

# PROTAGONISMO ANDALUZ EN LA SANIDAD NAVAL DEL SIGLO XVII

por

ANGELES FLORES

En casi todos los trabajos históricos referentes al período colonial español se ha dado un papel estelar, por su contribución en el desarrollo de España, a las flotas y armadas. Sobre ellas se ha investigado su organización, régimen interno, éxitos y desastres sufridos, así como se ha estudiado a sus dirigentes y jefes, pero se ha echado en el más completo de los olvidos a esos seres anónimos, gracias a los cuales se pudieron llevar a cabo las travesías, conquistas y poblaciones. Nos referimos a marineros, soldados, y pasajeros que en condiciones precarias, sufriendo penalidades y desafiando el peligro con gran valor, alcanzaban la otra orilla del Océano.

Es difícil desde el punto de vista de una sociedad cómoda y regalada comprender en toda su magnitud la empresa que acometieron aquellos hombres, porque sumido enteramente en el mundo en que vivimos, perdemos las perspectivas del pasado, por ello hay que adentrarse en la vida que llevaban a bordo en la que se carecía por completo, entre otras cosas, de comodidad e higiene.

## VIDA A BORDO

Dado que los barcos de la época se proyectaban para el transporte de mercancías, el factor humano pasó a segundo término. Por eso todo el que emprendía esta aventura sabía

que sólo iba a disponer en el navío de la superficie que ocupase su persona y su cofre, único equipaje que se le permitía llevar consigo para guardar sus pertenencias.

Se trataba de un problema de espacio, espacio que incluso los oficiales, la élite de esta sociedad flotante, debían compartir con otros de rango igual o similar. Así, la cámara principal de popa, única la mayoría de las veces hasta la segunda década del XVII, era repartida entre el capitán de mar y el capitán o capitanes de infantería, siempre que no hubiera algún general o almirante, en cuyo caso la cámara era ocupada por éstos y los capitanes pasaban debajo del alcázar.<sup>1</sup> Los camarotes de encima de la popa eran: uno para el piloto y dueños de la nao, y otro para los maestros de plata.<sup>2</sup> Existía un cuarto camarote situado debajo de la tolda en el galeón, capitana o almiranta, donde se embarcaban el veedor y contador con el fin de que pudieran tener a buen recaudo los papeles de sus cargos.<sup>3</sup>

El resto de la tripulación no disponía de alojamientos especiales sino que tenía que dormir en una hamaca, al estilo de los indígenas del Caribe y que los españoles adoptaron desde los primeros viajes,<sup>4</sup> sobre la cubierta o en el lugar que más cómodo le pareciera, estando expuesta a enfermar a consecuencia de las mojadas que sufría con los golpes de mar. Es a partir de mediado de siglo cuando los marineros comienzan a cobijarse debajo del alcázar si lo hay, y si no entre cubiertas desde el árbol mayor a popa; y los artilleros desde la mesana a popa.

Los pasajeros que ocupaban el tercer lugar en este escalafón de prioridades eran alojados, tanto a la ida como a la vuelta, debajo de los alcázares sin camarotes sino en ranchos ordinarios.<sup>5</sup>

1 Fernández Duro. Cesáreo.: *Arca de Noé*, de *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1881, t. VI, pág. 162.

2 Real Cédula. Madrid, 8 de marzo de 1623. A.G.I., Indiferente General, 2.498, lib. 15, fols. 127-127v.º.

3 Recopilación de Leyes de Indias. Madrid, 1873. Lib. IX, tit. 16, ley 46.

4 Morison, Samuel Eliot: *Almiral of the ocean sea. A life of Christopher Columbus*, Boston, 1942, obra citada por Martínez, José Luis: *Pasajeros de Indias*, Madrid, 1983, pág. 76.

5 Asiento que se tomó con los cinco galeones que han de ir de armada en 1614. 1613. A.G.I., Indiferente General, 2.497, lib. 10, fol. 307.

El aseo personal era casi nulo. La falta de todo utensilio con que mantener sus cuerpos limpios, el hecho de no permitirles llevar demasiado equipaje, el tener que proveerse de sus propias ropas eran las causas de que todo el ajuar de la dotación consistiese en el traje que vestía, y por lo tanto la necesidad obligada a permanecer siempre con el mismo vestido que con el uso y el deterioro del tiempo se convertía en harapos malolientes. Carecían de intimidad incluso para hacer las necesidades fisiológicas, teniendo que utilizar como letrina unos maderos con orificios, llamados «beque», que se situaban de forma voladiza a una y otra banda de proa. No así los oficiales que disponían en popa, a la altura de la segunda cubierta, unas especies de garitas denominadas «jardines», y sobre éstas un pequeño tanque de agua para su baldeo.<sup>6</sup>

La comida tenía lugar temprano, a la luz del día, en cubierta, sentados en el suelo alrededor de lo que servía de mesa. No obstante lo rústico del sistema, existía un protocolo. El capitán, maestro, piloto, y escribano de la nao comían aparte, y el resto lo hacían juntos, dando la cabecera al contra-maestre, y la derecha al condestable.<sup>7</sup> A la misma hora lo efectuaban todos los pasajeros que, aunque eran independientes ya que ellos llevaban sus comidas y sólo recibían del capitán medio litro de agua potable y un cuarto para el aseo, se ajustaban a la disciplina establecida pues era la única forma de apagar todos los fogones al mismo tiempo para evitar que pudiera ocurrir uno de los grandes temores del navegante: el fuego.

La dieta que se seguía a bordo no era muy variada, y fue la misma durante 200 años. Se consumían grandes cantidades de carne y pescado salado, dado que el único medio de conservar los alimentos era con sal, y que las provisiones frescas se agotaban rápidamente, o se reservaban para los enfermos. Las raciones diarias consistían en tres días a la semana media libra de tocino, o puerco salado, o 12 onzas de vaca sa-

---

6 Moya Blanco, Carlos: *La arquitectura naval en el siglo XVIII* en el «Buque de la Armada Española», España, 1981, págs. 243-244.

7 Fernández Duro, Cesáreo: *La mar descrita por los mareados*, Madrid, 1877, pág. 187.

lada con dos onzas de menestra, la cual se suprimía si la carne era fresca, y onza y media de arroz. Los otros cuatro días media libra de bacalao, o pescado salado, y dos onzas de habas y garbanzos por mitad, una onza de aceite, y la quinta parte de un cuartillo de vinagre. A diario recibían una libra de bizcocho, un cuartillo de vino, sal a discreción, y azumbre y medio de agua.<sup>8</sup> En ocasiones, cuando había tormenta y no se podía encender el fogón, se daba queso siendo la ración de seis onzas.

Este monótono régimen se variaba con la pesca que podían hacer durante el viaje, y con la captura que hacían de algunas tortugas en aguas tropicales que les proporcionaban deliciosa carne fresca.

Toda la comida se almacenaba en la bodega en sus envases respectivos: en pipas el vino y vinagre; en barricas el tocino, cereales y queso; en sacos de lienzos melinge el bizcocho; en botijas el aceite; en lias de esparto el bacalao; y en barriles el agua.<sup>9</sup> Estos recipientes no eran los más adecuados para conservar los alimentos en una atmósfera extremadamente húmeda que favorecía la podredumbre de éstos y el desarrollo de parásitos.

La mala alimentación, la humedad constante y el hacinamiento era la norma habitual. Este era un ambiente propicio para unos polizones que embarcaban con los bastimentos: pulgas, chinches, hormigas; o con los hombres: piojos; o por su cuenta: cucarachas, ratas y ratones.

Todos estos compañeros de viaje, sin contar con los visitantes de costas: moscas y mosquitos, eran bastante molestos para los pacientes y bien templados navegantes que tenían que combatirlos y soportarlos aunque también les servían, como mal menor, para distraer el tedio del viaje. Una de las pocas distracciones de a bordo consistía en organizar cacerías en donde se premiaba tanto el número de piezas cobradas como la inventiva para su captura. Era una forma de eliminar

---

8 Asiento para los galeones de Tierra Firme del general Conde de Saucedilla. s.f. A.G.I., Indiferente General, 2.672.

9 Relación de lo que se necesita para la armada, remitida por el general Diústegui. Cádiz, 1665. A.G.I., Contratación, 5.102.

esos indeseables pasajeros, en especial a los roedores, ya que el clásico sistema de utilizar perros y gatos para exterminarlos no era demasiado factible, pues estos mamíferos caían víctima del ansia devoradora de la tripulación cansada de tanta comida salada.

Como se ve sólo el deseo de salir de una vida de penuria y privaciones, o el afán de emociones, o la ilusión de enriquecerse, inducía a estos hombres a enfrentarse a esos meses de travesía que no eran propiamente los de un crucero de placer, como muy bien lo refleja en su escrito Eugenio Salazar, que dice textualmente: «hombres, mujeres, mozos y viejos, sucios y limpios, todos van hechos una mololóa y mazamorra, pegados unos con otros, y así junto a unos, uno regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas, vos almorzais, y no se puede decir a ninguno que usa de mala crianza». <sup>10</sup>

## ENFERMEDADES

Todos estos factores se combinaban para crear unas condiciones apropiadas al desarrollo de las diversas enfermedades que asotaron al personal embarcado hasta finales del XVIII. Hacía falta una gran resistencia para afrontar las dolencias características de la gente de mar: hemorragias, diarreas, disentería, delirio, convulsión, efectos soporosos, todas más o menos curables; pero el tifus, conocido como la «fiebre de los barcos», producido por la consumisión de aguas contaminadas, y el escorbuto, y otras afecciones por avitaminosis, consecuencia de la carencia de frutas y verduras frescas, producían terribles bajas. Estos males resultaron ser, muchas veces, más temibles que el fuego de los cañones enemigos y que el desate de los elementos.

El gobierno, conocedor de esta vida de los embarcados, quiso remediarla en lo posible, y a pesar de las rudimentarias

---

<sup>10</sup> Salazar, Eugenio de: *Carta dirigida al licenciado Miranda de Ron, 1573*, obra citada por López Piñero, José María: *El arte de navegar en la España del renacimiento*, Barcelona, 1979, pág. 239.

nociones de higiene de la época se dieron abundantes disposiciones en este sentido, por lo que se puede decir que la Corona siguió una política sanitaria.

## ALIMENTACIÓN

Considerando los alimentos la base primordial, desde nuestro punto de vista, para el éxito de los viajes, obtuvieron una atención especial de la legislación.

Sevilla, por su posición ventajosa para aprovisionarse fácilmente, era la encargada de abastecer a los navíos. Esta ciudad estaba rodeada de molinos que producían toda la harina suficiente para su población, la flotante, y la de la armada; pero para elaborar el pan necesario a todos estos hombres, y el bizcocho para los navegantes, no era suficiente el rendimiento de los panaderos locales por lo que contribuían todos los de los pueblos de los alrededores en un radio de 70 u 80 Kms.

Siendo el bizcocho base esencial del avituallamiento, el gremio de la panadería adquirió una gran fuerza, llegando a constituir una especie de estado dentro del estado,<sup>11</sup> hasta tal punto que obligaba a que el trigo se comprase no más lejos de 15 leguas de esta urbe. Hubo que imponerse dando provisiones en años de escasez de trigo, como en 1636 y 1637, para que se adquiriese en cualquier lugar,<sup>12</sup> y concediendo mercedes para favorecer la producción triguera, especialmente en Puebla de los Angeles (México) con objeto de que allí se aprovisionaran las flotas para su viaje de regreso.<sup>13</sup>

Se procuró ejercer vigilancia y control para que se hiciese el bizcocho de calidad, y evitar que su mala fabricación repercutiese en la salud de los consumidores. Se ordenó que el trigo fuere molido directamente por los bizcocheros, eludiendo así el engaño de los intermediarios; y se encargó al vee-

---

11 Chaunu, Pierre: *Seville et l'Amérique XVI-XVII siècle*, París, 1977, pág. 31.

12 Veitia Linaje, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, editada por el Ministerio de Hacienda. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid, 1981, lib. I, cap. XXII, núm. 5.

13 Gantes Trellez, Mercedes: *Aspectos socio-económicos de Puebla de los Angeles (1624-1650)*, Tesis de Licenciatura inédita. Sevilla, 1980, pág. 334.

dor y proveedor visitasen los hornos para cuidar que, con el afán de lucro, mezclasen con la harina alguna otra cosa, ya que en ocasiones se compraba para este efecto la mazamorra que traían las naos a su vuelta, y que estaba, a veces, fermentada e incluso con gusanos. Se prohibió que amasasen con agua fría, que los hornos se calentasen con leña verde, y que se sacasen las piezas sin haber estado el tiempo necesario para su coción. Se veló para que los panaderos sevillanos no embarcasen el bizcocho caliente, sin haberlo dejado reposar en sus almacenes 20 ó 30 días, los imprescindibles para que no se resquebrajase y corrompiese.<sup>14</sup>

No solamente se cuidó la calidad del artículo antes mencionado, sino que se puso igual interés en los demás bastimentos, siempre teniendo en cuenta el Rey el que «no enferme la gente que me sirve».

Así una de las obligaciones del veedor era inspeccionar que la carne salada y salmueras estuviesen hechas con cuidado; que el aceite, vinos y cereales, procedentes la mayoría del Aljarafe, fuesen de buena clase, rechazándolos en caso contrario; y que los locales, tanto los que están en Triana como los de San Telmo a la orilla del río, donde se depositaban estos alimentos hasta la hora de embarcarlos, tuvieran buenas condiciones para que no se dañaran las mercancías. Si por algunas circunstancias éstas debían permanecer tiempo almacenadas, las que se deteriorasen se distribuirían las primeras, o se venderían las aún aprovechables, y las otras se tirarían al Guadalquivir.<sup>15</sup>

Otro cometido de este oficial era comprobar que las pipas de vino, aceite y vinagre se marcasen, en ambas cabezas, con una marca de fuego,<sup>16</sup> para evitar que las cambiaran por otras de peor calidad o de menor cantidad, o que los maestros de raciones las trocaran para suponer mermas y corrupciones.

También se prestó atención a las despensas y pañoles de

---

14 Ordenanzas para el buen gobierno de la armada real del mar océano. Madrid, 24 de enero de 1633. A.G.I., núm. 263, Indiferente General, 2.599.

15 *Ibidem*, núm. 275.

16 Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 16 ,ley 18.

los navíos para que la distribución de las provisiones fuera la conveniente y no sufrieran deterioro.

Para el reparto de las raciones en el mar, que eran diarias, personal, intransferibles, e igual para todos a excepción de los enfermos, se seguía un ritual. El maestro de raciones con el dispensero, único poseedor de las llaves de la escotilla, y un cabo de escuadra como vigilante sacaban las porciones que iban repartiendo, mientras que el escribano las anotaba para llevar un control.

A pie de escotilla acudían todos a recoger la comida, perdiéndola el que no se presentase o el que llegase cuando ya se hubiera cerrado. Tenían la idea de que el abrirla muchas veces perjudicaba a los alimentos, llegándose a ordenar que el pañol del bizcocho no se abriera sino de ocho en ocho días, para lo cual había que haber, en cada galeón, dos pañoles, uno grande calafateado, aforrado en hoja de lata, y precintado, del que se sacara para el otro pequeño la cantidad necesaria de la semana.<sup>17</sup> Este exceso de precaución fue causa de que el bizcocho no se ventilara lo suficiente y fermentara en aquella cámara húmeda, teniendo que tirarlo al mar cuando no había la menor posibilidad de aprovecharlo, aunque por ser escaso se castigaba severamente su desperdicio.

Otra de las cosas que cuidaba el monarca, a través de su representante, era que la tripulación recibiera las cantidades estipuladas para cada comida con el fin de que la debilidad no hiciera presa en ella, y las enfermedades no tuvieran fácil acceso. Por todo lo cual se revisaban con frecuencia las pesas y medidas, que para este efecto se entregaban selladas y marcadas,<sup>18</sup> y que permanecían guardadas, cuando no se usaban, seguían con las utilizadas en los almacenes, no permitiéndose romanas, ni pesas de piedra por lo factible que era hacer con ellas fraude, y como resultado embarcar menos bastimentos de lo legislado.

---

17 Asiento y capitulación que se ha tomado con diversas personas interesadas en el comercio de las Indias. 1618. A.G.I., Indiferente General, 2.498, lib. 12, fols. 56-67, núm. 67.

18 Instrucción a los maestros de raciones. 1618. A.G.I., Consulados, lib. 554, fols. 69v.º-70.

19 Ordenanzas citadas, núm. 283.



## LIMPIEZA

Los españoles nunca se distinguieron por su limpieza a bordo, por lo que un escritor inglés a principio del XVIII dijo «sus barcos siempre están sucios y malolientes como porquerizas y corrales de ovejas, en contraste con los nuestros, pues no designan personal que se encargue de la limpieza».<sup>20</sup> Esta afirmación no era completamente exacta pues existía el paje, aprendiz de marinero, que parte de su trabajo consistía en barrer y fregar las cubiertas, hasta tal punto que se le conocía como «paje de escoba». Felipe III al comprobar que los navíos particulares se conservaban mejor por estar sus dueños pendientes de la limpieza, decide ampliar este servicio, según el tamaño del navío, en tres, cuatro, o seis hombres además de los pajes. Estos, relevados de cualquier otro servicio, estarían dedicados exclusivamente al baldeo.<sup>21</sup>

No ocurría así en el vaciado de la sentina en el que participaba gran parte de la tripulación. La sentina, situada bajo el piso de la bodega, era una especie de pozo donde se recogían todas las aguas que se filtraban por las hendeduras de las naves mal calafateadas, y que se debía achicar con frecuencia, pues a causa del movimiento, el calor, y falta de aireación pronto se convertían en podredumbre y pestilencia.<sup>22</sup>

Otro foco de infección eran los ranchos donde apretadamente, y sin ventilación, dormían un gran número de personas. Estos se procuraban desinfectar regándolos con vinagre, medida que se intensificaba cuando hacía más calor. Para ello entre las partidas de este líquido que se embarcaba había siempre una dedicada a este fin.<sup>23</sup>

Del aseo de otras dependencias del navío, así como de la suciedad que lleva consigo el transportar animales vivos para alimento de la tripulación, especialmente enfermos, no hay nada recogido por la documentación, ni por los narradores de viajes.

---

20 Marx, Robert: *Naufragios en aguas mexicana*, México, 1971, pág. 15.

21 Fernández Duro, Cesáreo: *La armada española*, Madrid, 1897, t. III, pág. 433.

22 Fernández Duro, Cesáreo: *La mar descrita por...*, op. cit., pág. 262.

23 *Ibidem*, pág. 315.

## EPIDEMIAS

A consecuencia de las rudimentarias nociones y falta absoluta de información sobre las causas de las enfermedades, y la difusión de éstas, se pudieron desarrollar a bordo las más dispares formas de males. Así los barcos se convirtieron en vehículos de transmisión de microbios, llevando al Nuevo Continente las dolencias europeas, como la viruela conocida por «el mal del grano enviado por los dioses»,<sup>24</sup> que hicieron grandes estragos entre la población indígena que no poseía en su organismo las defensas necesarias para combatirlas. Hubo reciprocidad, y las Indias nos inoculó las suyas. La de mayor azote fue la buba, conocida actualmente por sífilis, pues desde 1493 que los marineros de Colón que se contagiaron la trajeron a España, se viene cobrando numerosísimas víctimas.<sup>25</sup>

Ante la perspectiva de los nuevos problemas que planteaba el estado de salud de la marinería, se dictaron normas preventivas que pudieran ayudar a mitigarlos. Se prohibió que sentara plaza ningún hombre que tuviera afección contagiosa, mal del corazón u otras semejantes, y si enfermara después de estar admitido se le debía dejar en tierra para su cura,<sup>26</sup> siendo Cádiz y Sevilla las encargadas de que se siguiera este criterio.

Cuando había epidemia en alguna ciudad de España, se procuraba aislar la costa andaluza, sede de todo el movimiento naval. Se llegó a tomar precauciones aún cuando la epidemia estuviera fuera de nuestras fronteras, como ocurrió en 1630 con la peste de Milán. En este caso se dió una real provisión, que fue pregonada en Sevilla por el general D. Diego Hurtado de Mendoza, ordenando la persecución y castigo de los sembradores de polvos de peste, y expulsión de los extranjeros no residentes.<sup>27</sup>

24 Cascajo Romero, Juan: *La medicina y los médicos en la vida de Cortés*. «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1947, tomo IV, pág. 713.

25 Ballesteros Gaibrois, Manuel: *Aportaciones de los médicos y farmacéuticos españoles a la obra de España en Indias*, «Anuario de Estudios Americanos», Sevilla, 1947, tomo IV, pág. 526.

26 Ordenanzas citadas, núm. 144.

27 Polanco Romero, José: *Relaciones del siglo XVII*, Granada, 1926, pág. XVII.

Se tuvo cuidado de que los navíos infectados quedasen a una distancia prudencial del puerto, e incomunicados, para evitar se contagiase a los de tierra o viceversa. Como se ve, fueron los españoles los que, pioneros como en muchas otras cosas, implantaron las medidas cuarentenarias.

## ENFERMOS

Las autoridades cuidaban de que los que enfermaran durante el viaje, principales protagonistas a quienes iban dirigidas todas estas disposiciones, fueran atendidos tanto espiritual como físicamente. De lo primero se encargaba el capellán del navío, consolándoles, administrándoles los sacramentos, e instándoles a testar. En cuanto a lo segundo lo inmediato que se hacía era trasladarlos al lugar de mejor habitabilidad del barco: el alcázar. Se les asignaba uno ó dos grumetes para que acudieran a todo lo que a los dichos enfermos se les ofreciere; y el veedor se encargaba de que se les dieran las medicinas prescritas por el médico o cirujano, y la comida apropiada.

Se ha dicho que en esta época no se daba importancia ninguna a la salud de los embarcados, nada más lejos de la verdad. A lo que no se le daba demasiada trascendencia era a la enfermedad en sí. Por espacio de siglos se aceptó como uno de los riesgos normales de la vida en la mar, hasta tal punto que la documentación de la época recoge el fallecimiento de cualquier navegante pero sin determinar el padecimiento que lo causó, limitándose a reseñar «murió a bordo», ni incluso especificaban la causa por la que se ahogaban a no ser que fuera un naufragio.

Toda embarcación antes de zarpar de las costas andaluzas tenía unos controles por parte de la Casa de la Contratación para que fuera bien abastecida. Había especial interés en que se llevaran bastimentos en reserva por si se alargaba el viaje, las dietas para enfermos, y las cajas de medicinas.

El régimen de comida de las naos no era el más adecuado para tomarlo cualquiera que estuviera aquejado de algún

mal. Por lo tanto se llevaba para estos casos: bizcocho blanco, azúcar, almendras, ciruelas, pasas, huevos, gallinas, carneros vivos y vacas, o carne fresca.<sup>28</sup> Estas provisiones no se utilizaban nada más que para el fin previsto, y se administraban exclusivamente a aquellos que las necesitaban, anotándose en el asiento de cada uno cómo las recibían, desde qué día, y dándoles a su vez de baja en la ración ordinaria. Se acostumbraba a repartir entre los pacientes 12 onzas de bizcocho blanco con lo demás que el médico que los atendía mandaba que se le suministrase; y una libra al que comenzaba a convalecer, volviendo a la normalidad una vez restablecidos.<sup>29</sup>

## MEDICINAS

Las medicinas que se llevaban para la navegación eran las que consideraba fundamentales el protomédico, el cual en unión de otros colegas revisaban las entregas de los boticarios, antes de su embarque, para que fueran de calidad. Debían de comprarse las mejores, más frescas y más útiles, y guardarse en basijas de cobre estañado que a su vez irían en cajas de madera destinadas para este fin. Estas, a principio del XVII, solían ser tres: una para la ida, otra para la vuelta, no tan reforzada como la primera ya que los medicamentos perecederos podían adquirirse en Indias; y una tercera para el tiempo que se estuviera atracado. Esta última, con la práctica, se suprimió pues en puerto era fácil ser atendido en el hospital previo una moderada limosna.<sup>30</sup>

En ellas, fuera aparte de estopa, ventosa, vendas y otras cosas de esta calidad, se llevaban píldoras, jarabes, aguas aromáticas, unguentos, bálsamos, sales, tinturas, aceites, emplastos, polvos electuarios, escanonea, y otros remedios. También

---

28 Relación de bastimentos y dietas. Cádiz, 5 de junio de 1665. A.G.I., Indiferente General, 2.696.

29 Clavijo y Clavijo, Salvador: *La trayectoria hospitalaria de la armada española*, Madrid, 1944, núm. 230 pág. 25.

30 Copia de carta de Diego Canales de la Cerda al Presidente del Consejo. Sevilla, 28 de mayo de 1615. A.G.I., Contratación, 5.114.

contenían escudillas de azofar, almirez, esportillas, espátulas, jeringas, redomas, y medidas de una onza y media.

Tan preciosa carga debía estar celosamente guardada bajo dos llaves que eran custodiadas una por el capellán, y otra por el maestro de raciones. Ambos en unión del boticario si lo había, o del cirujano sacaban las medicinas necesarias para el día, dándoseles salida en un libro que permanecía siempre dentro de las dichas cajas.<sup>31</sup>

Asimismo se tenía especial cuidado en revisar los preparados antes de su administración para desechar los que se hubieran corrompido, cuyo destino sería el fondo del mar.

## BOTICARIOS

Al boticario se le quiso equiparar en categoría al médico, ordenando en 1556 que en cada armada o flota fuese uno a cargo de las pócimas,<sup>32</sup> no obstante son muy pocos los que embarcan a lo largo de este siglo bajo este concepto. Sin embargo tienen gran influencia en la sanidad, ya que a ellos corresponde, especialmente a los sevillanos y sobre todo a los de la collación de la Magdalena y San Pablo, preparar previo asiento todos los remedios que se utilizan como fármacos en la marina.

A pesar de su intervención de forma activa y del apoyo legislativo, quedaron un poco en segundo término.

## MÉDICOS

El cuerpo médico estuvo presente en nuestra proeza colonial desde su comienzo. En el primer viaje de Colón ya iban a bordo de las carabelas un físico llamado maestro Alonso, y un cirujano nombrado maestro Juan. Con la presencia en el

---

31 Recopilación de Leyes de Indias. Lib. IX, tit. 15, ley 133, cap. 48.

32 Veitia Linaje, José: op. cit., lib. I, cap. XXII, tit. 7.

segundo viaje del sevillano Alvarez Chanca,<sup>33</sup> médico de cámara de los Reyes Católicos, este oficio adquirió singular relieve, y fueron las facultades de medicina de Sevilla y Cádiz las que abastecieron de galenos a los expedicionarios. Cantera que siguió dando fruto a lo largo de todo el XVII, alimentándose el mayor porcentaje de las ciudades antes mencionadas, y el resto de Sanlúcar, el Puerto, etc.

Estos profesionales que acompañaban a los navíos aunque no eran muy competentes, salvo excepciones, tenían conocimientos generales para enfrentarse a las enfermedades más comunes del momento, y para practicar ciertas operaciones consistentes, la mayoría, en amputación de miembros.

Al aumentar el tamaño de las naos y el número de su tripulación, se consideró necesario que hubiera en la armada: médico y cirujano mayor. Con la real cédula del 28 de abril de 1598<sup>34</sup> se instauraron oficialmente dichos cargos, con igual categoría económica, ocho escudos, y dependiendo su nombramiento del general. Se les asignaba un viaje, y a sus regresos podían ser cesados, u obtener prórroga para seguir ejerciendo su oficio en la mar.

Para la travesía tenían la obligación de llevar consigo, y por su cuenta, el instrumental y demás cosas precisas para el ejercicio de sus actividades como: navajas, lancetas, tijeras, pinzas, verdugillo, cinta de sangrar, etc. Sólo en caso de que hubiere algún utensilio demasiado especial, que no fuera obligación el tenerlo pero que se necesitara llevar en las naos, sería por cuenta de la Real Hacienda.<sup>35</sup>

La medicina estaba considerada como una ciencia, y la cirugía como un arte manual de inferior categoría. Sin embargo ésta tenía mayor éxito que la anterior, ya que era más fácil cortar por lo sano y cauterizar la herida que averiguar la causa de una dolencia interna. Por ello el cirujano era necesario, sobre todo en los navíos de la armada por las ocasiones que había de entrar en combate. Cuando comenzaba éste, el

---

33 Sánchez de la Cuesta, Gabriel: *Presencia de España en el desarrollo de la medicina americana*, Sevilla, 1967, pág. 17.

34 Veitia Linaje, José: op. cit., lib. II, cap. II, tit. 27.

35 Clavijo y Clavijo, Salvador: op. cit., cap. 225, pág. 23.

cirujano establecía su sala de operaciones en la boca de la escotilla donde esperaba a los heridos con el capellán, y su ayudante el barbero. Este era el que en tiempos normales, practicaba la cirugía menor: extraía piezas dentarias, abría abscesos superficiales, ponía sanguijuelas, y sobre todo afeitaba a la gente.

Cada uno en su categoría, para ejercer su profesión, debían presentar las cartas de examen y aprobación del protomédico,<sup>36</sup> personaje elevado en grado sumo a consecuencia de una serie de disposiciones de Felipe II. En 1593 se encuentra ejerciendo la dirección de la enseñanza de las ciencias médicas (medicina, cirugía, y farmacia), y regulando, y vigilando de hecho el ejercicio profesional. En 1646 esta figura adquiere mayor relieve, pues se une el protomedicato a la cátedra de medicina con lo que su imagen jurídica consigue considerable incremento.<sup>37</sup>

Con este paso España vuelve a ser pionera al ser la primera que trata de reglamentar la práctica de la actividad médica, y la primera que organiza esta institución. Sin embargo a este esplendor e iniciativa le sobrevino, en el último tercio de la centuria, una franca decadencia, quizás porque nuestras universidades no supieron, como las europeas, evolucionar hacia la investigación, o hacia el estudio de la anatomía.

## HOSPITALES

Hay en la época que nos ocupa el criterio de no descuidar por más tiempo la recogida de las gentes de mar que se encontraban materialmente desamparadas cuando al estar enfermas tenían que quedarse en tierra, o al volver de un viaje tenían que seguir su curación. Aunque por su afán de supervivencia, durante el XVI, se habían congregado al amparo de sus cofradías, como pasa en Sevilla con la de los mareantes de Nuestra Señora del Buen Aire que llegó a tener en Triana

---

36 Real Cédula. Madrid, 20 de agosto de 1648. A.G.I., Indiferente General, 429. Lib. 39, fols. 60v.º-61.

37 Archila, Ricardo: *Historia de la medicina en Venezuela*, Caracas, 1961, pág. 409.

su hospital para este fin, sin embargo es en este siglo cuando se crea un sistema hospitalario que con el tiempo va adquiriendo una gran entidad.

Los primeros atisbos de reglamentación se dan con las ordenanzas de 1633, disponiendo la fundación de hospitales puramente navales en los puertos para cuyo mantenimiento se le descontaba a los navegantes de sus sueldos un tanto, según categoría y graduación; e instituyendo normas para dichos centros.<sup>38</sup>

En ellos todo miembro de la tripulación tenía derecho a asistencia médica gratuita, aunque para poder ingresar había que cumplir unos requisitos que servían de control, y evitaban los abusos. Era obligatorio presentar la baja dada por el maestro o escribano del navío a que se pertenecía, así como para reincorporarse a sus puestos debían mostrar la salida de dichos establecimientos, acreditativa de su curación.

Quizás todas estas medidas se pudieran considerar como un balbuceante antecedente de nuestra actual Seguridad Social.

Como se ve a través de este brevísimo recorrido sanitario por la vida marinera, hemos intentado demostrar que estos viajes eran una proeza capaz sólo de realizarla gentes de carácter fuerte, de asombrosa resistencia y gran tesón, por lo que estos hombres relegados a la indiferencia por no haber hecho nada relevante», nos deben inspirar un gran respeto y admiración.

---

38 Ordenanzas citadas, núm. 162.



RELACIÓN DE ALGUNOS BARBEROS, MÉDICOS Y CIRUJANOS ANDALUCES  
QUE, A LO LARGO DEL SIGLO XVII, EJERCIERON SU PROFESIÓN  
EN LAS ARMADAS Y FLOTAS

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Navío</i>	<i>Destino</i>
1603	Bachiller Alonso Sánchez, de Granada, cirujano. <sup>1</sup>	La Almiranta del capitán general D. Gerónimo Torres y de Portugal	T. F.
1615	Clemente de Miranda, de Sevilla, cirujano. <sup>1</sup>	En un galeón de la armada del general Lope Díez de Armendáriz	T. F.
1617	Licenciado Juan de Ayala, de Sevilla, cirujano. <sup>1</sup>	La Almiranta de la armada del general Lope Díez de Armendáriz	T. F.
1618	Juan de Ortega, de Sevilla, barbero cirujano. <sup>1</sup>	Patache en conserva de los galeones del general Lope Díez de Armendáriz	Margarita
1623	Licenciado Gerónimo del Valle, de Sevilla, de la collación de San Vicente, cirujano mayor. <sup>1</sup>	En un galeón del general D. Antonio de Oquendo	T. F.
1625	Manuel de Viera, residente en Cádiz, barbero cirujano. <sup>1</sup>	En un galeón del general Marqués de Cadereita	T. F.

<sup>1</sup> Datos tomados de la documentación del A.G.I., Contratación, 43 A.

<sup>2</sup> A.G.I., Contratación, 43 B.

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Navío</i>	<i>Destino</i>
1625	Juan Alvarez, de Sevilla, cirujano. <sup>1</sup>	El galeón "San Juan" del general Marqués de Cadereita	T. F.
1625	Hernán Pérez, de Sevilla, de la collación de Son Bartolomé, barbero. <sup>1</sup>	Patache "El Espíritu Santo" con los galeones del Marqués de Cadereita	T. F.
1627	Juan Sánchez Gutiérrez, de Sevilla, cirujano. <sup>2</sup>	En un galeón de la armada del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1627	Cristóbal Romero, de Sevilla, de Santa María la Mayor, cirujano. <sup>2</sup>	En un galeón del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1627	Martín de Orrotume, de Sevilla, de Santa María la Mayor, cirujano. <sup>2</sup>	En un galeón del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1628	Antonio de Leiba, de Sevilla, cirujano. <sup>2</sup>	En un galeón del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1628	Alonso Naranjo, de Sevilla, cirujano. <sup>2</sup>	En un galeón del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1628	Juan Domínguez, de Sevilla, de San Esteban, maestro barbero. <sup>2</sup>	En un galeón del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1628	Juan Cañete, de Sevilla, cirujano. <sup>2</sup>	En un galeón del general Tomás de Larraspuru	T. F.
1649	José de Aturriague, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	Patache con los galeones del general D. Martín Carlos de Mencos	Margarita
1650	Juan de Elizalde, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	La Capitana de la armada del general Juan de Echeverri	T. F.

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Navío</i>	<i>Destino</i>
1650	Gerónimo de Araujo, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	Galeón "Jesús, María y José" del general Juan de Echeverri	T. F.
1650	Francisco Martín de la Torre, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	En un galeón del general Juan de Echeverri	T. F.
1650	Tomás de Munichiche, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	La Almiranta del general D. Juan de Echeverri	T. F.
1651	Francisco Lozano, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	Patache "La Candelaria" con los galeones de D. Pedro de Ursua y Arismendi, Conde de Gerena	Margarita
1651	Gerónimo de Araujo, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	Galeón "Santa Catalina" del general Conde de Gerena	T. F.
1651	Pedro Pérez, de Cádiz, maestro cirujano. <sup>1</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de la Princesa" del general Conde de Gerena	T. F.
1651	Antonio Santana, de Cádiz, de la calle San Francisco, cirujano mayor. <sup>1</sup>	La Almiranta del general Conde de Gerena	T. F.
1651	D. Alonso Fajardo de León, de Cádiz, médico. <sup>1</sup>	De la armada del general Conde de Gerena	T. F.
1651	Juan de Bejarano, de Sevilla, cirujano. <sup>1</sup>	Galeón "San Felipe" del general Conde de Gerena	T. F.
1651	Bachiller Juan Guillermo, de Cádiz, cirujano. <sup>2</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de la O" del almirante D. Francisco Rodríguez de Ledesma	N. E.

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Navío</i>	<i>Destino</i>
1651	Juan Marín, de Cádiz, cirujano. <sup>2</sup>	Galeón "Ntra. Sra. del Buen Suceso" del almirante D. Francisco Rodríguez de Ledesma	N. E.
1653	Gerónimo de Araujo, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	La Capitana del general D. Juan de Echeverri, Marqués de Villarrubia	T. F.
1653	Diego Palmero, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de la O", del Marqués de Villarrubia	T. F.
1662	Pedro Moreno, de Sevilla, de Triana, cirujano. <sup>3</sup>	Galeón "Ntra. Sra. del Buen Suceso y San Francisco de Paula", Capitana del general Fernández de Córdoba	N. E.
1662	Juan Maestre, de Sevilla, de Triana, cirujano. <sup>3</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de Roncesvalles", Almiranta del general Fernández de Córdoba	N. E.
1664	Andrés Gómez, de Ecija, maestro cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "San Agustín" del general D. Manuel de Bañuelos	T. F.
1669	Antonio Vázquez, de Sanlúcar de Barrameda, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de la Soledad" del general Bañuelos	T. F.
1669	Juan Bautista Cacha, de Cádiz, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Ntra. Sra. del Rosario y las Animas", del general Bañuelos	T. F.
1669	Juan Manuel de Uriola, de Cádiz, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza, Santiago y S. Martín", del general Bañuelos	T. F.

---

3 A.G.I., Contratación, 44 A.

4 A.G.I., Contratación, 44 B.

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Navío</i>	<i>Destino</i>
1669	Andrés Gómez, de Ecija, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "La Begoña", del general Bañuelos	T. F.
1669	Licenciado Pedro Moreno, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "San Vicente Ferrer", Almiranta del general Bañuelos	T. F.
1669	Gabriel Delgado, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Ntra. Sra. del Rosario y S. Gabriel" del general Bañuelos	T. F.
1670	Francisco Mancebo, de Sanlúcar de Barrameda, maestro cirujano. <sup>3</sup>	Urca "San Felipe" con la flota de D. José Centeno	N. E.
1675	Juan de Castellanos, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	Patache "Ntra. Sra. de la Encarnación" de la armada de Fernández de Córdoba	T. F.
1675	Antonio de Espada, de Sevilla, del Salvador, barbero. <sup>4</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de la Vitoria" del general Fernández de Córdoba	T. F.
1678	Licenciado Cansino, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	La Capitana del general Diego de Córdoba Laso de la Vega	N. E.
1678	Juan Segura, de Cádiz, cirujano. <sup>1</sup>	En un galeón del general D. Enrique Enríquez de Guzmán	T. F.
1681	Gabriel Delgado, de Sevilla, cirujano mayor. <sup>4</sup>	De la armada del general Marqués de Brenes	T. F.
1689	Juan Moreno, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	La Capitana de la flota general Conde de Villanueva	N. E.
1695	Juan Antonio Gómez, residente en Cádiz, cirujano. <sup>4</sup>	La Almiranta del general Conde de Saucedilla	T. F.

<i>Año</i>	<i>Nombre</i>	<i>Navío</i>	<i>Destino</i>
1695	Pedro de Gante, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Jesús, María y José" del general Conde de Saucedilla	T. F.
1695	D. Gaspar de Olivera, de Sevilla, cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Ntra. Sra. de los Remedios" del general Conde de Saucedilla	T. F.
1695	Luis de Zúñiga, de Cádiz, cirujano barbero. <sup>4</sup>	Patache principal del general Conde de Saucedilla	T. F.
1695	D. Martín de la Pera, de Cádiz, barbero cirujano. <sup>4</sup>	Galeón "Santo Cristo de S. Agustín" del general Conde de Saucedilla	T. F.
1695	Alonso Nieto, del Puerto de Santa María, médico. <sup>5</sup>	En un galeón del general Conde de Saucedilla	T. F.
1695	Francisco Lucas de Iglesias, de Sevilla, cirujano. <sup>3</sup>	Patache "Santa Cruz", con los galeones del Conde de Saucedilla	Margarita
1695	D. Jacobo Fernández, de Cádiz, cirujano. <sup>3</sup>	La Capitana del general D. Ignacio de Barrios Leal	N. E.

---

5 A.G.I., Contratación, 595.