

Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)

ALFREDO MARTÍN GARCÍA *

RESUMEN

La marina de guerra española se vio inmersa en una serie casi ininterrumpida de campañas durante el último tercio del siglo XVIII, merced a su destacado papel en la política exterior de la Corona Católica. De esta manera, la monarquía llevó adelante una importante labor de recluta de hombres, fundamentalmente en las regiones litorales de la península, en donde destacó el aporte andaluz y, sobre todo, gallego. Las duras condiciones de vida en los navíos fueron más devastadoras para estas tripulaciones que las confrontaciones armadas.

ABSTRACT

The Spanish Navy got involved in a series of nearly continuous campaigns during the last third of the 18th century. This was because of its outstanding role in the foreign affairs of the Catholic Crown. This way, the Crown carried out an important recruiting action, mainly from coastal areas in the Peninsula. Where Andalucía and most of all, Galicia, contributed remarkably. The hard living conditions aboard the ships had more devastating effects on these crews than the armed confrontations.

LA ARMADA Y LA POLÍTICA EXTERIOR BORBÓNICA

Tras la Guerra de Sucesión y el posterior afianzamiento de la Casa de Borbón en el trono español, la Corona Católica tomó conciencia de la necesidad de contar con una marina poderosa que defendiese en los mares

* Universidad de A Coruña.

los intereses de la monarquía ¹. El conflicto bélico había puesto en evidencia las debilidades de la Armada española que, disfrazada entre una larga serie de pomposos nombres, ocultaba una escasez de buques y personal especializado realmente alarmante. La evidencia de la superioridad naval de los aliados en el conflicto español, aun a pesar de la ayuda francesa, y sus agresiones tanto al comercio americano como a una amplia franja de territorios costeros dependientes de la Corona, así como la manifiesta inferioridad mostrada por las fuerzas navales españolas en las posteriores campañas italianas, causaron honda preocupación a los distintos gobiernos de Felipe V, inquietud que heredaron los siguientes monarcas dieciochescos ². España por su situación geográfica, precisaba una marina fuerte, de ello dependía su propia seguridad, la de su comercio y la de su imperio ultramarino, pero para lograr ese objetivo era necesaria una importante inversión pecuniaria en el sector naval ³.

En estas circunstancias, la Armada Real se convirtió en un pilar fundamental de la política española a lo largo del siglo XVIII y no se escatimaron esfuerzos en la consecución de una marina que pudiera, al menos sobre el papel, defender de las injerencias de otras potencias, sobre todo de Gran Bretaña, el vasto imperio colonial de la Corona española. Efectivamente, las cantidades monetarias invertidas —sobre todo a partir del reinado de Fernando VI— en la creación de unas importantes infraestructuras en las tres capitales departamentales fueron muy altas, como también las inversiones en construcción naval para crear una Armada moderna que no tuviera nada que envidiar al resto de potencias marítimas europeas. Es evidente que este esfuerzo económico repercutió positivamente en la creación de una flota de considerables dimensiones; de hecho, a lo largo de la centuria se experimentará un crecimiento muy significativo de los contingentes navales ⁴. Sin embargo la idea un tanto pretenciosa de Ensenada de convertir a la marina española en juez de la paz y la guerra entre las potencias europeas ⁵ jamás se consiguió, y es que, como relata-

¹ Abreviaturas empleadas en este trabajo:

A.E.M. ARCHIVO ECLESIASTICO DE MARINA DE MADRID.

A.G.M. ARCHIVO GENERAL DE MARINA (Viso del Marqués).

A.M.F. ARCHIVO MUNICIPAL DE FERROL.

B.Z.M.C. BIBLIOTECA DE LA ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO.

² CERVERA, J., *La Marina de la Ilustración*, Madrid 1986, pág. 56.

³ LYNCH, J., *El siglo XVIII*, Barcelona 1991, pág. 115.

⁴ A comienzos del siglo XVIII, España contaba con 12 navíos de línea, la mayoría de ellos inservibles; en 1795 se había conseguido llegar a las 200 embarcaciones. Ver, MERINO, J. P., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid 1981, pág. 151.

⁵ ABAD, F., *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*, Madrid 1985.

ba a comienzos del siglo XIX el crítico Luis María de Salazar, «el gobierno español a fuerza de tesón y de dinero logró tener muchos navíos y muchos empleados, pero no logró tener lo que con propiedad pudiera llamarse una buena marina militar»⁶.

Dejando a un lado las consideraciones sobre la operatividad y eficacia de la marina borbónica hasta el trágico episodio de Trafalgar, que ya han generado suficiente bibliografía al respecto⁷, lo que no se puede obviar es la activa participación de la Armada en los conflictos bélicos mantenidos por la Corona a lo largo de la centuria, algo a todas luces lógico dados los intereses marítimos españoles y el papel clave de las fuerzas navales en la defensa del imperio ultramarino. Esta importante actividad se agudizó más, si cabe, durante el último tercio del siglo XVIII y los primeros años del XIX, cuando la coyuntura internacional precipitó a la monarquía a un casi constante estado de guerra. Si bien parece hoy completamente asumido por la historiografía que el papel jugado por la marina era más bien disuasorio y que el temor por parte de las autoridades españolas a una pérdida irreparable de la flota derivaba en una política claramente defensiva y de excesiva prudencia⁸, no deja de ser tampoco evidente que, aun a pesar de ello, la Armada Real contó durante aquellos años con un número considerable de navíos armados navegando tanto por las costas americanas como por las europeas, unas veces junto a la marina francesa y otras, las menos, contando como aliada a la británica. Nuestro objetivo en este trabajo es precisamente acercarnos al impacto que estas operaciones navales tuvieron en el territorio español, es decir, comprobar cuáles fueron las regiones peninsulares más castigadas por las reclutas a los navíos del rey, para pasar luego a realizar un análisis de la mortalidad en las escuadras, amparándonos en el estudio de las condiciones de vida y las enfermedades padecidas en las travesías.

Antes de nada conviene hacer una precisión que creemos importante: existe la extendida idea de identificar casi automáticamente a la marina dieciochesca con el régimen de la matrícula del mar, lo cual pensamos que sesga un tanto la realidad. Es cierto que la matrícula era la principal suministradora de la marinería para los navíos de guerra —ya fuera en sus variantes de marineros o grumetes— o también del grueso de los denominados artilleros de mar. Sin embargo, un navío de guerra contaba

⁶ SALAZAR, L. M., *Juicio crítico sobre la Marina militar en España*, (2 Vols.), Ferrol 1888, (1ª Ed. Madrid 1814-1822), Vol. I, pág. 118.

⁷ MERINO, J. P., *Op. cit.*, Madrid 1981.

⁸ LYNCH, J., *Op. cit.*

también con una serie de puestos ocupados por lo que podríamos denominar personal especializado o lo que hoy identificaríamos como militares profesionales; ése es el caso de los oficiales de guerra, oficiales mayores, oficiales de mar, guardiamarinas, o incluso los miembros de los batallones y las brigadas de marina. La importancia numérica de este sector no es, desde luego, desdeñable; así, por poner un ejemplo, de los 12.546 hombres que componían la escuadra española en el puerto francés de Brest en mayo de 1800, sólo 5.765, es decir el 46%, serían mareantes reclutados por medio de la matrícula del mar⁹. Es un caso puntual, cierto es, y con unas características singulares y bien definidas, pero ayuda a entender que un barco de guerra no se puede componer exclusivamente de marineros, sino que es necesario tanto un grupo superior de expertos en la dirección del bajel y en las maniobras de su tripulación, así como un contingente de tropa que sirva tanto para mantener el orden en el barco en caso de motín como para su defensa de ataques externos, sin olvidarnos que también habrá otras ocasiones en que existan contingentes de soldados embarcados en los navíos del rey en calidad de transporte.

EL IMPACTO TERRITORIAL DE LAS GUERRAS

Para poder averiguar cuáles eran las regiones españolas en donde incidió con mayor fuerza el reclutamiento de hombres para las campañas navales durante los reinados de Carlos III y Carlos IV contamos con una fuente de gran valor custodiada en el Archivo Eclesiástico de la Armada en Madrid¹⁰. Se trata de los libros de difuntos de las diferentes flotas que

⁹ Componían la flota un total de 20 embarcaciones, y la distribución pormenorizada en hombres sería la siguiente: 207 oficiales de guerra, 67 oficiales de ejército, 70 guardiamarinas, 187 oficiales mayores, 4.721 de tropa de infantería, 928 de tropa de artillería, 1.929 artilleros de mar, 1.654 marineros, 1.970 grumetes y 212 pajes. El porcentaje calculado de los matriculados en esta expedición vendría dado por la suma de artilleros de mar, marineros, grumetes y pajes; es por ello un cálculo aproximativo ya que, por falta de una información más precisa, seguramente incluímos dentro del grupo de matriculados a los marineros voluntarios o en el de grumetes y pajes a los vagos y presidiarios obligados a desempeñar esas labores. Por otro lado conviene precisar que dentro de los denominados oficiales de mar se encuentran registrados tanto los contra maestres como los trabajadores de la maestranza que viajaban en los buques para solucionar los problemas más apremiantes —carpinteros de ribera, calafates, faroleros...—. Ver, FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, (ocho volúmenes), Madrid 1896-1903, Vol. VII, pág. 212.

¹⁰ Desde aquí nuestro agradecimiento por las facilidades dadas para la consulta de estas fuentes al Ilmo. Sr. Apellániz, Teniente Vicario encargado del Archivo Eclesiástico de Marina. Este agradecimiento se hace también extensivo al personal civil a sus órdenes que en todo momento nos facilitaron el trabajo, así como al personal de la Biblioteca de la Zona Marítima del Cantábrico.

surcaron los mares por aquellas fechas ¹¹: su forma no dista mucho de las partidas de defunciones convencionales que podemos encontrar en cualquier archivo parroquial de la época, pero resultan de indudable interés al ofrecer información de primera mano sobre la tripulación de los barcos de la Armada Real. Efectivamente, el carácter personal de la diócesis castrense y las características especiales de los desplazamientos humanos en la Armada, implicaba la necesidad de llevar junto a las tripulaciones a miembros de su cuerpo eclesiástico para celebrar las ceremonias religiosas y reconfortar las almas en los últimos instantes ¹². Precisamente estos sacerdotes serían los encargados, como cualquier párroco de la jurisdicción ordinaria, de registrar de manera sistemática las defunciones que se producían en las embarcaciones a su cargo, tanto para tener constancia de la tripulación que fallecía como para que, una vez regresado al puerto de partida, existiera una constancia del fallecimiento de esos individuos. Dentro de esas partidas, por lo general muy escuetas, aparece la procedencia de los fallecidos que es la información que a nosotros nos interesa. A este respecto, hay que comentar que, como de hecho sucede en otros registros de estas características y dada la infinidad de manos por las que pasaban, no hay una uniformidad a la hora de especificar esa procedencia, apareciendo en algunas ocasiones el lugar de naturaleza, en otros el de vecindad e incluso en algunos los dos; asimismo, cuando se trata de un paje o un joven grumete puede aparecer también la vecindad de los padres. De todas maneras suele prevalecer el de la vecindad del tripulante que es el que elegimos cuando aparecen las dos informaciones puesto que especifica su lugar de habitación y la ubicación de su hogar.

De las campañas navales desarrolladas durante el período acotado por nosotros hemos seleccionado un número, a nuestro juicio, significativo para que las conclusiones emanadas de su análisis no se vieran desvirtuadas por los determinadas singularidades o acontecimientos puntuales de cada una de ellas. Para evitar tal situación hemos creído interesante recoger la información sobre las procedencias de los difuntos de campañas separadas en el tiempo y en el espacio de acción que, como se verá, podía ir desde las costas atlánticas francesas a las asiáticas del mar de China, pasando por el ámbito caribeño o el Atlántico sur.

¹¹ A.E.M., *Libros de defunciones de la flota*, n.º 33, 132.

¹² La importancia jugada por la religión católica en la vida castrense durante el Antiguo Régimen está fuera de toda duda. Ver, GIL, M., «Religión y milicia en la segunda mitad del siglo XVIII», págs. 149-168, en, BALAGUER, E. y GIMÉNEZ, E., (Eds.), *Ejército, ciencia y sociedad en la España del Antiguo Régimen*, Alicante 1995.

La primera de las expediciones analizada es la mandada por el marqués de Casa Tilly con destino a las costas brasileñas y al Río de la Plata en el marco del conflicto bélico luso-español en la década de los setenta; la componían 6 navíos de línea, 15 fragatas, paquebotes y bombardas y 96 transportes. La escuadra salió de Cádiz el 13 de noviembre de 1776 regresando al citado puerto en julio de 1778 tras el tratado de San Ildefonso. Hemos realizado asimismo el vaciado de los libros de difuntos de la flota mandada por Don Ignacio María de Álava destinada a defender Filipinas; la expedición salió del propio puerto gaditano en 1797 y no regresó al arsenal de La Carraca hasta 1803. Por último contamos con la relación de óbitos de las embarcaciones españolas fondeadas en Roquefort y Brest entre 1799 a 1801. Buena parte de ellas habían salido el 28 de abril de 1799 desde el puerto de El Ferrol al mando del jefe de escuadra Don Francisco Melgarejo con el objetivo de unirse a una escuadra francesa y desembarcar tropas en Irlanda para promover la insurrección contra Gran Bretaña ¹³.

Asimismo, hay que subrayar que no se encuentran en estos registros la totalidad de los fallecimientos en las diferentes flotas analizadas ya que, salvo en uno de los casos ¹⁴, los recuentos no se hacían sistemáticamente por escuadras, sino barco a barco; lo que implica la posibilidad, constatada en varias ocasiones, de la ausencia de recuentos de embarcaciones que sabemos se encontraban también sirviendo al rey en aquellas operaciones. De todas maneras, este problema no debe plantear ningún temor al no ser nuestro objetivo un análisis exhaustivo de cada una de las expediciones analizadas sino el impacto global de la guerra marítima en los territorios de la Corona Católica.

Han sido un total de 1.190 las partidas consultadas, de las cuales hay 202 que no ofrecen información al respecto, lo que supone un nada preocupante 17% de ocultación.

Por otro lado, y como era de esperar, la gran mayoría de las partidas corresponden a tripulantes nacidos y residentes en los territorios peninsulares de la Corona Católica —883 de los 988— es decir, un 89·4% frente a un 10·6% de extranjeros o de súbditos de los territorios ultramarinos. Haciendo una división por regiones, los datos no dejan lugar a dudas ¹⁵:

¹³ FERNÁNDEZ DURO, C., *Op. cit.*, vol. VIII, págs. 175-246.

¹⁴ La expedición de Casa Tilly contaba con un único libro para el recuento de fallecidos.

¹⁵ Hemos optado por una división territorial de acuerdo a las actuales fronteras autonómicas, a excepción de las comunidades madrileña y castellano-manchega, que hemos unido.

<i>Procedencia</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
Galicia	399	45'2
Andalucía	168	19'0
Asturias	56	6'3
Castilla-León	52	5'9
Cataluña	39	4'4
Baleares	29	3'3
C. Valenciana	26	2'9
Murcia	26	2'9
País Vasco	22	2'5
Castilla-La Mancha y Madrid	21	2'4
Cantabria	18	2'1
Aragón	11	1'3
Extremadura	7	0'8
La Rioja	4	0'4
Navarra	2	0'3
Canarias	2	0'3
TOTAL	882	100

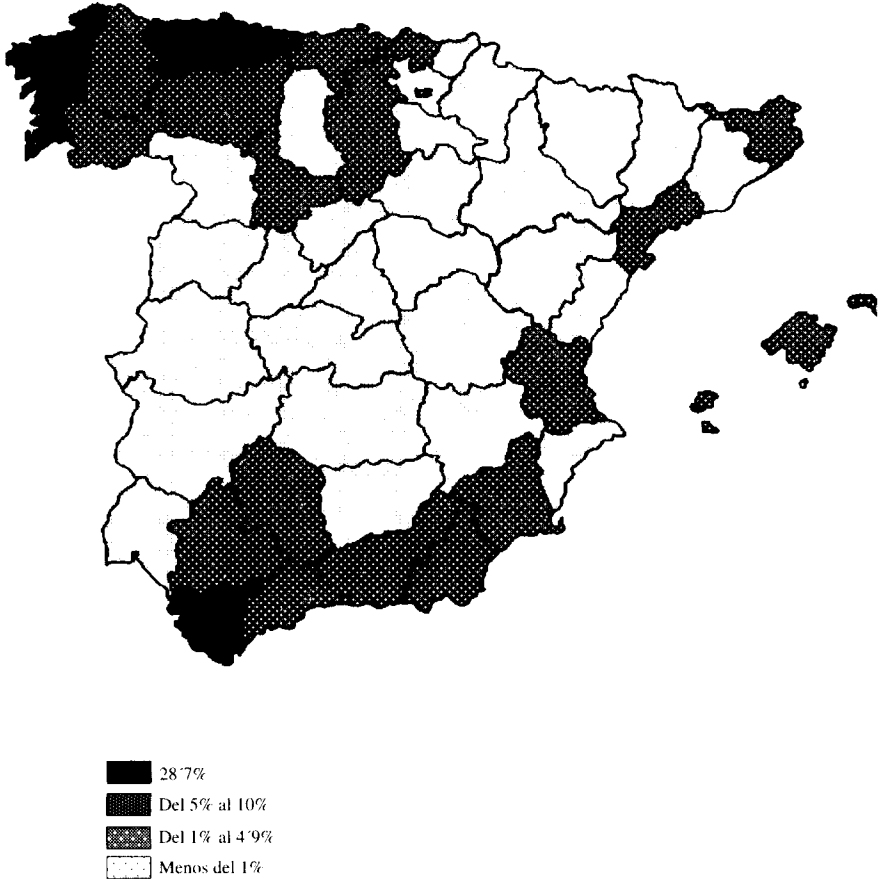
La preeminencia de Galicia y de Andalucía en el contexto general español parece la conclusión más significativa de los resultados cosechados en el vaciado de procedencias de los libros de defunciones castrenses; entre ambas regiones copan el 64'2% del total de las españolas. De entre ellas dos, es innegable la gran importancia de Galicia en el aporte de hombres a las flotas con un tanto por ciento muy superior tanto a Andalucía como al resto de regiones españolas. La razón de la importancia de ambas regiones debería explicarse por dos razones fundamentales; por un lado, el destacado papel jugado por sus matriculados y, por otro, la existencia en cada una de ellas de una capital departamental, Cádiz y Ferrol, que generaba un importante número de militares profesionales y de tropa. Por otro lado es de destacar la importancia de las regiones litorales, que suponen el 89% del total de procedencias, frente a un exiguuo 11%¹⁶ de las del interior peninsular, circunstancia ésta nada extraña. De entre estas regiones litorales es la cornisa cantábrica la predominante con el 56'1% del total, frente al 32'9% aportado por la mediterránea¹⁷.

Quizás la visualización de un mapa con la división actual por provincias (mapa 1) ayude a comprender más claramente el aporte humano de

¹⁶ 785 partidas frente a 97.

¹⁷ De las 785 partidas pertenecientes a regiones litorales, hay 495 procedencias de la cornisa cantábrica y 290 de la mediterránea.

Mapa 1: PROCEDENCIAS DE LOS TRIPULANTES ESPAÑOLES



las diferentes regiones peninsulares a las campañas navales. La primera apreciación debe ser la destacada importancia de la provincia de A Coruña, que aporta un 28.7% del total de partidas; tal circunstancia viene explicada por el importante aporte de la comarca ferrolana, como veremos más adelante, así como por la de las innumerables poblaciones costeras de la provincia que, de hecho, tienen en la matrícula de mar un ins-

trumento de auténtica sangría demográfica, como se ha constatado en investigaciones a nivel comarcal ¹⁸. Asimismo, las provincias de Pontevedra y Oviedo aportan un contingente importante de hombres; eso sí, de dimensiones sensiblemente inferiores que la coruñesa. Se podría decir pues que en el norte peninsular es el litoral atlántico gallego y también la costa asturiana donde se dan los más importantes niveles de hombres en el Real Servicio. Junto a esas zonas aparecen otras con unas densidades menores pero que, sin embargo, aún poseen cierta importancia, serían las provincias orientales gallegas, Santander, Vizcaya y las castellanas León, Burgos y Valladolid. En cuanto a las litorales cantábricas poco hay que decir; sin duda alguna, es la influencia de la matrícula de mar la que hace posible estos resultados. Pero en el caso de las interiores —Ourense y las castellanas— su contribución viene dada, en la gran mayoría de los casos, por los contingentes de soldados de las dotaciones de los barcos, ya fueran miembros de los batallones o brigadas de marinas, ya fueran componentes de compañías de infantería embarcadas.

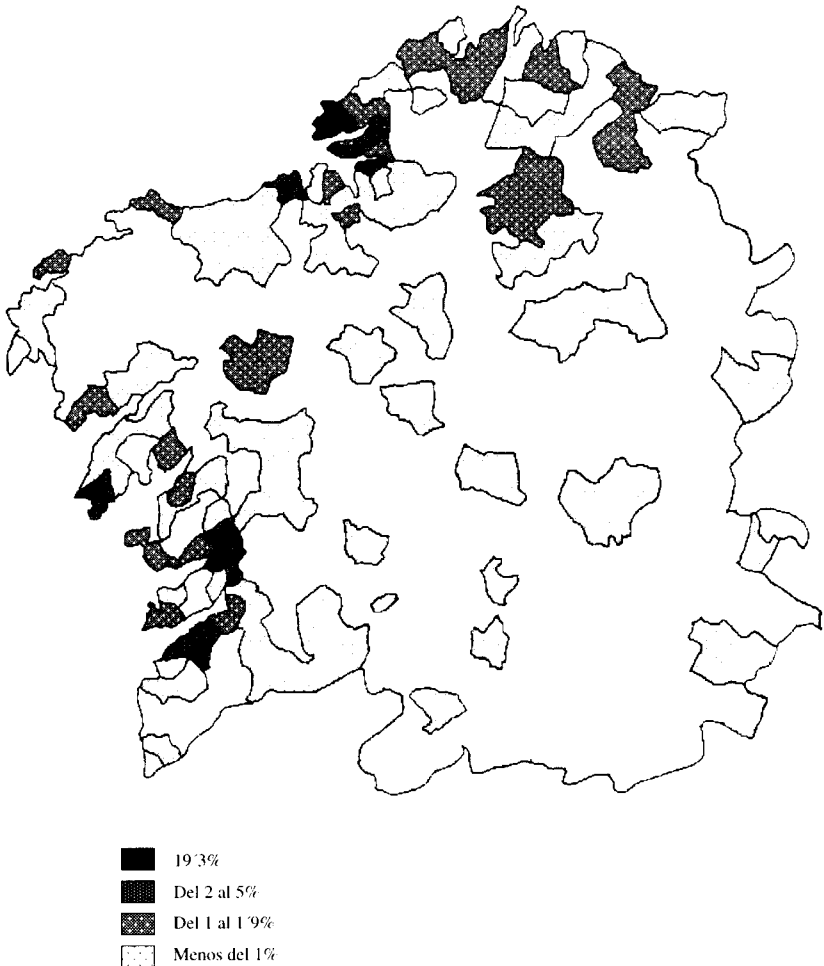
El otro gran foco de aporte de hombres a los navíos del rey se encuentra en el sur peninsular, ocupando buena parte de la región andaluza y de Murcia. De entre todas estas provincias destaca la gaditana; no olvidemos que es la sede de uno de los grandes arsenales de la Corona y también el lugar de partida de buena parte de las expediciones aquí estudiadas. A partir de Cádiz, y hacia el este, se produce una amplia franja de costa en donde es también destacado el aporte humano a las escuadras —Málaga, Granada, Almería— hasta llegar a Murcia, donde la incidencia de las flotas se diluye un tanto quedando, eso sí, determinadas zonas intermitentes en las que aún se aprecia ese influjo —Valencia, Baleares, Tarragona y Girona—. Por otro lado, también es destacable la aportación de la provincia de Sevilla, cuyas procedencias se circunscriben sobre todo en torno a su capital y alrededores, y la de Córdoba, otra zona de aporte de soldados a los barcos.

Por último quedaría un amplio territorio, mayormente en el interior peninsular, con una presencia más bien modesta. En la mayoría de esas provincias —como hemos señalado para las castellanas, Ourense o Córdoba— es la presencia en los navíos de tropa lo que explica los resultados.

¹⁸ La incidencia de la matrícula en comarcas gallegas como la del Barbanza, estudiada por José Manuel Vázquez Lijó, no viene dada solamente por las defunciones de los matriculados durante sus servicios al rey, sino también por las desertiones de aquéllos que asustados por la dureza de la vida en la marina optan por la huida. Ver, VÁZQUEZ, J. M., «Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII», págs. 107-130, en, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 6, Santiago 1997.

La importancia ejercida por los tripulantes procedentes de la región gallega en las expediciones navales borbónicas hace necesario un estudio más pormenorizado de este destacado sector. No olvidemos que las provincias de A Coruña y Pontevedra, con un 28'7% y un 9'5% respectivamente, representan las dos zonas de mayor aporte de hombres de todo el territorio peninsular, y que Galicia en su conjunto llega al 45'2% del total de partidas. Para tal fin hemos confeccionado un mapa de la región dividido en los actuales límites municipales (mapa 2), que facilita de manera evidente el

EMBARCADOS



análisis y localización de las principales zonas proveedoras de hombres para la Real Armada, aunque hay que indicar que es posible que algunos municipios urbanos se encuentren un tanto hinchados con respecto a los rurales ¹⁹. A grandes rasgos, se podría comentar que el aporte gallego, como era de esperar, procede fundamentalmente del litoral, destacando dos grandes franjas territoriales como las auténticas dominadoras del panorama; por un lado, el noroeste de la región —Ferrol y su «hinterland»— y por otro, las Rías Bajas. De entre las dos habría que destacar muy especialmente a Ferrolterra, cuya cabecera aporta el 19'3% de las partidas gallegas, porcentaje que sube hasta el 39'3% si se añade el aporte de los municipios de la comarca ²⁰. Es, pues, la zona ferrolana la más castigada por estos desplazamientos obligatorios, una comarca presidida por la real villa de El Ferrol y sus grandes arsenales, y en la que la población castrense jugaba en aquellos tiempos un papel fundamental ²¹. Junto a ella, pero con unos niveles mucho menores, destacan especialmente por su aporte los actuales concellos de Ares, Fene, Neda y Pontedeume. Si en el caso de éstos parece evidente que el peso mayoritario de ese protagonismo proviene de la matrícula del mar ²², en el caso de El Ferrol hay otro factor a tener en cuenta: la residencia en el núcleo urbano de los mandos, tanto del cuerpo general como del cuerpo del ministerio, así como de las escalas medias de la Armada (pilotos, contra maestres, suboficiales de los batallones y de las brigadas de marina...) o de la maestranza (calafates, carpinteros de ribera, buzos, toneleros...). Sin olvidarnos tampoco de la existencia en la plaza de la tropa de marina que, sin poder considerarse ni mucho menos población, en algunos casos llega a constituir familias en la capital departamental. La intensidad de las aportaciones se va diluyendo a medida que nos alejamos de la ría ferrolana; aún así, se podría decir que hay una destacada contribución en hombres de todo el denominado Golfo

¹⁹ En la partida de defunción del soldado de los Batallones de Marina Gerónimo José Plana, fallecido el 25 de abril de 1777 se produce una rectificación de su lugar de naturaleza que era en su cuaderno de filiación Santiago y ahora pasaba a ser Tubillón, como él mismo había manifestado antes de morir. Tal cambio es explicado por el cura «por la costumbre que tiene la gente ruda de este reyno de no nombrar las aldeas o lugares menores en donde nacen, sino respectivamente la cabeza del obispado a que pertenecen», A.E.M., *Libro de defunciones*, nº 132.

²⁰ Para obtener ese porcentaje, hemos sumado al aporte de Ferrol el de los siguientes ayuntamientos limítrofes: Ares, Cabanas, Cedeira, Fene, Narón, Neda, Moeche, Mugaridos, Pontedeume y Valdovíño.

²¹ Ver, MARTÍN, A., «Inmigración y estructura profesional en el Ferrol de finales del Antiguo Régimen», págs. 193-218, en, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 6, Santiago 1997.

²² No nos olvidemos, de todas maneras, de un sector importante de población comarcal relacionada con la marina o la construcción naval, que alcanza mayor importancia en todas aquellas jurisdicciones más próximas a la capital departamental.

Ártabro, que engloba las rías de Ferrol, Ares, Betanzos y A Coruña, siendo de reseñar la aportación de la ciudad herculina.

En cuanto a la segunda zona a nombrar, las Rías Bajas, no compone un núcleo tan compacto como el norteño, alternándose municipios con contribuciones destacadas con otros con una participación menor o incluso nula. La zona estaría constituida por los territorios costeros en torno a las rías de Arousa, Pontevedra y Vigo; de la primera destacaría el actual concello de Ribeira, de la segunda la villa de Pontevedra y su entorno, y de la tercera el ayuntamiento de Vigo. Estamos pues hablando de tres poblaciones con una relación muy íntima con el mar y en las que la matrícula tendría una importancia destacada.

Dejando ya a un lado tanto la contribución gallega como la del resto de España, no puede olvidarse la presencia de súbditos del imperio ultramarino en los navíos del rey. Su importancia numérica es, como ya dijimos en su momento, reducida, destacando en importancia los naturales del virreinato de Nueva España, Filipinas y Chile ²³. Por su parte, la aportación extranjera aún es menor, siendo la gran mayoría de sus integrantes miembros de la tropa embarcada en los navíos ²⁴, excepción hecha de dos esclavos negros, uno brasileño y el otro natural de la isla de Trinidad, que se encontraban sirviendo a sus respectivos amos, dos oficiales de la Armada.

CONDICIONES DE VIDA Y ENFERMEDADES: DOS ASPECTOS DECISIVOS DE LA MORTALIDAD EN EL MAR

Al contrario de lo que pudiera parecer a primera vista, la gran mayoría de los fallecimientos que se daban en los barcos de la Real Armada no se producían como consecuencia de las actividades bélicas, ni siquiera de los accidentes laborales, sino que venían dadas por dos circunstancias muy relacionadas entre sí: las condiciones de vida en el barco y las enfermedades. Un claro ejemplo de lo comentado se halla precisamente en el registro de defunciones vaciado para este trabajo; de los 1.190 óbitos tan sólo 157, es decir el 13'2%, fueron consecuencia de alguna de esas causas ²⁵ frente a 1.033 fallecimientos «por enfermedad natural», un tér-

²³ Aparecen 20 partidas de súbditos de México, 15 de Filipinas, 14 de Chile, 6 de Puerto Rico, 4 del Perú, 2 de Cuba, 2 de Colombia, 2 de Uruguay, y 1 de La Luisiana.

²⁴ 17 portugueses, 11 italianos, 3 malteses, 3 alemanes, 2 irlandeses, 1 inglés.

²⁵ De esas 157 partidas hay 143 que pertenecen a lo que podríamos denominar accidentes laborales (126 ahogados y 17 accidentados) frente a 6 de muerte violenta, 4 por refriegas a navajazos en los puertos y 2 por haber sido los infelices marineros capturados por los musulmanes de Filipinas y descuartizados. Sólo aparecen registrados 8 hombres fallecidos en combate.

mino mayoritariamente empleado en los registros y que no es otra cosa que la descripción muy abstracta del número importante de enfermedades que podía padecer el navegante, máxime si —como sucede en buena parte de estos casos— se recorrían las costas tropicales, particularmente peligrosas para unas tripulaciones inermes ante el ataque de las enfermedades endémicas de la región. Pero, de todas maneras, dolencias «desconocidas» para los europeos, como el temible «vómito negro», no eran las principales lacras para la supervivencia del tripulante, sino que solían ser precisamente aquellas más comunes en el Viejo Continente las que se constituían en el mayor enemigo del barco de guerra; males como la pulmonía realizaban una labor de destrucción mucho menos espectacular a primera vista pero igual de perniciosa que las grandes enfermedades endémicas del trópico o las contagiosas. Por supuesto, no pueden olvidarse los males típicos de la vida en el mar, de entre los que destacaba por encima de todos el escorbuto, posiblemente la enfermedad más temida por el marino. Todo este cúmulo de dolencias, que en muchas ocasiones resultaban mortales, venían precedidas de unas condiciones de vida deplorables que eran el mecanismo más eficaz de incubación de aquéllas al debilitar sobremanera el organismo o facilitar las condiciones higiénicas o de desequilibrio alimenticio que propiciaran el brote del mal.

Las condiciones de vida en un barco de la Real Armada eran, sin lugar a dudas, el gran lastre para la salud del tripulante, hasta tal punto, que los navegantes que participaban en prolongadas campañas presentaban a simple vista, según los contemporáneos, una imagen de temprano envejecimiento que delataba los padecimientos en la navegación ²⁶. Podríamos señalar, dejando a un lado las enfermedades que tendrán un estudio aparte, tres factores determinantes que influían negativamente en el estado físico y psicológico del embarcado: por un lado la dureza de las faenas desarrolladas en el buque, por otro las pésimas condiciones de alojamiento y manutención, y por último el rígido régimen militar al que estaban sometidos.

Las penalidades de la vida en los barcos

Sin lugar a dudas, los trabajos más penosos y peligrosos eran los llevados a cabo por los matriculados, a los que se les suponía una des-

²⁶ GONZÁLEZ, P., *Tratado de las enfermedades de la gente de mar, en que se exponen sus causas y los medios para precaverlas*, Madrid 1805, Imprenta Real, pág. 73.

treza en las labores marineras que distaban mucho de la realidad, ya que se trataba de un grupo compuesto en su gran mayoría por «gente pescadora de playa», con nula experiencia en las maniobras de grandes bajeles y que según Aguirre, en su *Discurso general sobre la Marina* (1755), no traían a los navíos otra ventaja «que la de tener el estómago acostumbrado a la mar»²⁷. Su presencia numérica en los bajeles era importante; así, a comienzos del siglo XIX la tripulación reglamentada para un navío de 60 cañones era de 195 hombres de tropa —150 de infantería y 45 de artillería— frente a 265 de marinería, divididos a su vez en tres grupos: 95 artilleros de mar —15 de ellos de preferencia—, 90 marineros y 80 grumetes²⁸. Un número excesivo, a juzgar por las críticas de los grandes teóricos de la marina a lo largo del XVIII y comienzos del XIX, ya que su nula experiencia en los enfrentamientos bélicos y su escasa disciplina en momentos de crisis entorpecía más que facilitaba las evoluciones del navío²⁹. Del mismo modo, los matriculados destinados a servir como artilleros daban constantes muestras de su impericia en el manejo de los cañones, hasta tal punto que el marqués de la Victoria afirmaba que mientras los artilleros de brigada eran gente ducha en el arte del disparo por su continuo entrenamiento, el matriculado aprendía las nociones básicas para olvidarlas enseguida y dedicarse en el combate a tirar por tirar sin respetar las mínimas nociones de puntería³⁰. Si se tiene en cuenta que los dos elementos fundamentales para la consecución de la victoria en la guerra naval eran la pericia en las maniobras y la potencia y puntería de su artillería³¹, podemos calibrar hasta qué punto la carencia de una marinería apta influyó en la manifiesta incompetencia de la Armada Real en gran parte de las campañas bélicas del siglo XVIII. La respuesta ante estas ca-

²⁷ No hemos tenido la posibilidad de consultar directamente esa obra, pero Luis María de Salazar en recopila en la suya parte de las opiniones de aquel oficial de los batallones de marina. SALAZAR, L. M., *Op. cit.*, Vol. I, pág. 375.

²⁸ SALAZAR, L. M., *Op. cit.*, vol. I, pág. 378.

²⁹ Esa nula experiencia en las actividades bélicas de los matriculados podían resultar en extremo peligrosas para el barco en caso de combate, ya que no debían ser extrañas las escenas de pánico de unos hombres que asistían por primera vez en su vida al intercambio de fuego por parte de las embarcaciones. La preocupación ante esta situación se reflejará pronto en las propias Ordenanzas de la Armada de 1748 que tratarán de contraponer al temor de morir en combate la certeza del fallecimiento si se abandona el puesto asignado en la batalla: «El sargento, cabo o soldado de infantería o artillería, el oficial de mar o marinero de todas clases que estando su vaxel empeñado en combate desampare cobardemente su puesto con el fin de esconderse, será condenado a muerte: y el que en la acción o antes de empezarla levantara el grito pidiendo que cesse o no se emprehende sufrirá la misma pena, aunque sin tener plaza en el navío vaya de pasagero». B.Z.M.C., *Ordenanza de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, Madrid 1748, (2 vols.), Imprenta de Juan de Zúñiga. Trat. V, Tit. IV, Art. XXV.

³⁰ SALAZAR, L.M., *Op. cit.*, vol. I, pág. 381.

³¹ *Ibid.* Vol. I, pág.119.

rencias estaba, según la gran mayoría de los teóricos de la época, en embarcar en los navíos el menor número posible de marinería y sustituirla completamente en los puestos de combate por soldados profesionales ³²; sin embargo, tal solución no sería llevada jamás a la práctica, probablemente por la imposibilidad de ocupar todas las plazas vacantes con militares, cuando ni siquiera la propia matrícula cubría enteramente las necesidades de la marina en momentos de intensa actividad bélica. Por tanto, la matrícula subsistirá y seguirá siendo una muy destacada fuente de alimentación de hombres para la Armada Real.

Las labores marineras eran agotadoras; la marinería de guardia se repartía en turnos de cuatro horas para luego pasar otras cuatro descansando, un reposo muy poco confortable dada la incomodidad de los alojamientos, a lo que se podía añadir en momentos de lluvia la nada extraña circunstancia de acostarse con la ropa empapada, lo que ayudaba de manera significativa a contraer enfermedades. Además, ese mínimo descanso podía suspenderse en momentos de crisis, como por ejemplo en el caso de tormenta, ya que se necesitaban todos los brazos disponibles para realizar las maniobras pertinentes. La situación se volvía insoportable en períodos de guerra en los que las necesidades tácticas obligaban a los navíos de las escuadras a mantenerse en posiciones determinadas a pesar de la contrariedad de los vientos o de otros fenómenos meteorológicos; en esos casos las incomodidades eran mayores al no permitírsele al marinero colgar su cama, ni siquiera en tiempos claros y bonancibles, ya que sería un estorbo para la artillería en caso de un inesperado encuentro con una embarcación enemiga ³³.

Mención especial merecen las condiciones de alojamiento en los navíos, que se pueden definir como muy deficientes para las escalas más bajas de las tripulaciones, es decir, tanto para el marinero como para el soldado. La imagen de aquellos lugares aportada por el cirujano de la Armada Pedro María González es ciertamente reveladora:

«lo primero que se ofrece a la vista en un navío es una multitud de vivientes amontonados en el breve espacio del entrepuentes. Las camas o cois colgados

³² Aguirre apostaba claramente por esa medida ya que en caso de enfrentamiento bélico «era más útil gente disciplinada que temiese más a sus xefes y al rigor de la ley que a los enemigos». A similares conclusiones llegaría el marqués de la Victoria, que la consideraba como una solución eficaz ante la escasez de la marinería, las dificultades de las levas y los daños que la matrícula infringía a la pesca y al comercio. Por su parte, Salazar no se desvía en lo fundamental de las opiniones de los anteriores si bien discrepa un tanto en la cantidad de marineros necesarios para la correcta navegabilidad del buque.

³³ GONZALEZ, P.M., *Op. cit.*, pág. 11.

unos sobre otros disminuyen la corta capacidad de estos parajes, reynando en aquellos utensilios igual desaseo que el que se nota en la persona de sus dueños cuando se abandona a su desidia natural el cuidado de la limpieza»³⁴.

Se descansaba, pues, poco y mal; el espacio elegido para estos grupos —los entrepuentes de los navíos— eran de unas dimensiones reducidas para el importante número de hombres que debían alojar, por lo que era necesario el empleo de cois para el reposo que se iban superponiendo unos a otros para economizar espacio. Además, esas estancias eran compartidas en muchas ocasiones con animales, a lo que había que añadir los restos de comida esparcidos por el suelo, así como los esputos y salivas de sus ocupantes, sin olvidar los restos de tabaco mascado o el humo de éste invadiendo su atmósfera. Por si fuera poco, los enfermos no siempre podían ser apartados del resto de la tripulación, teniendo que permanecer en sus lugares de reposo tosiendo, sudando e incluso defecando. El hedor que emanaba aquel lugar era tal que los no acostumbrados sufrían una especie de sofocación al bajar allí sobre todo por las noches, o en el momento de mayor número de hombres descansando. A la incomodidad del alojamiento habría que añadir la molestia propiciada por un abanico considerable de insectos y sabandijas, que si en muchos casos no significaban un peligro directo para la salud sí contribuían de manera importante a empeorar las condiciones de vida en el barco. Sin lugar a dudas era la cucaracha tropical la que se llevaba la palma, llegando a ser auténticamente insufrible su compañía no sólo por su actividad voraz sobre las reservas del buque sino porque incluso llegaba a comer el cabello o la piel de los dedos de los incautos navegantes que dormían³⁵. Por supuesto, otros insectos, como la pulga, el piojo, o animales como la rata contribuían de manera eficaz a convertir la navegación en algo más incómodo.

Como se ha visto, las condiciones higiénicas en los navíos del rey eran ciertamente deficientes, pese a la casi continua insistencia por parte del cuerpo sanitario y de la propia Corona para que se mantuviera en ellos un mínimo de limpieza. Así lo especificaban las Ordenanzas de la Real Armada tanto de 1748 como de 1793; en las primeras se responsabilizaba a los cabos de guardia de la vigilancia del aseo de los marineros —«procu-

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Mientras el navegante dormía la cucaracha iba con gran delicadeza adelgazándole la yema de los dedos sin llegar a provocar en ningún momento sangre y produciéndole a la mañana siguiente una desagradable sensación de haber perdido el tacto. De esta actividad de las cucarachas no se libraba tampoco la oficialidad de los navíos. Ver, FERNÁNDEZ DURO, C., *Disquisiciones náuticas* (2 vols.), Madrid 1876-1881, vol. II, pág. 376.

ará que todos los días, o los más de ellos, se peynen y asseen, reprehendiendo y castigando al desaseado»³⁶—, y en las segundas se exhortaba a la oficialidad a cuidar del lavado frecuente de la ropa de la tripulación «por los perjuicios que acarrea a la salud el servirse de lo ya sucio en las remudas y su feter en las mochilas». También se prohibía expresamente dejarse crecer la barba, obligando a un afeitado al menos cada quince días, indicándose de la misma manera la necesidad de que cada rancho contase con al menos dos juegos de peines, los utensilios más eficaces en los barcos para acabar o al menos contener a los parásitos. Asimismo estas ordenanzas especificaban la necesidad de la limpieza de los alojamientos de entrepuentes tres días a la semana³⁷. A pesar de estas buenas intenciones por parte de los legisladores, lo cierto es que la situación higiénica en el barco era muy poco halagüeña: las condiciones de las travesías, las circunstancias del momento o simplemente la despreocupación de los mandos por el estado de sus subordinados hacían posible esa situación, quedando, al menos en este aspecto como en tantos otros, el texto legislativo en papel mojado.

Algo similar acontecía con la alimentación de las tripulaciones; hay una clara y notoria diferencia entre la dieta estipulada, por ejemplo por las Ordenanzas de 1748, con la verdadera en la que las peculiares circunstancias del momento o de conservación de los víveres eran a la postre las que la determinaban. De poco servía que las Ordenanzas fijasen una ración diaria de 18 onzas de bizcocho por tripulante si éste se había perdido por la humedad o por la acción de animales como la rata o la cucaracha, o de nada servían las 2 onzas diarias de menestra si la embarcación se encontraba en estado de guerra o en una tormenta, con la consiguiente prohibición de utilizar los fogones. De todas maneras, se podría decir que la dieta de los marineros y soldados durante el siglo XVIII mantuvo la dependencia de tres alimentos básicos que ya había observado Pérez-Mallaína para las flotas de Indias en el XVI³⁸: el bizcocho, el vino y el agua, a los que se unía en este caso, siempre que las condiciones lo permitieran, la menestra. El mal estado de conservación de estos alimentos y la ausencia de otros necesarios para una dieta equilibrada, como podían ser la verdura fresca o la fruta, la convertían en una dieta claramente descom-

³⁶ B.Z.M.C., *Ordenanza de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, Madrid 1748, Trat. V, Tit. I, Arts. XXI-XXII.

³⁷ B.Z.M.C., *Ordenanzas generales de la Armada Naval*, Madrid 1793, Imprenta de la viuda de D. Joaquín Ibarra. Trat. III, Tit. VIII, Arts. L-LIII, y Trat. V, Tit. II, Art. LXXXII.

³⁸ PÉREZ-MALLAÍNA, P. E., *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, Sevilla 1992, pág. 149.

pensada, lo que podía provocar en el tripulante dolencias tan comunes como el escorbuto.

Pero no sólo la dureza del trabajo en el barco o las condiciones de alojamiento o de alimentación influían en la salud del tripulante. Otro elemento a tener en cuenta era el estado de ánimo en las largas travesías oceánicas; piénsese que gran parte de la marinería matriculada cuando no servía al rey desempeñaba sus oficios prácticamente en la línea de costa, y tampoco debe olvidarse que en los navíos existían importantes contingentes de soldados, muchas veces con escasa o nula experiencia en navegaciones tan dilatadas. Es difícil para el historiador escudriñar en el estudio de las mentalidades cuando se trata de aspectos como el que nos ocupa: el investigador puede, por ejemplo, mediante el análisis de la documentación notarial acercarse de manera eficaz al conocimiento de la actitud ante la muerte, de las devociones, o incluso de la vida cotidiana del hombre del Antiguo Régimen, pero no hay ninguna fuente de primera mano para comprender otro tipo de actitudes psicológicas: el temor, el odio, la desesperación; estas inquietudes consustanciales del hombre apenas dejan huellas en la documentación de la época, por lo que nos tenemos que conformar con visiones de terceros con todas las objeciones que éstas comportan. De todas maneras, podría decirse sin temor a equivocarnos que en el caso que nos ocupa hemos tenido la inmensa fortuna de encontrar una fuente impresa profundamente reveladora y que creemos ha de servir como instrumento básico para comprender aquella realidad. Se trata de la ya citada obra de Pedro María González, un libro no completamente desconocido para los especialistas en la sanidad militar pero sí un tanto oculto para la historiografía. La obra se editó en Madrid en 1805, el año de la derrota de Trafalgar, y su autor era en aquel momento catedrático del Real Colegio de Cirugía Médica de Cádiz; un hombre con dilatada experiencia en los males que sufría el navegante en los viajes oceánicos, como por ejemplo en la expedición de Malaspina de la que tomó parte. El libro no tiene desperdicio de principio a fin, y describe no sólo las enfermedades más frecuentes del marino sino también sus condiciones de vida en el bajel; pero lo que hace aún más interesante la aportación de Pedro María González es su preocupación por analizar también los males psicológicos sufridos por el navegante, lo que él denomina las «pasiones del alma y sus escaseces». Fundamentando los argumentos en su propia experiencia como cirujano en los navíos del rey, profundiza en el estudio de las crisis mentales de los tripulantes, que se sostenían entre el temor a la inmensidad del mar y el deseo cada vez mayor de pisar tierra firme. Esta tensión psicológica podía acarrear efectos nocivos para la convivencia en el barco:

«Si la navegación se dilata, hasta las conversaciones se apuran; su repetición incomoda en toda sociedad familiar si los concurrentes no tienen talento para darles algún ayre de novedad; pero en la mar es todavía más fastidiosa la repetición de especies respecto a la mala disposición de los humores. La continua uniformidad de objetos y de acciones llega al fin a producir cierta especie de disgusto o aversión a todo, que exasperando los ánimos predispone a incomodidades y rencillas que por las causas más leves y despreciables acarrear consecuencias muy funestas, con especialidad entre la marinería»³⁹.

Pensemos en un matriculado o en un quinto de los batallones de marina y sumemos a su disgusto por haber sido forzado a servir al rey las desgracias de la navegación, el auténtico terror a las tempestades o a los enfrentamientos con otras embarcaciones, quizás la dureza de los contra-maestres, y comprenderemos sin duda esa actitud, ese deseo de escapar de aquella prisión, de alcanzar de una vez el deseado puerto; un estado psicológico que podía desembocar incluso en el suicidio, eso sí, en casos muy puntuales, como el del soldado, natural de Úbeda, Manuel Pineda que se tiró desesperado al mar desde la cubierta del navío San Dámaso el 8 de enero de 1777⁴⁰. De todas maneras, esa crispación anímica también podía resultar positiva en caso de un hipotético combate con el enemigo, según González, ya que podía servir como estímulo. De hecho, más que el propio rigor militar, el arrojamiento de estos hombres en los hechos de guerra era motivado por los trabajos y fatigas que sufrían y que hacían contemplar al enemigo como la causa inmediata de ellos, significando su destrucción la consecución del tan ansiado reposo⁴¹. Esa tensión acumulada durante el tránsito por el océano estallaba al llegar a puerto: el marinero o el soldado entonces quería resarcirse de las penalidades y de las carencias sufridas en el barco; así eran comunes las comilonas, las borracheras con licores de alta graduación y, por supuesto, las relaciones con mujeres, mayoritariamente prostitutas, lo cual podía acarrear el contagio de las comunes enfermedades venéreas que padecían con cierta abundancia estas tripulaciones.

Precisamente, ese estado de tensión psicológica, ese deseo de acabar con la rutina de la vida a bordo, tenía que ser forzosamente contro-

³⁹ GONZÁLEZ, P.M., *Op. cit.*, pág. 64.

⁴⁰ El cura del navío anota en la propia partida de defunción lo siguiente: «donde se arrojó de su propio impulso a las doce y media del dicho día, sin haberse podido comprender le huviesen dado causa para esto, ni tuviese otra que algún trastorno de la razón», A.E.M., «Difuntos de la Vicaría de la escuadra del Excmo. Sr. Marqués de Casa Tilly destinada en operaciones en el mar del sur».

⁴¹ *Ibid.*, pág. 67.

lado por los mandos para evitar males mayores. Las Ordenanzas de la Armada durante el siglo XVIII mostraban el deseo por parte de las autoridades de marina de que en los barcos imperase el orden y una disciplina militar que si bien contribuía eficazmente a reprimir cualquier atisbo de motín, también constituía un elemento más a tener en cuenta de desgaste psicológico para los subordinados. Se quería cortar de raíz cualquier muestra de insumisión tanto directa —los motines— como indirecta —las deserciones— y para ello se echaba mano del terror, el instrumento más eficaz de coacción durante el Antiguo Régimen ⁴² y al que la Armada no iba a ser ajena. Las tripulaciones eran conscientes —ya que así se lo hacían saber los mandos en repetidas ocasiones a lo largo de la singladura— que las muestras graves de insubordinación se pagaban con la vida, y que cualquier colaboración con esas manifestaciones de desorden, por muy poco importantes que fueran, tendrían como recompensa un despiadado castigo ⁴³. Del mismo modo se actuaba a la hora de las deserciones, que eran castigadas también con la pena capital, si bien existía la posibilidad de librarse de ella mediante un macabro juego. Efectivamente, una vez detenidos los desertores y castigados a dicha condena, sólo un tercio de ellos la padecerían; para determinar quiénes eran los destinados se les vendaban los ojos y se les obligaba a lanzar dos dados en presencia del mayor y del defensor: aquéllos que hubiesen sacado la menor puntuación serían los destinados a la pena capital ⁴⁴. Los legisladores contaban con que aquellos afortunados que lograsen escapar en aquella ocasión de las garras de la muerte no volvieran a intentar una nueva aventura ante el temor de repetir la escena. De la misma manera la legislación era dura con las muestras de insubordinación individual; así el soldado que se enfrentase corporalmente a un superior era castigado automáticamente a ser pasado por las armas, mientras que si se trataba de un marinero sería azotado y enviado a galeras o a trabajos en los arsenales.

Había asimismo otra serie de delitos comunes —robos, juegos prohibidos, faltas más o menos leves de disciplina, etc.— que eran atajados con penas disciplinarias. De manera especial se trataban los asuntos re-

⁴² TOMAS Y VALIENTE, F., *El derecho penal de la monarquía absoluta*, Madrid 1969, pág.

⁴³ En las Ordenanzas de 1748 se prescribe para los cabecillas de levantamientos contra la autoridad en los barcos de guerra la horca, asimismo se indica que a todos aquellos que tomasen las armas a favor de esa revuelta se les cortarían la mano. No dejaba de ser menos cruel el castigo estipulado para los cómplices del levantamiento a los que «se echarán suertes para que de diez uno sea ahorcado», B.Z.M.C., «Ordenanza de Su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval», Madrid 1748, Trat. V, Tít. III, Art. XIII-XVIII.

⁴⁴ B.Z.M.C., *Ibid.*, Trat. V, Tít. III, Art. L.

lacionados con el fuego, no en vano esta era una materia muy a tener en cuenta para la seguridad en el barco, por lo que las penas por imprudencias temerarias eran ejemplares, variando según la gravedad desde los quince días a pan y agua hasta los trabajos en los arsenales. Por supuesto, de estos castigos tampoco se libraban los suboficiales —los sargentos de las compañías o los oficiales de mar— que podían incluso perder su empleo y ser obligados a servir en los barcos como vulgares grumetes ⁴⁵.

Si en un centro urbano la plaza mayor era el lugar destinado al ajusticiamiento del delincuente para servir como castigo ejemplificante y aleccionador al pueblo, en el barco ese 'rol' lo desempeñaba la cubierta: era el lugar donde se cometían las muestras de violencia institucional, con la obligada asistencia de toda la tripulación —excepción hecha de las necesarias guardias—, y prohibiéndose las peticiones de clemencia para los ajusticiados ⁴⁶. Allí se ejecutaba a aquellos tripulantes condenados por delitos graves, ya fuera con la horca o con la degollación ⁴⁷ dependiendo de su condición de marinero o soldado, pero también allí se proporcionaban los más comunes castigos corporales por delitos menores, en donde podríamos englobar los cometidos por el ladrón, el tramposo en los juegos de azar permitidos, el que realizaba «acción torpe, deshonesto o escandaloso», etc. Las penas corporales más comunes eran dos: los azotes en el caso de la marinería y la carrera de baquetas si el condenado era un soldado. En el primer caso el reo era atado sobre uno de los cañones de la cubierta y a continuación, en presencia de toda la tripulación y a instancias del contra maestre de turno, era azotado por uno de sus propios compañeros sin posibilidad de negativa por parte de éste, a no ser que quisiera correr su misma suerte ⁴⁸. Cuando el condenado era un soldado la

⁴⁵ B.Z.M.C., *Ibid.*, Trat. V, Tít. I, Arts. XXX-XXXVII.

⁴⁶ «Toda la tripulación del navío en que se haga la justicia subirá a las jarcias y las vergas de suerte que en los entrepuentes no queden más que las centinelas precisas y sobre el alcázar toda la guarnición con sus oficiales sobre las armas, a la testa de la qual se publicará vando, prohibiendo pena de la vida gritar perdón». *Ibid.*, Trat. V, Tít. III, Art. LIV.

⁴⁷ La marinería era destinada a la muerte en la horca, mientras que los soldados eran pasados a cuchillo. Sólo en caso de hurto con muerte o de robo en iglesias variaba el castigo estipulando las ordenanzas que los condenados «serán enrodados o desquartzados». B.Z.M.C., *Ibid.*, Trat. V, Tít. IV, Art. XXXVI.

⁴⁸ *Ibid.*, Trat. V, Tít. I, Art. LVIII. Es posible que en el castigo de los azotes se produjesen muestras de excesiva violencia, ya que en las ordenanzas de 1793 se estipula de manera clara cuál debía ser la cuerda empleada en el castigo: el robenque o el mogel de menor grosor, «y de ningún modo con badernas gruesas como las de las bozas de los cables y otros usos de mucha fuerza». Asimismo se subrayaba la obligatoriedad de la presencia de un oficial en el momento del azote, sin duda, para evitar los excesos de violencia de los contra maestres. *Ordenanzas generales de la Armada Naval*, Madrid 1793, Trat. V, Tít. I, Art. CLXXIX.

pena más común era la carrera de baquetas que consistía en hacer correr al reo con la espalda desnuda por entre dos filas de soldados que le azotaban con el correaje de sus fusiles; tanto el número de azotes como de carreras dependía de la gravedad del delito.

Pero la violencia institucional abarcaba también otros campos de la vida en el barco; por ejemplo, se castigaba también duramente la embriaguez, condenando al ebrio al cepo y a cuatro días de pan y agua, y si éste persistía en su vicio se le privaba de su ración de vino y se le zambullía seis veces en el agua desde el penol de la verga mayor ⁴⁹. También recibía una «señal infamante» el blasfemo, que pagaba su mal comportamiento con la mordaza amén de un mes sin ración de vino, llegando en casos extremos de persistencia manifiesta a atravesársele la lengua con un hierro ardiendo ⁵⁰, aunque estos casos —si es que en verdad se dieron— debieron ser muy puntuales. Eran sin duda más comunes otras penas menos violentas pero muy humillantes para el castigado, como el cepo, el grillote, o destinar al desobediente a los «más viles menesteres del navío», sin olvidar en casos de mayor gravedad las condenas a los trabajos en los arsenales o a galeras.

Las enfermedades en el barco ⁵¹

Si tuviésemos que subrayar alguna de las características de las poblaciones del Antiguo Régimen, ésa sería, sin duda alguna, la alta tasa de mortalidad que padecían. Efectivamente, el hombre de la Edad Moderna tenía que luchar por su supervivencia en unas condiciones ciertamente mucho menos ventajosas que el de la actualidad desde el mismo momento de su nacimiento. Y es que ni las condiciones higiénicas y de vida eran las idóneas, ni la medicina estaba realmente capacitada para atajar de manera efectiva la mayoría de los males. Si esta situación de indefensión ante la enfermedad era la moneda de cambio en la Europa del momento, podemos imaginar que el peligro a caer de manera irreversible en una dolencia mortal se agravaba cuando las condiciones de vida, ya de por sí deplorables, sufrían un notable quebranto, y eso, sin duda, sucedía —como hemos intentado probar con anterioridad— en el caso de los embarcados en el Real Servicio. El matriculado e incluso el soldado

⁴⁹ *Ibid.*, Trat. V, Tit. I, Art. LIII.

⁵⁰ *Ibid.*, Trat. V, Tit. I, Art. LII.

⁵¹ Quisiera agradecer públicamente la labor prestada para la redacción de este apartado por Doña Irene Figueroa, brillante estudiante de medicina y, en breve plazo, eficiente médica.

se veía expuesto desde su embarque a unas condiciones higiénicas y de hacinamiento muy poco favorables; asimismo, la dureza de las faenas en los buques y el desgaste producido por una alimentación desequilibrada, e incluso en ocasiones escasa, así como por un entorno hostil, facilitaban sobremanera el nacimiento y desarrollo de muchas enfermedades que podían incluso causar su muerte. Por supuesto, si aun a todas estas condiciones desfavorables sumamos, en los casos de expediciones al trópico, la indefensión de los ya por sí endebles organismos a unas condiciones biológicas muy diferentes a las del Viejo Mundo, puede comprenderse el por qué de esos quebrantos tan palpables en la salud de los navegantes y que se traducían a simple vista, en una ostensible desmejoría física.

Si hay una enfermedad tradicionalmente ligada a la navegación esa es sin lugar a dudas el escorbuto. Su origen está en la carencia de ácido ascórbico —la vitamina C— y se manifiesta por hemorragias cutáneas y de las mucosas y grave depresión orgánica. Es, por tanto, un mal relacionado con la deficiencia en la dieta consumida en el barco. Sin embargo, la medicina de la época desconocía enteramente cuáles eran las verdaderas causas de esa enfermedad, considerándola «rebelde y difícil de curar en los hospitales y baxeles que navegan»⁵². Para hombres de acreditada fama como Pedro María González, su origen se encontraba en la contaminación de la atmósfera en el barco. A pesar de esto, las soluciones aportadas por él para atajar el mal no iban muy desencaminadas, y eran consecuencia de su experiencia en los bajeles del rey, y le permitieron ir descubriendo los errores de los tratamientos tradicionales —la utilización de «socorros de la farmacia» o de licores de alta graduación— y el camino hacia la curación del paciente. Así, consideraba como principal remedio de la enfermedad el empleo de vegetales frescos en la dieta del enfermo; sin embargo, era consciente de la dificultad de almacenar en las despensas de los barcos tales alimentos en el caso de dilatadas navegaciones, por lo que debería buscarse la solución en otros productos más comunes en los navíos tales como el gazpacho, las coles agrias, los zumos de naranja y limón o, en su defecto, el vinagre.

Si el escorbuto era consecuencia de una mala dieta, también había otro tipo de enfermedades en las que una alimentación deficiente tenía buena parte de culpa en su extensión. Tal era el caso de la «constipación de vientre», que parecía ser bastante común entre los navegantes de la

⁵² GONZALEZ, P.M., *Op. cit.*, pág. 280.

época y que no era otra cosa que un acusado estreñimiento⁵³. Asimismo, el consumo de alimentos en mal estado podía provocar abundantes casos de cólera que según González era «una de las enfermedades más peligrosas y generales de quantas acometen al género humano», siendo «tan terrible como la peste, porque es en efecto tan maligna y destructiva». El riesgo de contraer esta enfermedad se acentuaba en el caso de navegar por costas donde era endémica, caso del Perú o de las Filipinas.

Las travesías por las costas tropicales podían ser terriblemente devastadoras para las flotas por la absoluta indefensión de los organismos a las enfermedades de la región. Quizás la enfermedad de este tipo más frecuentemente padecida por los navegantes era la fiebre amarilla, conocida en la época como «vómito prieto» o «vómito negro». Esta fiebre es una enfermedad infecciosa endémica en toda la América tropical y se transmite por la picadura de determinados mosquitos portadores del virus causal. El mal sin embargo, era atribuido en la época a la corrupción de la atmósfera, a la dureza de los trabajos acometidos bajo el sol caribeño e incluso al abuso de los «licores espirituosos». Y se sostenía tajantemente que se trataba de una enfermedad contagiosa y que el que la sufría no la volvía a pasar en la vida. La enfermedad se caracteriza por un primer período de fiebre alta al que al que le sigue otro con síntomas de afecciones hepáticas, digestivas y renales. La lenta agonía sufrida por los afectados la hacían una enfermedad especialmente temida por los navegantes en América:

«La muerte de estos infelices no puede mirarse sin lástima y horror, pues en ella casi no tiene lugar ni los socorros médicos ni aún los consuelos de la amistad y la religión. Los cadáveres se ponen negros y amoratados. En el momento de respirar arrojan sangre por la boca, como también materiales negros y porráceos que los desfiguran y ponen horribles, corrompiéndose aceleradamente, por lo que es menester enterrarlos con prontitud»⁵⁴.

La incidencia de esta enfermedad en los barcos que surcaban las costas caribeñas fue destacada en la época, pudiendo significar un grave quebranto para el resultado de las campañas militares. Tenemos constancia documental de los importantes estragos que causó, por ejemplo, a la escuadra de Don José Solano —compuesta por 13 navíos de línea y unos 12.000 hombres— que se encontraba a comienzos de la década de los

⁵³ «Una retención de los excrementos en el canal intestinal prolongada por lo común mucho más allá del término en el que la naturaleza acostumbra a exonerarse de ellos». GONZÁLEZ, P.M., *Op. cit.*, pág. 113.

⁵⁴ GONZÁLEZ, P.M., *Op. cit.*, pág. 315.

ochenta del siglo XVIII por las Antillas en operaciones combinadas con la Armada francesa contra los ingleses. Ambas flotas se vieron sacudidas por un brote de fiebre amarilla, lo que motivó su dispersión y el rápido desembarco de la tropa para evitar su extensión, debido a la creencia de su carácter contagioso⁵⁵. Esa misma creencia se manifestó en el año 1803 cuando fondeó en el puerto de Ferrol una escuadra francesa al mando del contralmirante Vedout, procedente de Santo Domingo con algunos casos de esa enfermedad, los suficientes como para que saltase la voz de alarma en la población y se prohibiese ya de manera definitiva la exhumación en las iglesias de la Real Villa⁵⁶.

Había otro tipo de males que podrían considerarse de menor gravedad pero que, sin embargo, los convertían en auténticamente insoportables. El ejemplo más señero sería, sin duda, el mareo que sufrían los navegantes inexpertos y que podía extenderse entre uno y cuatro días. A la incomodidad manifiesta de esa situación se unía la dureza mostrada por los contra maestres, que no permitían el reposo de los afectados, antes bien les obligaban a asistir a las faenas comunes tachándolos de «maulas». Otra enfermedad bastante común era la insolación, que solía generar un número importante de afectados durante la primavera y el verano. La intensidad de los trabajos en cubierta, así como la en muchos casos manifiesta desnudez de la marinería provocaba inflamaciones y fiebres a buena parte de ella. Males como los enfriamientos, la gripe o la pulmonía solían cebarse con las tripulaciones sobre todo en los meses fríos de invierno en Europa o en el cono Sur.

Todo este tipo de quebrantos para la salud, como señalábamos con anterioridad, se agravaban por la intromisión de los contra maestres en las labores de los facultativos y constituían un elemento muy a tener en cuenta a la hora de explicar la degeneración de ese mal menor en otro de mayor intensidad de riesgo. El propio González se queja en repetidas ocasiones de la poca autoridad con la que contaba el cirujano con respecto a los grados medios de la embarcación, que muchas veces les im-

⁵⁵ FERNANDEZ DURO, *Op. cit.*, Vol. VII, pág. 286. Esa concepción de la fiebre amarilla como enfermedad contagiosa aún se mantenía a mediados del siglo XIX. Así, en el mes de agosto de 1858 aparecían en el hospital naval de Ferrol nueve casos de enfermos con dicho mal; se trataba de marineros desembarcados del vapor «Isabel II» que acababa de llegar de Puerto Rico. La alarma y el temor a que el «vómito negro» se extendiese primero por la ciudad departamental y después por toda la provincia de A Coruña motivaron una serie de medidas preventivas como la incomunicación de los marineros en el hospital y el traslado del vapor hasta el lazareto de la isla de San Simón. Meses más tarde las autoridades municipales ferrolanas se vanagloriaban de la eficacia de las medidas adoptadas. A.M.F., «Sanidad», Carp. 322.

⁵⁶ MONTERO, J., *Historia y descripción del Ferrol*, Pontedeume 1972, (Madrid 1859), pág. 70.

pedían desarrollar con coherencia su labor, aun a pesar de la gran consideración que gozó el cuerpo sanitario de la Armada a partir de la segunda mitad del siglo XVIII⁵⁷. El marinero temeroso de las represalias de sus superiores e incluso de las burlas de sus compañeros, ocultaba muchas veces su enfermedad hasta que ésta alcanzaba unas dimensiones mucho más graves y más difíciles de atajar⁵⁸.

Si de por sí no eran pocas las dificultades para el tripulante enfermo, tampoco el servicio sanitario en el barco era el adecuado; si tenía suerte podía conseguir una cama en la enfermería, situada en un lugar estrecho donde ni siquiera podía sentarse al impedírsele el bajo techo. La cama se encontraba con regularidad «sucía y hedionda» y la estrechez de la estancia obligaba a que todas estuviesen unidas sin apenas espacio entre ellas. Cuando el número de enfermos era mayor, muchos se tenían que conformar con su propio coi, con unas condiciones de habitación incluso peores a las de la enfermería. Asimismo, el enfermo era considerado por la tripulación como una carga y el culpable del acrecentamiento del trabajo; de ahí la irritación de los contraмаestres y de sus propios compañeros cuando se quejaba de una enfermedad poco grave, por lo que rápidamente era acusado de fingir su propia enfermedad para descansar, de ser un «maula». También el enfermo —en los casos en los que parecía evidente su gravedad— podía ser considerado como un potencial peligro de contagio. Precisamente ese miedo a que fuera portador de uno de esos terribles males contagiosos que asolaban a la humanidad antes de la revolución médica hacían que muchas veces se encontrasen completamente desatendidos ante la negativa de sus compañeros a auxiliarles, aun a pesar de las garantías ofrecidas por el galeno de turno de que aquel padecimiento no implicaba un mal contagioso.

CONCLUSIONES FINALES

La intensa conflictividad bélica en la que se vio envuelta la monarquía española durante el último tercio del siglo XVIII y primeros años del XIX y en

⁵⁷ ASTRAIN, M., *Barberos, cirujanos y gente de mar. La sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España ilustrada*, Madrid 1996, pág. 129.

⁵⁸ «No obstante, a bordo el contraмаestre y demás gefes subalternos suelen abrogarse aquellas facultades y a fuerza de un rigor inhumano y mal entendido, quieren que aquellos infelices trabajen como los buenos. Lo peor es que sucede con todos los males que acometen a la marinería: el temor al mal trato suele hacerlos sufrir hasta que muy adelantado el mal apenas pueden arrastrar su miserable existencia, y lo que en sus principios pudo cortarse muy fácilmente llega a ser muy difícil de superar, ocasionando mayores dispendios y acaso la pérdida sensible de uno o muchos hombres». GONZALEZ, P.M., *Op. cit.*, pág. 109.

la que la Real Armada jugó un destacado papel, motivó un importante movimiento de hombres, tanto en la península como en las posesiones ultramarinas, para surtir las tripulaciones de las diferentes escuadras que surcaron los mares defendiendo los intereses de la Corona Católica. De entre todas las regiones sin duda destacaron dos como las principales suministradoras: Andalucía y Galicia, descollando en ambos casos los comarcas gaditana y ferrolana, es decir, las áreas de influencia de dos de las principales capitales departamentales de la Península.

Tal movimiento humano motivó una serie considerable de defunciones de entre las cuales fueron muy reducidas las atribuidas directamente a combates en la mar, ya que eran las peculiares condiciones de vida en las embarcaciones y las denominadas en la época «enfermedades naturales» las que verdaderamente contribuían a esos niveles de óbitos. La vida en el barco era especialmente dura para las escalas más bajas de la tripulación —marinería y soldadesca— y ello unido a las malas condiciones de alimentación y habitación, provocaban el debilitamiento del cuerpo y una menor capacidad de resistencia ante las enfermedades que se contraían. Asimismo, las peculiaridades de la vida castrense dificultaban aún más estas condiciones ya de por sí difíciles, llevando al tripulante muchas veces a unos grados de presión psicológica tal que, en casos extremos, podía derivar en manifestaciones de resistencia a la autoridad ya fuera activa —los motines— o pasiva —las deserciones—, o incluso incitarle al suicidio.

Las enfermedades contraídas en los navíos del rey eran múltiples y variadas, y dependían de las zonas geográficas por donde se movieran las embarcaciones. Así, en el ámbito caribeño había determinados males —sobre todo la fiebre amarilla— que podían en momentos concretos diezmar considerablemente los contingentes humanos de las escuadras, debido a la incapacidad del organismo para defenderse de esas enfermedades desconocidas. Mientras, en latitudes más templadas, ya fuera Europa o el Cono Sur, eran otras más conocidas las que se encargaban de reducir el número de tripulantes en los buques. Por supuesto, había algunos males —como el escorbuto— muy ligados a la navegación y en los que no era el ámbito geográfico el que los determinadas, sino una deficiente dieta.