este campo.



El *San Rafuelle* en Colombia.

Por todo ello pienso que, a las muchas obras asistenciales de todo tipo que la Orden de Malta mantiene en todo el mundo y a la asistencia que prestan, en caso de necesidad, una dispositivo tan importante como el ECOM, podrían sumarse algunas unidades, no importa su desplazamiento, que bajo el pabellón de la Orden hicieran patente en la mar o en los ríos su permanente compromiso con los más desfavorecidos.

