



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

Buques hospitales en la Historia

Manuel Gracia Rivas

Academia de las Ciencias y las Artes Militares

Sección de Historia Militar

1 de septiembre de 2024

Desde la antigüedad, las unidades navales dispusieron de un servicio de atención a las bajas producidas en combate, a cargo de profesionales sanitarios embarcados y unas precarias instalaciones, acondicionadas bajo cubierta. Pero, en ningún caso, cabe hablar de buques hospitales concebidos para desempeñar un cometido específicamente asistencial.

Aunque se han mencionado ejemplos remotos de barcos que sirvieron para transportar heridos y enfermos, como es el caso de la carraca *Santa María*, de la Orden de Malta, que, en 1522, sirvió para evacuar a los caballeros heridos cuando la isla de Rodas fue capturada por Solimán el Magnífico, no deja de ser un hecho circunstancial para que pueda ser considerada como el primer buque hospital de la Historia.

Algo similar ocurre con las urcas que, en las grandes campañas de la monarquía española transportaban todo lo necesario para desplegar un hospital en tierra, tras el desembarco de la Infantería. Conocidas como «urcas del hospital», era en realidad unos buques de transporte sanitario, sin capacidad para recibir bajas y tratarlas a bordo.



Instalaciones sanitarias en el LHD Juan Carlos I (foronaval.com)

Posiblemente, el primero en merecer el calificativo de buque hospital, en sentido estricto, fue el *Goodwill*, una fragata de la *Royal Navy* que, en 1608, fue acondicionada para desempeñar ese cometido y, con un equipo médico a bordo, estuvo adscrito a la flota del Mediterráneo, participando en la campaña de Argel. Poco después entró en servicio en Francia, el *Clomp* que era una fusta donde eran atendidas las bajas en el puerto de Toulon, durante el reinado de Luis XIII.

Pero, entre ambos, ya se advierte una diferencia. Mientras que el primero acompañaba a una fuerza expedicionaria, el segundo era utilizado en puerto, algo que llegó a ser muy frecuente, dado que los cascos de muchos navíos, una vez dados de baja, solían ser destinados a cumplir diversos cometidos en los puertos, desde buques prisión a hospitales flotantes o como almacenes y alojamientos. Era un recurso barato con el que se podía hacer frente a las carencias sanitarias de los puertos en los que se fondeaban, por lo que fue muy utilizado por la *Royal Navy*, a pesar de que las condiciones de estos cascos distaban bastante de las que actualmente consideraríamos más adecuadas. A pesar de ello, también recurrieron a este procedimiento otros países, como Estados Unidos o España, en este último caso en Guinea Ecuatorial.

Las condiciones de estas unidades no distaban mucho de las existentes en los primeros buques hospitales utilizados, lo que constituía un motivo de preocupación que se intentó resolver con la introducción de nuevos procedimientos de



Casco del USS Vermont utilizado como hospital en puerto (Mundo Militar)

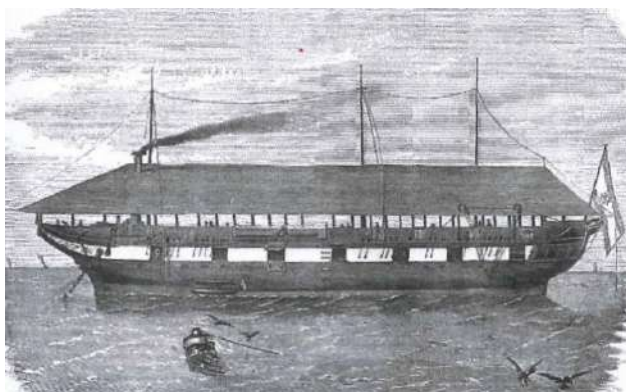
desinfección, antes de que se conociera la etiología de las enfermedades transmisibles.

Durante mucho tiempo fue el Reino Unido quien dispuso de mayor número de buques hospitales, entre otras razones por su hegemonía naval, tardando bastante otros países en sentir la necesidad de tenerlos. En este sentido el primer buque hospital alemán fue el *Gera*, que entró en servicio en 1900, para servir de apoyo al cuerpo expedicionario enviado a China, con

ocasión de la guerra de los Bóxers. En Italia, el primero fue el *Washington*, un barco que había sido adquirido por la Marina de Córcega, reconvertido en hospital durante la guerra que enfrentó a la naciente república con el Imperio Austro-húngaro.

La guerra entre los Estados Unidos y España de 1898, propició la entrada en servicio de los primeros buques hospitales norteamericanos, mientras que en España fue la primera guerra con Marruecos, a mediados del siglo XIX, la que hizo sentir la necesidad de contar con este tipo de buques que, sin embargo, no reunían las condiciones debidas. Fue *El Cid* el primer buque hospital español, aunque fue el *Alicante*, el primero en adaptarse a la normativa internacional, para su empleo en la guerra de Cuba, en 1898.

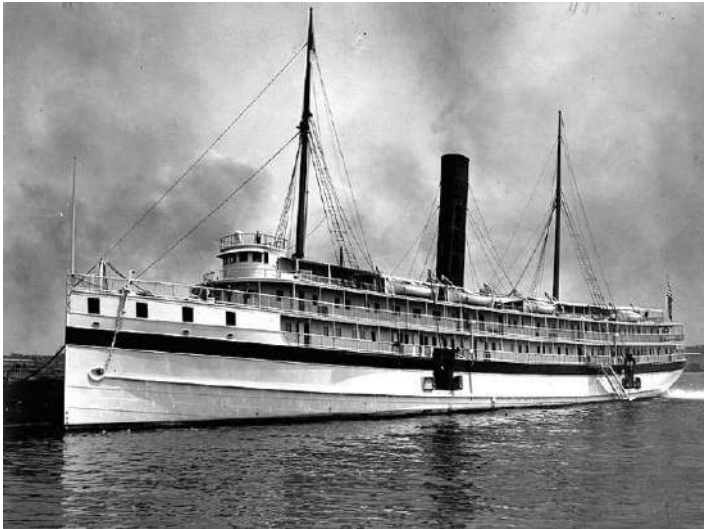
En la práctica totalidad de los casos los buques hospitales utilizados en el curso de la historia eran buques civiles dedicados al transporte de pasajeros o a otros cometidos que, en caso de necesidad, eran fletados o requisados para atender las



Casco de la fragata española Isabel II, utilizada como hospital en Fernando Poo (Mundo Militar)

necesidades sanitarias de una campaña. Son muy pocos los casos en que fueron construidos con ese fin específico. Concretamente, en los Estados Unidos se cita el caso del *J. K. Barnes*, la primera unidad diseñada como buque hospital en 1864, siguiendo las indicaciones del coronel médico Henry Hoff, para servir de apoyo al ejército del general Sherman en la Guerra de Secesión.

Hay que mencionar también el caso del *USS Relief AH-1*, botado en 1919, que fue el primer buque puesto a flote



USS Relief, primer buque de la US Navy construido como hospital (Wikimedia Commons)

por la *US Navy* con el fin de servir como buque hospital. Otros buques que desempeñaron este cometido en los Estados Unidos, incluso los más modernos, fueron adaptaciones de buques mercantes. Por el contrario, la Unión Soviética sí proyectó y botó buques hospitales, a partir de la década de los años 70 del pasado siglo, como es el caso de las cuatro unidades de la serie *Ob*, ya obsoletas y sin reemplazo previsto por el momento.

En la carrera por disponer de buques hospitales diseñados con ese fin ha entrado recientemente la República Popular China que cuenta con varias unidades, entre las que destaca el *Dainshan Dao*, convertido en uno de los instrumentos de la proyección exterior de China e importante activo de propaganda.

En estos momentos, disponen de buques hospitales permanentes Estados Unidos, China, Rusia y la República Popular China, a los que hay que sumar Myanmar y Vietnam, lo que en estos últimos casos pudiera llamar la atención, entre otras razones porque potencias como Francia y el Reino Unido no cuentan con ellos y, en este último caso, cuando se hizo necesario su empleo durante la guerra de las Malvinas fue preciso adaptar buques civiles.

Hasta su regulación internacional, los buques hospitales eran de características muy diferentes con notables variaciones en cuanto a su tonelaje, dado que con frecuencia era preciso adaptar barcos civiles de acuerdo con las necesidades de cada momento. Éstas experimentaron un notable incremento en el siglo XIX, debido a las campañas coloniales, aunque fueron las dos guerras mundiales cuando se registró un mayor número de buques hospitales, a pesar de lo cual el elevado número de bajas obligó a recurrir a buques transportes, no catalogados como hospitales, para su evacuación. Para entonces, ya se distinguía entre «buques hospitales» y «buques ambulancia» nombre este último aplicado a los de menor tonelaje. Asimismo, se constató la utilidad de las lanchas de desembarco para cometidos sanitarios, lo que terminó condicionando la doctrina posterior.

Han sido los Estados Unidos quienes, a lo largo de la historia, han contado con mayor número de buques hospitales, en concreto 264, aunque esta cifra puede inducir a error, dado que muchos de ellos fueron pequeñas unidades utilizadas durante la Guerra de Secesión. En cabeza se sitúan el Reino Unido y Francia, con más de 160 buques, seguidos por Alemania con 140.

En la mayoría de los casos se trató de buques civiles adaptados para desempeñar su cometido hospitalario. Lo habitual era que, una vez requisado el buque que iba a ser empleado, se instalaran camas en todos los lugares disponibles, acompañándolas en ocasiones con un espacio acondicionado como quirófano o sala de curas, para atender a las bajas que presentaran mayores problemas, dado que la función principal de estas unidades era la evacuación.

Este mismo procedimiento continuó siendo utilizado durante las dos últimas guerras mundiales. Como ejemplo, mencionamos el caso del *Aquitania*, uno de los grandes transatlánticos de la Cuniar Line, de 49.340 toneladas que, en 1915, fue transformado en buque hospital con capacidad para transportar 4182 bajas. Una de las características que diferencia a un buque hospital de un mero transporte de bajas es su capacidad de tratarlas a bordo y, en este sentido, en las dos últimas guerras mundiales se experimentaron considerables avances al dotarlos de medios equiparables, en cierto modo, a los que podían existir en otros hospitales de tierra.



Interior del trasatlántico Aquitania acondicionado como buque hospital (maritimequest.com)

Pero fue en el siglo XX, con la puesta en marcha de buques hospitales permanentes por varios países, cuando se experimentó un cambio espectacular en el acondicionamiento de este tipo de buques. En la década de los años 80 los Estados Unidos llevaron a cabo la transformación de dos petroleros en los grandes buques hospitales, aún en servicio, *USNS Mercy T-AH-19* y *USNS Comfort T-AH-20*, unas



Instalaciones sanitarias en el BH Comfort de la US Navy (elespectador.com)

unidades con capacidad para alojar a 1.000 pacientes y están dotadas de con doce quirófanos y todas las instalaciones propias del más avanzado hospital.

Al mismo tiempo, diversos países, entre los que se encuentra España, comenzaron a instalar modernas instalaciones sanitarias en sus grandes buques de transporte, lo que les permitió su empleo

en misiones humanitarias. En el caso de Italia uno de ellos llegó a ser dado de alta como buque hospital, luciendo los distintivos internacionales en sus costados, lo que no ha ocurrido con los españoles *BAA Galicia* y *BAA Castilla*, el primero de los cuales ha participado en varias campañas de ayuda humanitaria.

He hecho referencia a los distintivos internacionales propios de los buques hospitales, cuyo reconocimiento fue objeto de un largo proceso, jalonado de dificultades y cambios. Hasta el siglo XIX no existían normas de rango internacional que regularan el uso y protección de los buques hospitales. Cada país recurría a las unidades que consideraba oportuno, de acuerdo con sus necesidades, y con frecuencia eran buques en su última etapa de su vida los que se adecuaban para esa misión.

El reconocimiento jurídico de los buques hospitales y su protección dentro del Derecho Internacional se inició en la segunda mitad del siglo XIX, dentro del marco de las Convenciones de Ginebra, pero con un carácter mucho más tardío que el dispensado a los combatientes en tierra.

De hecho, la Primera Convención, suscrita en el *Hôtel de la Ville* de Ginebra el 22 de agosto de 1864, tenía como objetivo «mejorar la suerte de los militares heridos en campaña» y en ella no había ninguna referencia a la guerra en la mar.

Esa ausencia fue advertida muy pronto, aunque fue el Comité de la Cruz Roja de Cartagena el primero en solicitar que se extendieran a las Marinas de Guerra los beneficios que se dispensaban a los miembros de los Ejércitos de Tierra. A esta propuesta se adhirió el Comité Central de la Cruz Roja Española a cuya consideración había sido sometida. Por este motivo, cuando con motivo de la Exposición Universal celebrada en París en 1867, se convocó una conferencia internacional para estudiar y revisar el Convenio de Ginebra, fue el Dr. D. Nicasio

Landa, miembro de la delegación española, uno de los más activos defensores de que se ampliara la protección a los combatientes en la mar.



Vapor español Buenaventura el primer buque en arbolar la bandera de la Cruz Roja (www.qrz.comcbeEH5CRE)

A pesar de todo ello, fue el pequeño vapor *Buenaventura*, durante la revolución cantonal de Cartagena la primera unidad en izar el pabellón de la Cruz Roja en la mar. Era un remolcador de la Junta de Obras del Puerto de esa ciudad que fue habilitado para acompañar a la escuadra cantonal durante su salida del 13 de octubre de 1873 para enfrentarse a los buques leales al gobierno de la I República en aguas del cabo de Palos.

También hubo buques operando bajo la bandera de la Cruz Roja durante la II guerra carlista en aguas del Cantábrico. En concreto, la *English Society* fletó al *Somorrostro*, un barco de la naviera Sota y Aznar para prestar apoyo a los partidarios de Don Carlos y se conserva un grabado en el que se advierte que lleva izada la bandera de la Cruz Roja, mientras uno de las personas que proceden a la evacuación de los heridos luce el brazal blanco con el mismo distintivo.

Desde el Primer Convenio de Ginebra de 1864, el distintivo que identificó a los hospitales, ambulancias y otros medios de evacuación fue una cruz roja en fondo blanco, tanto en las banderas como en el brazal identificativo del personal que prestaba sus servicios en ellos.

Fue Henry Dunant, fundador de la Cruz Roja, quien planteó la necesidad de crear «un signo, un uniforme o un brazal» que identificara a los miembros de esa organización que fuera «adoptado universalmente». Tras estudiar varias propuestas se adoptó para todas las personas al servicio de la organización el uso de «un brazal blanco con una cruz roja», esa misma cruz debía aparecer en las banderas blancas que identificaran a los edificios y vehículos. Aunque, se trataba de los colores invertidos de la bandera suiza, en homenaje a Dunant, la presencia de la cruz, pronto suscitó problemas en los países musulmanes, que terminaron sustituyéndola por un «cresiente rojo» o media luna roja. Curiosamente, hubo otros que sustituyeron la cruz por los más variados símbolos, relacionados con su cultura, pero los que mayor aceptación han tenido han sido la Cruz Roja y la Media Luna Roja.



BH danés Jutlandia (en primer término) y BH Haven de la US Navy (flickr.comphotos)

He comentado el largo itinerario seguido para regular el uso de buques hospitales. En 1868, fueron aprobados inicialmente en Ginebra los artículos adicionales por los que se extendía a la guerra en la mar lo estipulado en la Convención de 1864 y, en dos de ellos se fijaban los distintivos específicos de los buques hospitales.

Concretamente, el artículo 12 señalaba que los buques hospitales militares arborarían, junto al pabellón nacional, la bandera blanca con la cruz roja y, al mismo tiempo, se distinguirían por su pintura exterior blanca con una franja verde en los costados. Los mismos distintivos serían usados, según el artículo 13, por los buques hospitales fletados por las sociedades de socorro reconocidas por los gobiernos signatarios, aunque sustituyendo la franja verde por otra roja en los costados. En ambos casos, el personal que prestara sus servicios en ellos sería identificado por el brazal blanco con la cruz roja.

De nuevo, en 1898, el Comité Internacional de la Cruz Roja se planteó la necesidad de proceder a una revisión del Convenio de 1864, lo que fue abordado en la Primera Conferencia de la Haya celebrada en esa ciudad en 1899. Pero, no fue hasta cuatro años después de finalizar la II Guerra Mundial, cuando volvió a reunirse una conferencia internacional en Ginebra, para tratar la actualización de lo que ya comenzaba a ser conocido como Derecho Humanitario. De ella surgieron los cuatro convenios de Ginebra de 1949, actualmente en vigor, el segundo de los cuales está dedicado a «Aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las Fuerzas Armadas en la mar». Es importante señalar que, frente a los instrumentos anteriores que siempre fueron una adaptación a la guerra naval de las

estipulaciones referidas a la terrestre, en este caso se hizo un convenio específico que consta de ocho capítulos con 63 artículos incluyendo las disposiciones finales.

Es importante destacar que, a pesar de todo, el empleo de buques hospitales sigue suscitando problemas, referidos a la utilización de claves para las comunicaciones o al empleo de armas, junto con otros que se arrastran desde antiguo. De hecho, el Manual de San Remo, elaborado, entre 1988 y 1994, por un grupo de juristas y expertos navales convocados, a título personal por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario, bajo el patrocinio del Comité Internacional de la Cruz Roja, llamaba la atención sobre esos problemas y la necesidad de resolverlos.

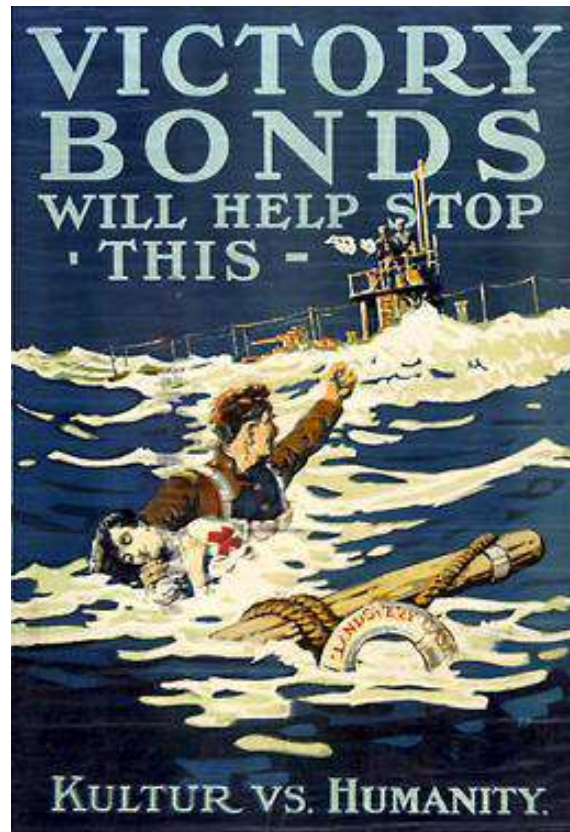
No es una cuestión baladí, pues en el transcurso del tiempo, se han ido mejorando algunos aspectos relativos al empleo de buques hospitales que, cuando inicialmente se reguló su empleo, el concepto en uso era el de ser unidades que acompañaban a una escuadra o fuerza expedicionaria para prestarle apoyo sanitario. Fueron las exigencias posteriores las que determinaron su empleo para la evacuación de las numerosas bajas ocasionadas en los distintos escenarios bélicos.

En el primer caso, la obligación de que los buques hospitales navegasen iluminados para permitir una rápida identificación dio lugar a numerosos incidentes. El caso más conocido es el del *Orel*, uno de los dos buques hospitales que acompañaban a la flota rusa que, al mando del almirante Rozhdedestvenski, se enfrentó a la flota japonesa del almirante Togo en la batalla de Tsushima el 27 de mayo de 1905 que terminó con la grave derrota sufrida por la escuadra rusa.

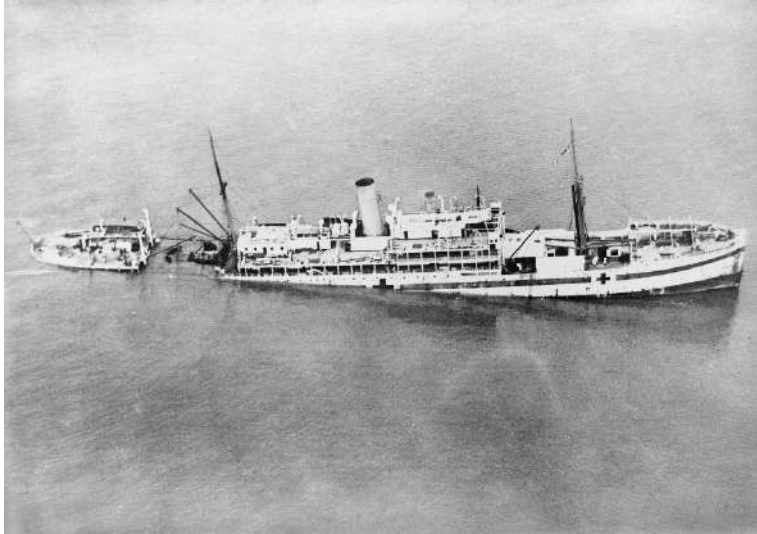
En cierto modo, fue el *Orel* el que desencadenó la tragedia ya que, en la noche del 26 al 27 de mayo, fue localizado por el crucero auxiliar japonés *Shirano Maru*, cuando navegaba entre la niebla con las luces encendidas. Ello permitió al almirante Togo conocer la derrota seguida por la flota enemiga, con lo que el factor sorpresa quedaba descartado sobre todo al no percatarse de ello los rusos, ya que el *Orel* confundió al *Shirano Maru* con una unidad de su propia flota.

Los ataques perpetrados contra muchos buques hospitales en el transcurso de los dos conflictos mundiales y el hundimiento de varios de ellos vinieron a poner de manifiesto que el mecanismo de protección no siempre era eficaz. La experiencia posterior en los dos grandes conflictos mundiales ha puesto de manifiesto, además, que la protección dispensada por las marcas de identificación tampoco ha resultado eficaz en muchos casos, especialmente cuando los ataques tenían como protagonista a un submarino. Aunque, en algunos casos, se trató de ataques intencionados, en otros influyeron las dificultades que la visión del buque hospital,

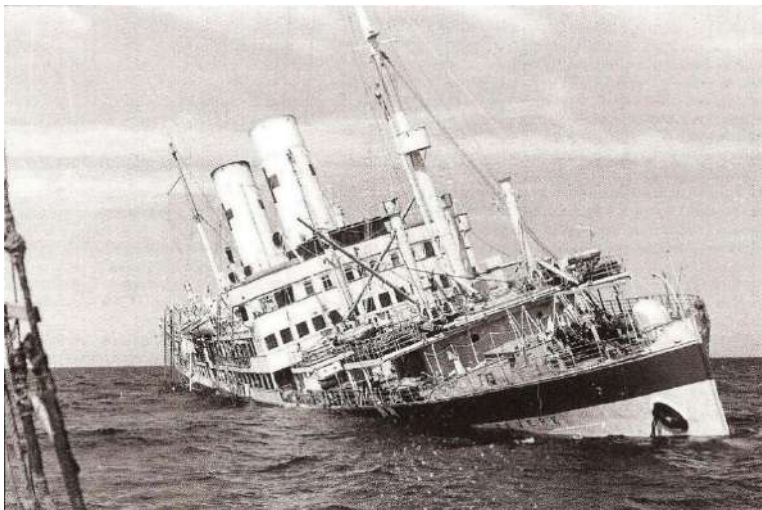
a través del periscopio, ofrecía al comandante encargado de tomar una rápida decisión.



Carteles de propaganda británicos contra los ataques de submarinos alemanes a buques hospitales (Wikipedia)



El buque hospital británico Gloucester Castle tras ser atacado por un submarino alemán (Wikipedia)



Hundimiento del buque hospital italiano Tevere al colisionar con una mina (Wikipedia)

En ambos conflictos los hundimientos de buques hospitales, perfectamente identificados, fueron muchos entre los contendientes, con graves pérdidas en vidas humanas, lo que fue aprovechado por la propaganda para generar un sentimiento de repulsa hacia los causantes de esas tragedias.

Finalmente, es preciso hacer alusión a los cambios que comienzan a plantearse respecto a la doctrina de empleo de buques hospitales. Uno de ellos es el relativo al calado de las grandes unidades, que les permite acercarse a la costa o resulta complicado el disponer de ataques adecuados. Este problema se planteó en muchas ocasiones durante la última Guerra Mundial, por lo que fue necesario disponer de embarcaciones de menor porte que, desde la costa, transportaba a los heridos hasta los buques hospitales fondeados a distancia.

Ello ha incidido a la hora de decidir el reemplazo de los buques hospitales norteamericanos *Comfort* y *Mercy*, habiéndose optado por unidades de mucho menor porte y tipo catamarán. Además, el uso de los buques de transporte de Infantería de Marina ha cobrado carta de naturaleza en la doctrina a aplicar, dado que, al estar dotados de instalaciones sanitarias importantes, pueden convertirse en receptores de bajas, una vez desembarcadas las tropas. ■

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2024