

# LA VOCACIÓN NAVAL DE LA ORDEN DE MALTA

Manuel GRACIA RIVAS  
Coronel médico (retirado)

Agradezco profundamente la oportunidad que se me brinda, al participar en estas nuevas jornadas dedicadas a la Orden de Malta, de retornar a esta casa, en la que transcurrió buena parte de mi actividad profesional y a la que, desde la distancia, sigo manteniendo viva en mi memoria. El hacerlo con ocasión de un ciclo organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, en colaboración con la Asamblea Española de la Soberana Orden de Malta, me permite retomar un tema que ya fue objeto de mi atención en tres jornadas que, en algunos casos, tuvieron lugar hace ya bastantes años.

«La Orden de Malta, la mar y la Armada» fue el tema de las X Jornadas de Historia Marítima, celebradas entre el 9 y el 11 de mayo de 1994, en las que tuve la oportunidad de presentar los grafitos que acababan de ser descubiertos en la casa conventual de la Orden de la localidad de Ambel (Zaragoza) (1), que representaban unos modelos de barco que, posteriormente, fueron exhaustivamente estudiados por un querido compañero que nos dejó no hace mucho tiempo, el capitán de navío don Pedro Fondevila Silva.

Seis años después, durante las XXI Jornadas de Historia Marítima, traté sobre la asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la Religión (2), y en 2011 dediqué mi intervención en las XLII Jornadas a los buques hospitales que, a lo largo de la historia, navegaron bajo el pabellón de la Orden, así como a su intervención en ayuda de los heridos en tiempo de guerra y de los más necesitados en tiempo de paz, con especial alusión a su compromiso con el medio naval.

En esta ocasión he querido actualizar los datos entonces ofrecidos con otros relacionados con la proyección naval de nuestra Orden en el ámbito de la atención sanitaria que, aun siendo significativos, no alcanzan a tener la rele-

---

(1) GRACIA RIVAS, Manuel: «Los graffiti del palacio de Ambel (Zaragoza)», *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 23, Madrid, 1994, 55-62.

(2) ÍDEM: «La asistencia sanitaria en las galeras y navíos de la Religión», *La Orden de Malta, la mar y la Armada. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 37, Madrid, 2000, 15-28.



<https://commons.wikimedia.org>

vancia que siempre he defendido. Voces más autorizadas que la mía han abordado y abordarán esa relación con la mar de la Orden, pero, antes de tratar de aquellos aspectos que pretendo resaltar respecto a su vocación hospitalaria, he querido recordar algunas obras de arte en las que sus autores quisieron reflejar la bravura demostrada en los combates navales protagonizados por los buques de la Religión, en los que iniciaron su formación, «corriendo caravanas», algunos de los más destacados oficiales de nuestra Armada.

Durante siglos, la base del poderío naval de la Orden fue su escuadra de galeras, que llegó a estar integrada por ocho de esas unidades, cuyo casco estaba pintado de rojo, salvo el de la galera magistral, que más tarde fue pintado de negro.



<https://timesofmalta.com>

Su actuación tuvo una extraordinaria importancia frente a la expansión turca y al corso berberisco, actuando independientemente o formando parte de flotas combinadas, como ocurrió en el caso de Lepanto. De ahí que la escuadra de galeras de la Orden esté presente en las múltiples representaciones de «la más alta ocasión que vieron los siglos».



Auguste Etienne François MAYER: *Batalla naval de Episkopi*. Palacio de Versalles

Entre las muchas representaciones existentes en los más variados lugares, he querido recordar una serie menos conocida: la existente en el Palazzo Falson de Mdina, la antigua capital de Malta, uno de los más antiguos edificios de la isla, adquirido por el coleccionista sueco Olof Frederik Gollcher, en el que se muestran las obras que reunió.

Pero si he querido hacer referencia expresa a esta colección de lienzos de autor desconocido es porque entre ellos aparece representado un acontecimiento de singular importancia en el devenir de la historia naval de la Orden: la botadura, en 1705, de los cuatro galeones que habían sido encargados cinco años antes por el gran maestre Ramón Perellós y Rocafull. Siendo los primeros de que dispuso, representaron un considerable avance respecto a las antiguas flotas de galeras, que se ven al fondo de la imagen mientras los nuevos navíos evolucionan en círculo disparando salvas.

En el Museo de la Orden de San Juan en Londres se conserva otra obra, en la que está representada la captura de un buque turco por galeras y naves de la Orden, al mando de Hugues de Fleurigny Vauvilliers, frente a las costas de Trípoli.

Aunque distan de alcanzar precisión en la representación de los buques, las obras de cariz histórico del siglo XIX tienen un gran encanto; como la de Eugène Lepoittevin (1806-1870) que se conserva en el Palacio de Versalles, lienzo que el pintor francés firmó en 1832 y que representa el combate naval de Embro, acaecido en 1346 frente a esta isla. También en Versalles puede

verse una preciosa escena de la batalla de la bahía de Episkopi, en la isla de Chipre, que tuvo lugar en 1323, escena que fue pintada en 1841 por Auguste Étienne François Mayer (1805-1890), un pintor especializado en marinas y combates navales.

## La escasa presencia de buques hospitales en la historia de la Orden

Recientemente he finalizado un proyecto en el que he estado empeñado durante varios años: la elaboración de un *Diccionario enciclopédico de buques hospitales* de todo el mundo, en el que he incluido más de 1.600 unidades que, a lo largo de los siglos, han desempeñado cometidos sanitarios. Entre ellas se encuentran dos que guardan relación directa con la Orden de Malta: el *Santa María* y el *Regina Margherita*, a los que me referí en mi anterior intervención en este foro.

Del *Santa María*, sobre el que no hay más imágenes disponibles que la del momento de su captura por Jacques de Gastineau, al mando de la gran carraca *San Juan*, se ha dicho en reiteradas ocasiones que puede ser considerado el primer buque hospital de la historia.

Esa clasificación no puede ser mantenida en sentido estricto, dado que aquella gran carraca turca, denominada *Mogarbina*, rendida por el comendador De Gastineau merced a una arriesgada argucia, no fue destinada específicamente a ese fin. La nave, de más de 400 pies de eslora y 182 de manga, con un desplazamiento de 2.333 toneladas (3) que, según las fuentes, tenía seis cubiertas y el casco forrado de plomo, armada con cien cañones y capacidad para transportar más de 1.000 soldados (4), era algo singular para su época, pues incluso disponía de un horno de pan para cocerlo cada día (5). De ahí que, rebautizada con el nombre de *Santa María*, y al mando del mismo hombre que la había capturado, cumpliera cometidos militares durante muchos años.

Fue durante la evacuación de Rodas cuando el gran maestre Villiers de l'Isle Adam embarcó en ella 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». Lo recordé en la comunicación que he citado, así como el hecho de que, por sus excepcionales condiciones de habitabilidad, fuera elegida para transportar a los heridos durante el sitio, entre los que se encontraban 180 caballeros.

Por ello, al definir con más precisión los distintos buques con cometidos sanitarios, no deberíamos incluirla entre los buques hospitales, sino entre los

---

(3) WISMAYER, Joseph: *Fleet of the Orden of St. John*, Midsea Book, La Valeta, 1997.

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

(5) 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. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 37, Madrid, 2000, 29-64.



Piróscafo *Regina Margherita* (it.wikipedia.org)

transportes sanitarios o buques de evacuación, que se diferencian de los anteriores por carecer de instalaciones para prestar una asistencia médico-quirúrgica integral, aunque establecer estas matizaciones entre buques muy anteriores al actual concepto de buque hospital no deja de ser un ejercicio meramente académico.

Distinto es el caso del *Regina Margherita*, ya que sí fue un auténtico buque hospital, fletado por la Orden, aunque en realidad dependía de la Asociación de Caballeros Italianos y del Cuerpo Militar dependiente de la misma, que en un corto periodo de tiempo lo equiparon para prestar servicio con ocasión de la guerra italo-turca (1911-1912), la cual supuso el comienzo de la presencia italiana en las provincias del imperio otomano de Tripolitania y Cirenaica, cuyo territorio coincide con la actual Libia.

El *Regina Margherita* era un paquebote o piróscafo, construido en Génova para la Società Italiana dei Trasporti Marittimi. Botado en 1884, tenía un desplazamiento de 3.577 toneladas y 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*.

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 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.

Puede parecer llamativo que una orden en la que el componente naval ha sido tan importante, como he comentado anteriormente, no dispusiera de

buques hospitales propios, salvo el caso mencionado y con las matizaciones señaladas.

Pero el contar con este tipo de unidades respondió siempre a la necesidad de prestar apoyo sanitario a fuerzas expedicionarias que actuaban lejos de sus bases o de hacer frente a las exigencias de las campañas coloniales, donde el número de bajas era muy elevado, como asimismo sucedió en los últimos conflictos mundiales. Ninguna de esas circunstancias se dio en el caso de la Orden de Malta, cuyas acciones navales discurrieron siempre en aguas mediterráneas, relativamente cercanas a sus puertos, y nunca se vio involucrada en campañas en las que se proyectara una fuerza expedicionaria sobre territorio enemigo.

Es evidente que en los combates hubo siempre bajas, en ocasiones muy numerosas, pero tras una atención inicial a bordo, la Orden contaba con excelentes establecimientos hospitalarios, tanto en Rodas como, posteriormente, en Malta.

La *Sacra Infermeria* de La Valeta, ahora transformada en centro de congresos, sigue sorprendiendo por la magnificencia de su arquitectura y sus enormes dimensiones, capaces de acoger a un elevado número de enfermos, a los que, siguiendo el carisma de la Orden, se les dispensaba una atención altamente cualificada, para lo que llegó a contar con una escuela de medicina y cirugía propia.

De ahí la escasa actividad asistencial desarrollada por la Orden en unidades a flote, hasta el punto de que, tras esa única experiencia que acabo de relatar, tuvo que transcurrir casi un siglo (ochenta y ocho años exactamente) para que otra Asociación Nacional llegara a disponer de unidades propias.

## **La flotilla francesa en el Sena**

Fue la Asamblea Francesa de la Orden de Malta la que decidió crear una pequeña flota fluvial en el Sena. En 1999 entró en servicio 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.

Tras el éxito del primer buque, en 2008 entró en servicio el *Fleuron Saint Michel*, una unidad de 55 metros de eslora y 6,65 de manga que funciona como un auténtico centro social, en el que, además de alojamiento, se ofrece a los sin hogar 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.

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

Básicamente, esta era la información que facilité en mi ya lejana intervención, que he querido actualizar ahora con los datos recabados relativos a estas dos embarcaciones y a otras experiencias que se han ido produciendo en los últimos años.

En primer lugar, es preciso destacar el hecho de que la experiencia francesa ha continuado ininterrumpidamente desde su implantación, sin más interrupciones que las provocadas por fuerte crecida del río en 2018, que hizo necesario evacuar a las personas acogidas en las dos gabarras

y trasladarlas a los lugares establecidos por las autoridades hasta que cesó la situación de emergencia.

Por otra parte, en 2017 fue necesario someter al *Fleuron Saint-Jean* a unas imprescindibles obras de mantenimiento tras dieciocho años de servicio. Para ello se recurrió a una campaña de micromecenazgo que logró recaudar 14.850 euros, que fueron doblados por el Fondo de Dotación Qualitel.

Además, la experiencia adquirida ha permitido mejorar la calidad de unos servicios de los que se benefician cada año un elevado número de personas, cuyo periodo de atención a bordo se ha ampliado de cuatro semanas a tres meses, renovables hasta un máximo de seis. Ochenta voluntarios de la Asamblea Francesa se turnan todas las noches para convivir con ellas en torno a la cena y los entretenimientos que se les facilitan, junto con el apoyo preciso para hacer posible su reintegración social cuando es posible.



<https://fondationordredemalte.org>

## En busca de asistencia a flote en el Amazonas

Junto a la labor desarrollada por la Asamblea Francesa en el río Sena, quiero destacar la actividad llevada a cabo por la activa Asamblea Peruana en el Amazonas, y sus intentos de actuar de forma permanente en uno de los buques de la Armada peruana que desempeñan cometidos sanitarios en esa cuenca.

En la cuenca amazónica, todos los países ribereños disponen de unidades fluviales que, entre otros cometidos, prestan atención sanitaria a las poblaciones indígenas asentadas en sus orillas. Es asimismo el escenario de actuación de los buques, de mayor o menor porte, dependientes de las iglesias evangélicas, muy activas en la zona.

Pero, posiblemente, es en Perú donde se ha diseñado el plan más ambicioso, al dotar a su Armada de las llamadas «Plataformas Itinerantes de Acción Social» (PIAS), unas embarcaciones construidas en los astilleros del Servicio



<https://www.orderofmalta.int>

Industrial de Marina, en Iquitos, de 42 metros de eslora y 8 de manga, dotadas de zona de triaje, consultorio odontológico, laboratorio, quirófano para cirugía menor, sala de partos y farmacia. En 2013 entró en servicio el BAP *Río Napo* y, posteriormente, lo hicieron otras unidades, como el BAP *Río Morona* en 2015.

Ese año, la Asamblea Peruana de la Orden de Malta consiguió de la Armada de Perú que se le permitiera realizar a bordo de ese nuevo barco una campaña entre las comunidades rurales ubicadas a orillas del río Napo, a las que, junto con la asistencia sanitaria, se les ofrecieron otras facilidades, como la de poder registrar a bordo a los niños recién nacidos o que los funcionarios pudieran percibir sus nóminas a través del cajero instalado en el barco, sin necesidad de efectuar los grandes desplazamientos a que habitualmente se ven obligados.

El deseo de que esa experiencia tuviera carácter permanente no llegó a materializarse, pero la colaboración entre la Orden y la Armada peruana prosiguió, haciendo posible que, en junio de 2018, embarcara en el BAP *Pastaza* una estudiante de Medicina de la Universidad Católica de Lille y miembro de la SOM para colaborar en la campaña desarrollada por esa unidad, siendo despedida por el contralmirante Walter Rabines Cuttin, comandante de la Quinta Zona Naval.

Y más recientemente, en 2020, la Asamblea ha donado a la Armada peruana 32 camas articuladas tipo UCI, lo que viene a poner de manifiesto las cordiales relaciones que mantienen ambas instituciones, las cuales posibilitan futuras actuaciones conjuntas.



Para cerrar el capítulo dedicado a Perú, queremos recordar otra iniciativa de esa Asamblea: el Amazona Camps, que con la colaboración de voluntarios de diferentes países, entre ellos España, se ha venido desarrollando durante los periodos estivales en zonas deprimidas de esa cuenca.

## La proyección naval en Italia

Hemos visto anteriormente cómo fue en Italia donde la Orden de Malta alistó su primer buque hospital de la época contemporánea, y allí fue, de nuevo, donde se hizo patente su presencia en la mar con motivo de la grave crisis desencadenada en los últimos años por la inmigración procedente del norte de África, cuya presión se dejó sentir, de manera especial, en las costas de la península y de las islas italianas.

Desde 2008, la Orden viene colaborando con la Guardia Costera, tanto a bordo de sus embarcaciones como en la isla de Lampedusa, de la que partían las patrulleras para el rescate de las pateras que navegaban por el Mediterráneo.

Esta colaboración se ha articulado a través del Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta (CISOM), al que más adelante me referiré, que contribuyó al dispositivo asistencial con médicos, enfermeros y psicólogos.

Pero también tuvieron un papel relevante los voluntarios de la Asamblea, siendo el caso del *Aquarius*, en 2018, uno de los que mayor repercusión mediática tuvieron, dado que a bordo del guardacostas italiano *Luigi Dattilo* viajaban una médico y una enfermera que atendieron a los 274 inmigrantes que el *Dattilo* había recogido y a los que condujo al puerto de Valencia, donde fueron desembarcados.

La respuesta de la Asamblea Italiana durante la actual pandemia ha sido muy importante, tanto a través del Cuerpo Militar como por medio de los voluntarios del CISOM y de los miembros de los diferentes prioratos y delegaciones. Pero lo más llamativo ha sido la posibilidad de actuar a bordo de un buque hospital.



<https://www.orderofmalta.int>



GNV *Splendid* en Génova  
(<https://www.cruisesnews.es>)



GNV *Splendid* en Génova  
(<https://www.cruisesnews.es>)

Se trataba del *Splendid*, un ferri (6) cedido por la compañía GNV que, atracado en el puerto de Génova, fue acondicionado para acoger a 400 enfermos. Su atención fue encomendada a equipos integrados por la delegación de Liguria de la Orden de Malta, miembros del CISOM y del Cuerpo Militar, que fueron rotándose para garantizar el más eficaz servicio, en el que también colaboraron los capellanes de la Orden.

Pero, junto al barco, han sido habilitados varios hospitales de emergencia. El CISOM construyó en un breve espacio de tiempo un hospital en el recinto ferial de Milán y, más tarde, colaboró en la creación de otros en Civitanova, en las Marcas, desplegando para ello más de 100 voluntarios durante tres semanas.

Mientras tanto, el Cuerpo Militar de la Orden desplegó un hospital de campaña en Crema, donde su personal atendió a los enfermos con la colaboración de una brigada médica cubana desplazada hasta allí.

Eran 37 médicos y 15 enfermeros los que, formando parte de la llamada Brigada Médica Henry Reeve (7), llegaron a Crema el 22 de marzo de 2020 para trabajar en ese hospital del Cuerpo Militar de la Orden. Allí permanecieron hasta el 23 de mayo, día en que fueron despedidos con todos los honores por las autoridades locales y regionales.

Pero no fueron las únicas actividades desarrolladas en Italia, ya que, a petición de las autoridades, el CISOM, el Cuerpo Militar y los voluntarios colabo-

---

(6) El *Splendid* entró en servicio en 1994. Con 214,54 metros de eslora y 27,60 de manga, tiene un desplazamiento de 39.139 toneladas y capacidad para transportar 2.200 pasajeros y 1.010 vehículos.

(7) Las Brigadas Henry Reeve o, más exactamente, «Contingente internacional de médicos especializados en situaciones de desastres y graves epidemias», fueron creadas por Fidel Castro en 2005 con ocasión del huracán Katrina, que asoló la zona de Nueva Orleans, siendo ofrecida su ayuda a Estados Unidos, que la rechazó. Sin embargo, desde entonces han estado presentes en numerosos países, habiendo llegado a constituirse en un poderoso instrumento de propaganda internacional del régimen cubano.

Su nombre hace referencia a Henry Reeve (1850-1876), un joven norteamericano que, sin otra experiencia militar que la de haber participado en la guerra de Secesión como tambor, se ofreció voluntario para combatir en Cuba durante la guerra de independencia. Capturado por las tropas españolas en el momento del desembarco, fue fusilado con todos los miembros de esa expedición, pero logró sobrevivir y se incorporó a las fuerzas rebeldes, en las que destacó por su heroísmo. Tras sufrir una grave herida en una pierna, fue ascendido a brigadier, tomando el mando del Cuerpo de Caballería de Camagüey. En 1876, durante otro enfrentamiento con las tropas, se suicidó para no ser capturado.

raron en el control sanitario de 19 aeropuertos, varias estaciones de tren y los metros de Roma y Milán.

También lo hicieron en lugares en los que su presencia es habitual, como la Ciudad del Vaticano, y por otra parte sus voluntarios desplegaron una gran actividad para ayudar a los ancianos en los momentos más difíciles.

Aunque nos hemos detenido en el caso italiano, podríamos haber puesto otros muchos ejemplos de la actuación de la Orden en todos los países en los que está presente, incluida España. En ellos desarrolla una ingente labor que muchos desconocen y que, durante la pandemia, se ha centrado en la ayuda a aquellas personas que, con mayor intensidad, sufrían sus consecuencias, facilitándoles raciones alimentarias. Pero también, como hemos podido constatar, colaborando en el control de la enfermedad y en la atención directa a los enfermos ya que, por ejemplo, en Alemania se pusieron a disposición de las autoridades más de 2.000 camas, 130 de ellas de cuidados intensivos, en los once hospitales que la Orden tiene en ese país.



Plaza de San Pedro, Ciudad del Vaticano  
(<https://www.orderofmalta.int>)

## Los dos cuerpos de la Orden de Malta en Italia

Anteriormente, al hacer referencia al caso italiano, hemos mencionado dos instrumentos de actuación de la Orden. Por una parte, el CISOM (*Corpo Italiano di Soccorso dell'Ordine di Malta*) y, por otra, el Cuerpo Militar, ambos dependientes de la Asamblea Italiana, pero con características diferentes.

Al Cuerpo Militar me referí ampliamente en mi intervención en las pasadas jornadas. Quiero recordar que su creación se remonta al periodo fundacional de la Asamblea, dado que fue constituido el 29 de enero de 1877, como una unidad encargada de prestar asistencia sanitaria a los enfermos y heridos en campaña, en colaboración con las Fuerzas Armadas italianas.

En la actualidad, el Cuerpo Militar de la Soberana Orden de Malta está reconocido como Cuerpo Especial Auxiliar del Ejército italiano. Sus miembros visten uniforme propio y tiene recono-



<https://www.difesa.it>



<https://www.cisom.org>

cido 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 ha tomado parte a lo largo de su historia.

Integrado por voluntarios que son activados en caso de necesidad, cuenta con un núcleo permanente de profesionales para el mantenimiento de sus equipos, entre los que se encuentra una amplia gama de material que incluye, incluso, un tren hospital.

Atesora una dilatada trayectoria en conflictos bélicos y situaciones de catástrofe. En las dos guerras mundiales, sus varios trenes hospitales evacuaron un elevado número de bajas que también fueron atendidas en sus propios hospitales.

Después de la segunda guerra mundial llegó a disponer de una Fuerza Aérea de Transporte, integrada por 36 Savoia-Marchetti 82, procedentes de la Aeronáutica Militar italiana, pero nunca dispuso de medios navales, a diferencia del CISOM.

Este último fue creado el 24 de junio de 1970 como un cuerpo integrado por voluntarios al servicio de la Asociación Italiana. Por decreto de 1 de octubre de 2011, el CISOM se transformó en una fundación de derecho melitense con personalidad jurídica reconocida por la República Italiana, que lo ha incluido entre los organismos de Protección Civil del Estado.



<https://www.ilcrotone.it>

Cuenta con más de 5.000 voluntarios, pertenecientes a los cerca de noventa grupos locales existentes en todo el territorio italiano. Su distintivo característico es la boina roja, cuyos miembros lucen con los diferentes modelos de uniformidad, adaptada para cada ocasión.

En cualquier caso, mantiene una estrecha colaboración con el Cuerpo Militar e, incluso, una representación del mismo participa en los desfiles de las grandes celebraciones italianas formando tras los soldados de ese cuerpo.

Hemos visto anteriormente la creciente proyección naval del CISOM, a través de su participación desde 2008 en las operaciones de rescate de inmigrantes, a bordo de unidades de la Guardia Costiera y la Guardia di Finanza, pero en 2015 se produjo un salto cualitativo que merece ser destacado.

Porque, ese año, la fiscalía de Catanzaro hizo entrega al CISOM de una embarcación confiscada, de 17 metros de eslora y cuatro de manga, que fue bautizada con el nombre de *Mattia Preti*, en recuerdo del célebre pintor que fue caballero de la Orden.

El buque, con base en el puerto de Roccella Jonica, está atendido por veinte voluntarios y, en colaboración con la Guardia Costiera y la Guardia di Finanza, presta servicio en el mar Jónico en misiones de rescate y salvamento, arbolando en cierto sentido el pabellón de la Orden nuevamente en la mar.

## Malteser International

Quiero terminar con una referencia a la más importante organización de ayuda de la Orden de Malta: Malteser International, creada el 2 de enero de 2005, reemplazando al ECOM (Cuerpo de Emergencias de la Orden de Malta), que había surgido por iniciativa alemana en 1992.

La secretaría general se encuentra en Colonia, donde también está la sede europea, mientras que la americana radica en Nueva York. Forman parte de Malteser International veintisiete asociaciones y prioratos de la Orden, que desarrollan una enorme labor mediante proyectos concretos en países de África, Asia y América, a través de un importante número de voluntarios de diversas profesiones y especialidades.

Malteser canaliza un notable flujo de ayuda humanitaria, en circunstancias normales, hacia los más necesitados, pero su actuación cobra especial relevancia en casos de catástrofes naturales o situaciones de emergencia. Es entonces cuando dispone de la capacidad necesaria para desplegar sus hospitales de campaña y otros medios, junto con la presencia cercana de sus voluntarios junto a los que más sufren en esas circunstancias. No obstante, esa capacidad de despliegue terrestre no puede equipararse a lo que acaece en el medio naval, ya que tendríamos que remontarnos a la época de la guerra de Vietnam para encontrar a miembros de Malteser a bordo de las frágiles embarcaciones de aquellas aguas o, más recientemente, en casos de inundaciones.

En estos momentos, Malteser colabora con el gobierno de Uganda, país donde lleva actuando desde 1996, en la puesta en marcha de un Plan Nacional de Servicios Médicos de Emergencia que incluye el despliegue de once ambulancias marítimas para atender a los habitantes de las islas Buvuma y Kalangala, del lago Victoria, pero se trata de una ayuda técnica y no de un compromiso directo de asistencia a bordo de las mismas.

Desde las pasadas Jornadas hemos podido constatar que algunos proyectos



(<https://www.bistum-muenster.de>)

de asistencia humanitaria a bordo de embarcaciones se han consolidado, mientras que han ido surgiendo otros no carentes de importancia, como los que he comentado referidos a Italia, con la puesta en marcha del segundo buque hospital de su historia y el de una lancha dependiente enteramente de la Orden.

Sin embargo, frente a su dilatada historia de vocación naval y su compromiso de ayuda a los pobres y necesitados, sigo considerando insuficiente su presencia en un medio en el que debería ser más activa. Soy consciente de la complejidad y del coste económico que ello entraña pero, aunque no se dispusiera de medios permanentes, sería posible establecer protocolos de activación de determinados buques en circunstancias precisas, tal como se ha hecho ahora con ocasión de la presente pandemia o ante la crisis de los refugiados en el Mediterráneo.

