

Las travesías marítimas en el siglo XVIII

María del Carmen Reyna
y Jean Paul Krammer

Cuando se está en el mar, hay que luchar contra los cuatro elementos del universo: agua, aire, fuego y tierra. De otra manera peligra la vida del marino y la del buque.

Imaginemos un barco de 35 a 40 metros de largo y de 12 a 15 metros de ancho, con flancos redondeados y dos o tres cubiertas que ofrecen una vasta cala donde estibar el cargamento —que en muchas ocasiones supera las 1,000 toneladas—. Es una nave de lenta maniobra, apta para combatir las tempestades y las altas olas atlánticas y pacíficas. Aunque no tan maniobrable como la grácil carabela de Colón, Gama o Magallanes, es la transportadora por excelencia de los grandes cargamentos del Imperio: la cúspide de la escala de los tonelajes. Es la descendiente y heredera de los grandes barcos mercantes de la antigüedad. Me refiero a la “nave” de los genoveses y venecianos, la “nao” castellana, la “nau” catalana. Es el barco que respondió a la necesidad del carguero pesado medianamente rápido y relativamente manejable. Barco por excelencia de los convoyes de las dos Indias.

Por su fragilidad y para asegurar la felicidad del viaje las embarcaciones eran protegidas por la imagen patrona del viaje, y la de nuestra señora de Portavaga. La tripulación de las naos se componía aproximadamente de 200 a 250 individuos, además de los sufridos pasajeros que

se atrevían a desafiar los peligros de la mar. El espacio en la nave era por lo general insuficiente y marcado el contraste entre los “cómodos” dormitorios de los altos mandos y la inexistente privacidad del espacio donde los marineros eran ubicados. Los pasajeros no eran numerosos y por lo general se los acomodaba en la popa, lejos de la promiscuidad de la proa donde se alojaban los marineros. Los bultos que se llevaban a bordo debían ser

iguales en todas sus dimensiones y á este fin hay establecida una medida exacta por el mismo comercio, si llegaren a bordo algunos que excedan a ella más de una pulgada que se considera poder prestar el embexucado fuera de la prensa, no serán admitidos sino en el número que permita la capacidad de la caja después de colocados los que estén en regla. Los bultos pesados eran los primeros que se colocaban y los ligeros debían ir arriba de éstos.¹

A los pasajeros les duraban poco sus esperanzas de un buen viaje, si con sólo pisar la nave eran apiñados en sofocantes y pestilentes camarotes. El mar, tan inquieto como siempre, les daba una calurosa bienvenida, moviéndolos de un lado para otro, causándoles el nauseabundo mareo. Inmediatamente

era lanzado por la boca todo lo que por ella había entrado aquel día y el precedente, y a las vueltas, unos, fría y pegajosa flema; otro, ardiente y amarga cólera, y algunos, terrestre y pesada melancolía.²

Los pasajeros se subían solos, aunque pronto eran acompañados por cientos de miles de pequeños insectos: las pulgas. Imposible deshacerse de aquellos parásitos y ni siquiera lavando la ropa en el mar se conseguía aplacarlos. Otra humillación era la falta de retretes propiamente dichos. Los barcos de Colón tenían unos asientos humorísticamente llamados “jardines” que colgaban por encima de las bordas de proa y popa. Pero los pasajeros, ya fuera por demasiado pudorosos o porque les diera miedo, utilizaban baldes o la mefítica sentina. Esta última era un espacio que existía por debajo de la bodega y en el que se reunían todos los líquidos del barco. Las sentinas siempre olían mal e incluso en climas tropicales llegaban a ser venenosas. Muchos testigos declararon que cuando se abría, eran no pocos los marineros que se desmayaban y quien caía dentro encontraba una muerte horripilante.

En otras ocasiones el miedo hacía su aparición entre los marineros. La incertidumbre era madre del terror entre los hombres del mar. Una situación frecuente en un barco: 250 hombres a varios miles de kilómetros de la costa más cercana, con las reservas de agua y alimentos casi agotadas, protegidos solamente por un frágil cascarón de madera, flotando sobre un mar con abismos que con frecuencia se sumergen a los 10,000 metros de profundidad, aunado a la desesperación que provoca la calma chicha, pone a prueba los nervios más templados.

Por todo ello, en el momento en que la embarcación llegaba a la Nueva España procedente de las Filipinas o de España, traía por lo general mermada su tripulación. Por esta razón se establecieron en los puertos hospitales para el auxilio más pronto posible. Aunque casi siempre en balde, pues en el momento de reunir nuevamente a estas personas, muchas habían muerto, permanecían enfermas y en otros casos había sido

tal su escarmiento que se ocultaban para no volver a embarcarse jamás.

Las tripulaciones de las naos se componían por lo general de un comandante de buque, un segundo, un oficial subalterno de infantería encargado del destacamento de tropa, un contador, un capellán, un piloto de cargo, un cirujano, un boticario, un maestre de plata, un maestre de víveres, un contramaestre, un carpintero, un calafate, un tonelero, un buzo, un despensero, un cocinero de equipaje, un alguacil de agua, dos sargentos, cuatro cabos, veinticuatro soldados, un tambor, un condestable, un cabo, cuarenta artilleros, sesenta marineros, sesenta y cuatro grumetes y seis pajes. Aproximadamente 250 plazas.

Para formar la tripulación se echaba mano tanto de hombres libres como de encarcelados, y en ocasiones jóvenes sin futuro se enrolaban con el fin de mejorar sus condiciones de vida. Acudían a los lugares de reclutamiento donde se anotaba su registro y filiación: nombre, estatura, religión, estado civil —todos se anotaban como solteros—, pelo, cejas, frente, nariz, ojos, labios, cicatrices y color de la piel. Se les prometía, mas no se les garantizaba, una ración diaria que incluía bizcocho, carne salada o pescado, vino y agua... no en abundancia.

Las tripulaciones eran sumamente heterogéneas y, curiosamente, la gran mayoría de los individuos reclutados para la nao de Filipinas presentaba una característica común: provenían de lugares alejados de las costas. Así, los encontramos originarios de Azcapotzalco, Celaya, la ciudad de México, Guadalajara, Mexicaltzingo, Puebla, Querétaro, Real del Monte, San Luis Potosí, Tacubaya, Tenango del Valle, Tlaxcala, Cuernavaca, Acámbaro, Toluca, Tula y Tulancingo. Lo mismo pasaba en Europa: Brujas es un puerto famoso, mas la fama de los marineros de ese lugar no era equiparable a la de su puerto. No eran pocos los lampiños y los que presentaban cicatrices, hoyos de viruelas, nariz con ventanas abiertas y lunares o verrugas en el rostro. La edad promedio era de 25 años.

Es muy probable que los infelices y desgraciados individuos no tuvieran ni la más remota idea del rudo y peligroso trabajo que les esperaba en los navíos.

Muchos de ellos quizá no se imaginaban la cruel disciplina a la que se tendrían que someter. Las transgresiones y las insubordinaciones eran castigadas con la cárcel, el látigo, la privación de vino, la pena de cepo o bien los grillos. El marinero era un hombre valeroso aunque con miedo, bien pagado aunque pobre y que en la mayoría de las ocasiones moría de vivir tanto.

El marino pone en juego su vida. Muere por la tempestad, pero muere también por el barco. El mareo no perdona más a las poblaciones marítimas que a las terrestres que se embarcan. Dos meses de navegación acaban con las constituciones más robustas, y no se engaña el mercader que lleva a veces un féretro para él o para su mujer, cosa a la que no podía aspirar un marinero, destinado cuando mucho a un saco y al mar. Pero cuando el barco se va a pique, ya no se necesita féretro.³

Al llegar a su destino, las autoridades locales realizaban visitas a las embarcaciones. Se revisaba la lista de la tripulación hecha a la partida y se hacía otra de quienes habían sobrevivido en alta mar. Nunca faltan los muertos y los desertores. La revisión era como pasar lista de todos aquellos que habían abordado la nave, sin distinción de rango o posición social.

Pero a final de cuentas, al mar poco le importaba si se era pasajero o marinero, así como la enfermedad no distingue entre adultos y niños, pobres y ricos, americanos o asiáticos, o bien simplemente hombres y mujeres. Todos fueron personajes que soñaron con atravesar el río océano y alcanzar la otra orilla, desafiando la dura realidad de la vida marina y exponiéndose a peligros más temibles que las fauces y abismos de los míticos monstruos griegos Escila y Caribdis.

La insalubridad en los puertos de la ciudad de los Reyes de Acapulco y San Blas

El puerto es el centro de financiación, reclutamiento y organización. No importa si hablamos de Acapulco, Cádiz, Lisboa, Lübeck, Manila,

San Blas o Southampton, es ahí, en los puertos, donde se construye, se arma y se fleta. Ahí comienza la aventura y terminan las desgracias, empiezan los conflictos y acaban las comodidades. Ahí se deja la alegría y se encuentra la tristeza. Las condiciones insalubres convertían a la gran mayoría de los puertos en verdaderos calvarios. A pesar de ello, el puerto era teatro de un relato de cien formas y mil ilusiones donde encontramos a dos grandes personajes sin los que no habría aventura, descubrimiento, comercio o bien enfermedad: el pasajero y el marinero. Este último es a bordo lo que en tierra es el panadero, el carpintero, el cocinero, el escribano, el soldado o bien el administrador.

Acapulco, lugar privilegiado por la belleza de su bahía y entorno, rodeado de cerros cubiertos de exuberante vegetación y poblado de hermosas aves fue considerado como el mejor puerto americano del océano Pacífico y del mundo.⁴ Sin embargo, durante la época colonial, su población se veía en problemas por no ser un puerto autosuficiente en alimentación, por carecer de agua potable y porque la obtenida se destinaba para el aprovisionamiento de las naves. En tiempo de lluvias la insalubridad era permanente y los sismos de alta densidad dejaban saldos de destrucción y mortandad.

En efecto, durante el siglo XVIII las noticias procedentes de los puertos mexicanos llegaron a ser tan alarmantes, que Martín de Mayorga, virrey de la Nueva España, envió una comisión para que informara sobre la situación del puerto. Después de un estudio concienzudo aconsejó desaguar la laguna contigua al vecindario de Acapulco, cuyas aguas estancadas provocaban desde tiempo inmemorial graves enfermedades.

Cuando Humboldt visitó ese puerto en los primeros años del XIX, anotó:

Los infelices habitantes son atormentados con terremotos, huracanes, que respiran un aire ardiente viciado con emanaciones pútridas, lleno de insectos. Una gran parte del año no ven el sol sino cubierto de una nube de vapores de color aceituna. A esto se añadía la Ciénega del Castillo que era depósito de aguas hediondas. La población

vivía en casuchas de madera que, en medio del bochornoso calor, hacían penosamente soportable la existencia. Acapulco era entonces uno de los lugares más insanos del continente: las “calenturas biliosas y el cólera morbus ponían su trágica nota en los desdichados que llegaban a sus tierras”.

Para embarcarse en este lugar, las dificultades comenzaban desde el primer momento. En Acapulco se observaba que desde las ocho de la mañana en adelante se levantaba de la laguna un denso y negro vapor que a manera de nube cubría durante el día la ciudad, misma que tenía una escasa ventilación por hallarse situada en bajo y rodeada de altos y espesos montes. Puesto el sol, los vapores se condensaban formando una sensible humedad o casi lluvia, por lo que la vida en el puerto era temida.

En el centro del lago existían variadas especies de vegetales y de animales. Los lagartos y cocodrilos se consideraban como inmundos y diferentes especies de hierbas con figura de gordolobo o lechuga de hoja gruesa cubrían enteramente la superficie.

Los facultativos recomendaron desaguar la laguna por considerarla peligrosa y por encontrarse a un nivel más bajo que el del mar. Se dispuso que se abriera una cuneta o pequeño foso para facilitar el curso del agua. Era una laguna que rebosaba de agua y distaba 1,000 varas del mar. Al desaguarla, el hedor fue tal que se aconsejó se plantaran árboles para que al enlazarse entre sí formaran con el tiempo una barrera natural.⁵

El hospital de Acapulco fue fundado en 1580 por Bernardino Álvarez, fundador de la orden de la Caridad. Fue nombrado hospital de Nuestra Señora de la Consolación de Acapulco con el fin de darles aliento⁶ a los marinos, calafates y esclavos que llegaban enfermos de las largas travesías. Fueron tales sus carencias y penalidades, que en 1596 el rey proporcionó fondos para su mantenimiento y desde ese año se llamó el hospital Real de Acapulco.⁷

Aunque uno de los compromisos de las autoridades virreinales era surtir de esencias y sustancias a los diferentes hospitales que se encon-

traban en las costas, se solicitaban libros como auxiliares para preparar las recetas, entre los que se contaban los siguientes: la *Química* y la *Pharmacopea* de Baume, *Elementos de medicina*, *Curso elemental de botánica*, *Ensayo de las aguas termales por medio de los reactivos*, *Tarifas de medicinas*, la *disertación sobre diferentes especies de quina y sus virtudes*.⁸ Sin embargo, el hospital fue insuficiente y las enfermedades tan numerosas que en breve tiempo hicieron su aparición en el puerto un sinfín de sanadores y curanderos. Aunque prestaban sus servicios sin autorización alguna, fueron de suma utilidad, pues al desembarcar las diferentes tripulaciones acudían a ellos por la escasez de cirujanos y boticarios. La “especialidad” de estos falsos médicos eran las hernias, cálculos, dislocaciones y cataratas.

Más al norte, la fundación de San Blas se formalizó hacia 1769, gracias al celo e interés del visitador José de Gálvez. Obedeció a la necesidad de prestar auxilio por vía marítima a los presidios y misioneros de California. Como base militar, tenía la finalidad de repeler al enemigo y vigilar las posesiones del rey. Además, era el sitio idóneo para organizar expediciones con el fin de reconocer la costa norte del Pacífico.⁹

La situación de San Blas era similar a la de Acapulco, rodeada de pantanos y espesos montes. Los vapores producidos por la misma humedad y el excesivo calor hacían del aire un elemento putrefacto, propicio para que acarreará una espesa, densa e intensa nube de insectos —en su mayoría venenosos— que contribuían a aumentar el desosiego de los habitantes porteños.

Por su parte, el hospital de San Blas consistía en un solo cuarto donde arbitrariamente eran acomodados los enfermos, no importando la gravedad o lo contagioso de la enfermedad. Éstos yacían en la dureza de un cuero crudo, envueltos en sábanas gruesas y sucias, donde sin más colchón ni pabellón eran atacados por los enjambres de mosquitos y los indeseables, siempre presentes roedores. En un lugar como el descrito, la recuperación de la salud era sumamente difícil, por lo que, con la intención de mejorar, se propuso que la administración del hos-

pital fuera por contrata, lo mismo que el de la botica.

El servicio de los hospitales no sólo era para los habitantes de los puertos. Las tripulaciones de las naves que arribaban venían plagadas de enfermos que requerían una asistencia inmediata. En 1801 se registró un penoso accidente a la llegada de una fragata filipina. Se avisó de la muerte de ocho miembros de la tripulación y del comandante, así como de la gravedad del primer piloto y algunos individuos de la plana mayor. La causa principal fue la falta de medicinas que impidieron detener los estragos de la enfermedad. Se solicitó auxilio en Guadalajara, reclamando con urgencia medicinas y un boticario que tuviera conocimientos para preparar y administrar los medicamentos. En la Junta Provincial de Guadalajara se propuso que se estableciera una institución permanente que estuviera alerta de las frecuentes calenturas que padecían las tripulaciones y se hiciera un estudio de los síntomas, desarrollo y fin de las enfermedades.

El Protomedicato era la institución autorizada para nombrar a los boticarios. A su vez, éstos solicitaban uno o dos mozos para lavar palias, pertrechos, atizar fogones y conducir agua y leña. Muchas eran las facilidades que se otorgaban a las personas que aceptaban trasladarse a lugares inhóspitos, se les pagaba el pasaje y el sueldo corría desde que salían rumbo a su destino. Pero el obstáculo a salvar era estar dispuesto a vivir y permanecer en un territorio cálido, insalubre y excesivamente caro para la subsistencia.

En 1802 José Manuel Sánchez, profesor de farmacia, fue designado como encargado de la botica en el apostadero de San Blas bajo la condición de prestar sus servicios a toda hora a la tropa, público o a cualquier individuo que los solicitara. Podía dejar el puesto solamente por enfermedad en su persona o familia, o bien por oferta de un mejor trabajo. En San Blas se le acentuaron viejas dolencias al boticario. El clima no le fue benigno y un año de malestar hemorroidal le arrebató la salud. Padecía un virus sífilítico, con dolores pulmonares, reumatismo en la espalda y región lumbar, dolencias gotosas,

úlceras en la boca e inflamación en las encías y continuos calambres. Al pasar a Tepic, las lluvias fueron determinantes para que recayera. En 1805, como continuaba grave, solicitaron un sustituto al Protomedicato. Posteriormente, las enfermedades que arrastraba, así como el agreste clima del lugar, fueron más fuertes que su ya quebrantada y débil salud, por lo que falleció en el lugar al que una vez llegó como un simple boticario.

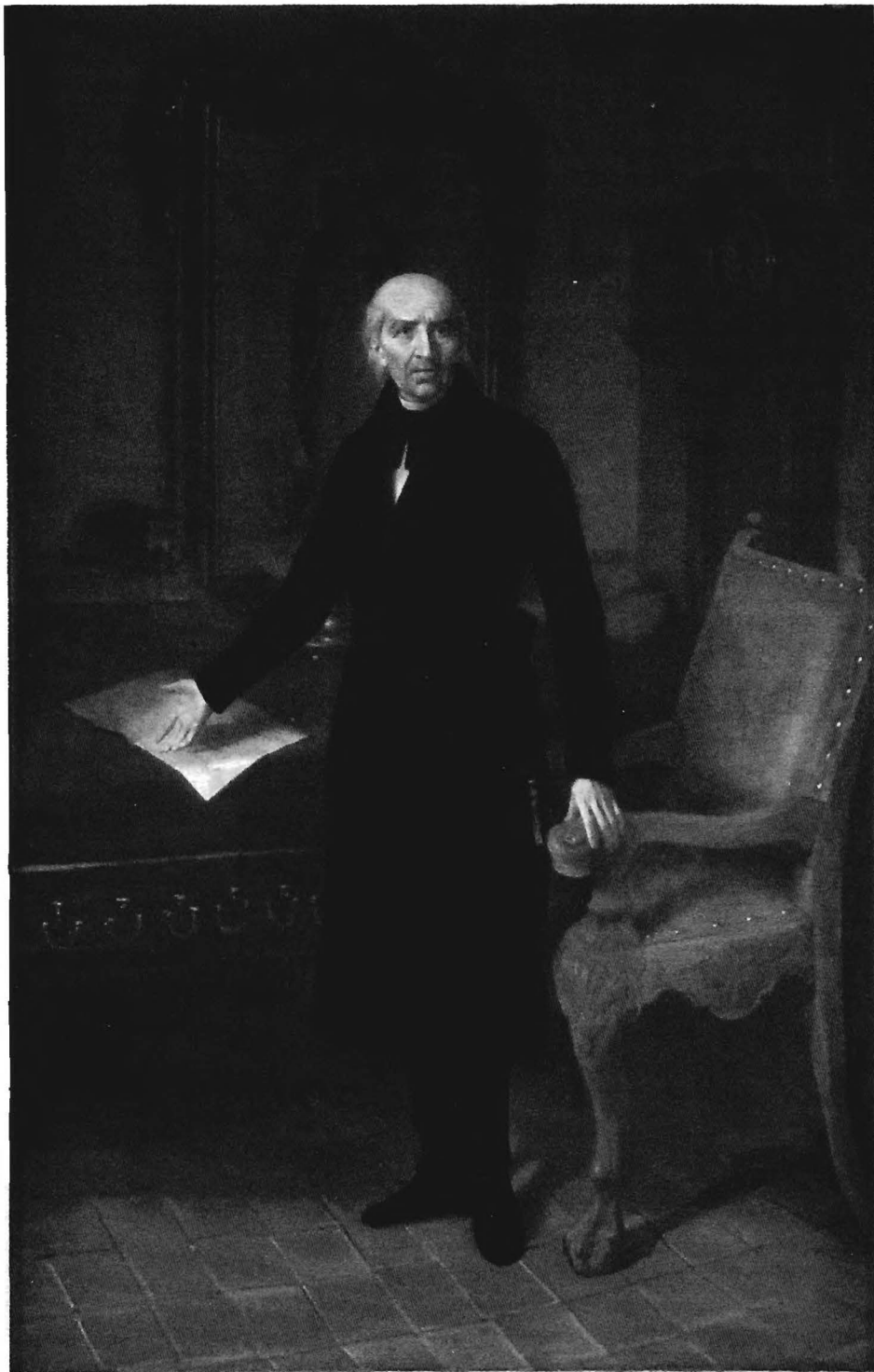
Cirujanos y medicinas en las embarcaciones

El galeón de Filipinas no podía zarpar sin un cirujano y un boticario. Estos hombres, dedicados a la ciencia hipocrática, eran indispensables en las largas y tediosas travesías. Una travesía en un galeón sin cirujano no encontraba muchos seguidores.

En el siglo XVII el cirujano llevaba su propio instrumental médico, que incluía diferentes tipos de sierras, navajas, tijeras, alicates, martillos y sondas. El cirujano o cualquier oficial improvisado que actuaba como tal aprendía a ser experto en la amputación de miembros dañados en accidentes o batallas y en la curación y vendaje de toda clase de heridas. Pero pocos llegaban a ser sus éxitos, porque ya fuera que se tratara de enfermedades no curables por sí mismas, o lo que sea, los remedios disponibles rara vez eran lo suficientemente eficaces.

Uno de los cirujanos españoles más sobresalientes en su profesión fue Luis Pava y Estrada. En 1783 ingresó al Real Colegio de Barcelona, donde se graduó seis años después. Su espíritu aventurero lo impulsó a embarcarse en ese puerto mediterráneo rumbo a Veracruz, donde desembarcó en los últimos días de diciembre. No permaneció mucho tiempo en el puerto jarocho, y después de un largo viaje que duró casi dos meses, llegó al apostadero de San Blas.

Sus actividades profesionales las desarrolló en la costa del Pacífico. Socorrió a los diferentes presidios y misiones de la antigua California. En 1795 lo encontramos en el sudeste asiático, donde participó, en Macao y Manila, en los pre-



9. Joaquín Ramírez (1839-1866), *Miguel Hidalgo*, 1865, óleo sobre tela, Palacio Nacional.

liminares para firmar la paz con Francia. Tres años después fue llamado de urgencia por las autoridades del pueblo de Tepic, debido a que una furiosa peste de viruelas se había ensañado con los habitantes de aquel lugar. Junto con los subdelegados y el cura párroco del lugar, organizó los auxilios necesarios para la población afectada y las medidas preventivas para proteger a los no contagiados, logrando establecer un hospital de caridad para los pobres. Sin pérdida de tiempo, llevó a la práctica un método curativo con el que visiblemente se fueron patentizando sus saludables efectos. Al mismo tiempo inoculó a 191 personas sin distinción de sexo y edad, arrancándolos de las garras de la cruel enfermedad. Todos ellos se salvaron y agradecieron al galeno el haber quedado sanos y sin señal alguna en la piel. En 1800 fue destinado por el jefe y comandante de armas al Cuartel General de Tepic con el objeto de asistir a las milicias y vecinos, que en aquel momento combatían un levantamiento encabezado por un rey indio. Más tarde, se embarcó en la fragata Concepción destinada a recoger armamento y reclutar tripulación para defender los presidios de la Nueva California. En 1801 llegó a las Islas Filipinas llevando los preliminares españoles de paz para el imperio inglés. Dos años después enferma, mas el mal no le impide continuar prestando sus servicios en las embarcaciones de la Nueva y Baja California. En las naves, estaban a su cargo las cajas de medicinas, utensilios de botica y en alta mar atendía a la tripulación. En tierra firme trabajaba en el hospital atendiendo a las tripulaciones que llegaban y a la población porteña. En 1808, gravemente enfermo, salió de San Blas con la intención de regresar a Europa y continuar prestando sus servicios en Barcelona. Delicado de salud, llegó a la ciudad de México, donde permaneció una larga temporada por no poder viajar. Varios facultativos le recomendaron que el clima de Orizaba era idóneo para su restablecimiento, pero ya allí sólo pudo sobrevivir poco tiempo.¹⁰

Las embarcaciones no sólo requerían de cirujanos. Otro problema difícil de resolver era el relativo a las medicinas. Medicinas y esencias eran indispensables, debiendo estar bien res-

guardadas en un lugar fresco y seguro para que en caso de tempestad no se derramaran; debían ser transportadas en frascos con un letrero específico para su identificación.

A causa del calor excesivo y la humedad, las esencias y sustancias rápidamente se estropeaban y en poco tiempo había que reponerlas. Era difícil para el boticario surtir las recetas, por lo que se propuso que el abastecimiento de medicinas fuera por contrata y ante notario público. Se solicitó a las autoridades competentes en la ciudad de México que enviaran las necesarias, como tintura antepútrida y de quina, tártaro emético, nitro, cremor tártaro, sal catarética, alcanfor, espíritu de nitrato y opio en píldoras. Las medicinas eran enviadas en cajones, bolsas, redomas, botellas y arpilleras. En 1801 se registró un accidente que alarmó a la tripulación de una nao novohispana. La mala colocación y poca consistencia de las vasijas de vidrio en las que venían los ácidos sulfúricos y nitrosos pudo ser la causa de un accidente que hubiera costado la vida a muchos marineros. Con el movimiento de la embarcación chocaron unas con otras, se quebraron los frascos y explotaron las sustancias provocando un fuerte incendio. Poco faltó para que la nave desapareciera y la tripulación pasara a formar parte del suelo marino. Pero gracias a que los marineros, grumetes y los mismos pasajeros sofocaron el incendio, no pasó a mayores.¹¹ Cuando había mal tiempo, no se podían preparar algunas medicinas que necesitaban de las hornillas. Si en tierra tomaban grandes precauciones, en alta mar debían extremarlas.¹²

De las medicinas y utensilios se hacía un inventario y al terminar la travesía debía entregarse lo que había sobrado. Cuando no se embarcaban boticarios, el cirujano debía atender ambas actividades. Existía la consigna de dar a conocer en los lugares que arribaban las plantas, yerbas y semillas medicinales que del otro lado del océano eran desconocidas, con anotaciones sobre sus efectos y propiedades.

La fragata debía llevar todo tipo de utensilios para la elaboración de los remedios. No faltaban las hojas de lata, vidrios, pliegos de papel, lienzos para compresas y vendas, hilo de medio cambray, jeringas de estaño y agujas.

Una de las plantas más solicitadas era el opio. Éste llegaba desde la Nueva España a Manila en cajones especiales. En una ocasión, la nao Magallanes trajo consigo una carta confidencial fechada el 8 de noviembre de 1806. En ella, Francisco Peralta, boticario mayor del hospital Real de Manila, externaba que "el opio está escasísimo en el reino y los cajones que llevaban tan preciada yerba no llegaron para la asistencia de los enfermos y para el servicio público".¹³

En las listas existentes de medicamentos, los remedios casi siempre eran los mismos, con nombres latinos rimbombantes que impresionaban y glorificaban mezclas simples, bajo el título general de jarabes, bálsamos, lectuarios, emplastos, aceites, aguas, polvos, preparaciones y drogas, junto con cucharas, jeringas, balanzas y pesas para administrarlos.¹⁴

Entre las esencias más importantes se encontraba el jugo y jarabe de limón agraz que sólo servían los primeros días por la pérdida de la vitamina C. Después, por lo amargo era difícil ingerirlo. No faltaban el vinagre, polvos de azafrán, mostaza, café, extractos, bálsamos, aceite de oliva, alacranes, almendras dulces, lombrices, manzanilla y clavo, unguento rosado, mercurio y papuleón, emplastos, píldoras, tinturas, sales, gomas, piedras, aguas de la reina de Hungría, suero destilado, espíritus de nitro dulcificado y de vinagre, sales de nitro, de tártaro, tintura, láudano líquido, pulpa de tamarindo, yerbas, flores, malvas, raíz de orosuz, semillas, cebada, alcanfor, opio crudo, alumbre crudo, azúcar blanca, aguardiente, vino blanco y carbón.¹⁵ Algunas de estas medicinas y otros utensilios se enviaban en una espectacular travesía vía Cádiz, Veracruz y Acapulco para el uso del hospital de Manila.

Enfermedades

Los males que se padecían a bordo eran mareo, estreñimiento, disentería y fiebres diversas. Pero, sin lugar a dudas, la enfermedad más temida era el escorbuto. Acompañó a Gama y a Magallanes en sus travesías. En la expedición

de Sebastián Vizcaíno, por ejemplo, los buques salieron de Acapulco en 1602 con provisiones para un año, pensando añadir alimentos frescos en la ruta ya que raras veces se alejarían de la costa. El escorbuto se presentó frente a las costas de Mazatlán y los naturales les dieron un remedio milagroso: el fruto de *xocojuistle*.¹⁶ También se sabe que en Acapulco, al llegar las diferentes embarcaciones, era común que la tripulación recogiera algas antiescorbúticas, sin embargo, lo cierto es que esta enfermedad no fue vencida sino hasta el siglo XX. La falta del ácido ascórbico reducía la capacidad del cuerpo para producir colágeno, materia renovadora de los tejidos que mantiene al cuerpo unido y que ayuda a la absorción de hierro y calcio. Sin colágeno, el revestimiento de los vasos capilares sanguíneos se suelta y la sangre escapa a los tejidos vecinos. Aparecen manchas oscuras por todo el cuerpo, articulaciones hinchadas y encías inflamadas y sangrantes, lo que hace imposible la alimentación y conduce a la pérdida de los dientes. Las heridas recientes no se curan y las antiguas vuelven a abrirse; los huesos que alguna vez estuvieron rotos, se pueden volver a fracturar. En tripulaciones afectadas por el escorbuto, los hombres caían como moscas puesto que sus piernas ya no podían sostenerlos. Cualquier esfuerzo, incluso el acto de ponerse de pie, podía producir la muerte repentina por hemorragias internas o un paro cardíaco. Aunque es innegable que el escorbuto y la disentería eran muy comunes y acababan con tripulaciones enteras, no podemos olvidar que muchos marineros murieron o se quebrantaron por golpes, hernias y otras dolencias. Es importante mencionar que no podían ser embarcados ni incluidos en la tripulación hombres débiles y enfermos. Hernias, fracturas, torceduras y luxaciones eran bastante frecuentes. Los grandes esfuerzos físicos, así como los infaltables accidentes, eran la causa de tales percances. En certificados médicos encontramos un sinfín de casos relacionados con estos problemas. No faltaban los marineros con articulaciones "descompuestas", brazos desmembrados y miembros inflexibles y rotos. Un caso típico es el de un individuo, natural de Sevilla, que padecía una hernia inguinal completa y antigua,

así como las cicatrices de tres bubones¹⁷ y un postema en un muslo, así que se tenía que ayudar con muletas porque no podía caminar. Había estado 40 días en cama y por fin se le consideró incurable. Solicitó que lo enviaran a España para su curación, pero murió durante la travesía.

Antes de partir se pasaba revista en los barcos para determinar el estado físico y mental de los marineros; en 1784 los marineros de la nao La Cañonera, nos dejaron testimonio de las siguientes dolencias: José Márquez estaba baldado como resultado de una caída desde la verga de la gavia hasta un bote. Santiago Agudo se hallaba con una lastimadura vieja en las caderas, una *quasi asthma*, un vicio venéreo y problemas de vista. Francisco Sánchez Terán, por su avanzada edad, casi no veía y se encontraba lastimado desde que en el puerto de Guaymas intentó sin éxito levantar un barril de agua. Estas personas solicitaron licencia por sus enfermedades, misma que les fue concedida.

En el año 1790 un marinero filipino de la nao Magallanes recibió un golpe en el estómago. En la travesía sufrió incesantes vómitos, restricción de vientre y una pequeña elevación en el lado izquierdo donde suelen formarse las hernias estomacales. Se le aplicó un vendaje capaz de retener el estómago en su lugar, para posteriormente intentar disminuir el volumen del tumor, contener los vómitos y desinflamar el vientre. Esto no sirvió de nada pues poco tiempo después sirvió de pasto a tiburones y barracudas.¹⁸

En 1797 Victorio Visoso, natural de Calabria, de 24 años de edad y maestro de víveres de la fragata Fama, recibió repetidos golpes de trinquete en el pecho. Comenzó con accesos de tos bastante fuertes, arrojando sangre por la boca en cantidad de más de medio cuartillo por día. Aunque se le administraron diversas medicinas, sólo lograron disminuir la cantidad de sangre. Sin embargo, no cesó de arrojarla. Después de tres meses persistía el dolor en el pecho, y en poco tiempo se vieron afectados los pulmones. Los dolores continuaron durante cinco años, hasta que Victorio fue declarado "enfermo tísico". Se pensó que esta desgracia se podía

controlar por medio de una curación metódica. Se le preguntó al paciente si prefería curarse en la Nueva España, o en la península, con la advertencia de que si se embarcaba en el puerto de Veracruz, corría el peligro de ser contagiado del vómito prieto que en aquel momento asolaba a sus habitantes. Corrió el peligro, y se embarcó en el puerto mexicano del Golfo, superó la adversidad y años más tarde murió por fin en la península ibérica.¹⁹

Era frecuente que vagos, antiguos delincuentes o individuos provenientes de presidios, fueran destinados a laborar en el galeón de Filipinas. En ocasiones durante la travesía presentaban síntomas causados por las malas condiciones en las que habían sido trasladados desde la ciudad de México hasta Acapulco. Mas no eran los únicos que empeoraban; otros arrastraban males causados por sus oficios originales. Por ejemplo, aquellos que habían desempeñado labores en las minas y la alquimia, llegaban a presentar en alta mar enfermedades relacionadas: padecían del hígado y a veces se les obstruían por tumores algunas partes del aparato respiratorio.²⁰ Y al revés, en 1809 el oficial de la contaduría de Marina fue examinado; su salud era delicada y se le diagnosticó una aguda tisis. Los años en los que había estado expuesto a la humedad marina, así como la mala calidad de los alimentos que se consumían en altamar, le habían afectado el pulmón, por lo que sufría de esputo, así como de una continua indigestión, y una cruel diarrea. Su estado fue empeorando hasta que meses después murió envuelto en terribles dolores en el vientre.

Por supuesto, los pasajeros de las embarcaciones no eran inmunes a los males de los océanos, y a menudo eran presa de terribles enfermedades que los sorprendían repentinamente. Matías de Porrás, comerciante de Manila y maestro de plata de la fragata San José —anclada en el puerto de Acapulco—, se encontraba enfermo. El cirujano de la embarcación dijo que navegando cerca del puerto de Monterey le sobrevinieron dolores de músculos, hinchazones endomatosas en las piernas y las encías, así como una abundante salivación, síntomas que acercaban al paciente a la sintomatología del terri-

ble escorbuto. Durante la travesía, se le habían administrado purgativos, sudoríficos y antiescorbúticos, así como un remedio para cada accidente. Al llegar a Acapulco, algunos síntomas desaparecieron pero persistieron los dolores, prueba de que la curación había sido paliativa y no radical. Se le aconsejó consultar a otros facultativos de la ciudad de México.²¹ Su recuperación nunca fue total y el resto de sus días continuó sufriendo los estragos del escorbuto.

Uno de los castigos de la época era enviar a aquellas personas que habían cometido delitos en España a purgar sus condenas en el galeón de Manila. En 1810, un grupo de presidiarios de religión musulmana que habían estado al servicio de las naos imperiales, fueron sometidos a un reconocimiento. Los facultativos encontraron hidrópicos, herniados, inválidos, escorbúticos, epilépticos, afiebrados, gangrenados, hematóxicos, lastimados y golpeados. Se acordó que, además del riesgo que corría su vida en una travesía de tan larga duración como era la del galeón de Manila, ponían en riesgo a los marineros, pues el barbo se podía fácilmente infectar y contagiar a la misma tripulación. Las autoridades de la Nueva España acordaron que por humanidad no podía permitírseles a los enfermos viajar a Manila. Por reales cédulas no era posible conmutar las penas, y no podían dejar de cumplirse las sentencias de los tribunales de España. Tampoco se podían remitir a las armas como proponía el juez de la Acordada, porque la gran mayoría había cometido delitos graves. Se decidió que los que estuvieran sanos permanecerían en el castillo de San Diego de Acapulco hasta que embarcaran, y los que, por causas de fuerza mayor, no pudieran hacerlo, esperarían la llegada de otra nao.²²

La indisciplina a bordo era severamente castigada, imponiendo a los que incurrían en algún delito la privación de vino, la pena de cepo, grillos u otros castigos equivalentes.²³

Era frecuente que, después de numerosos viajes, los oficiales de tripulación solicitaran un puesto en tierra firme, petición que pocas veces era atendida. Con todo, raro era el que permanecía por largo tiempo en alta mar; individuos que lograron sobrevivir numerosas travesías

fueron excepción. Uno de ellos fue Francisco Párraga y Gayosso, teniente de navío de la Real Armada. Era originario de Vigo, reino de Galicia, soltero, de salud quebrantada y en aquel entonces contaba con 43 años. Ocupó los puestos de guardia de marina, alférez y subteniente de fragata y de navío, corso, hombre de armas y contrabandista, pero el oficio que mejor desempeñó fue sin duda el de aventurero. Se embarcó por primera vez en agosto de 1785, siendo su último viaje en 1803. En total navegó en 27 travesías en 23 buques diferentes. Su vida fue espectacular y digna de una novela de May, Salgari o Verne. Ni el mar Mediterráneo ni los océanos Atlántico y Pacífico le eran desconocidos. En España estuvo en la costa de Cantabria; fue corso en las travesías de Cádiz a Tánger, Cádiz a El Ferrol y Cádiz a La Coruña. En América, desembarcó en los atlánticos puertos de La Habana y Veracruz y en los pacíficos de Baja California, Acapulco y Loreto. No podía dejar de conocer el continente más grande del mundo, por lo que en una de sus travesías llegó al único lugar católico del sudeste asiático: las Islas Filipinas. En Bilbao, en la fragata Elena, combatió a los franceses bajo las órdenes del jefe de la división José Lorenzo Goycochea, brigadier de la Real Armada. En 1798, patrióticamente se batió contra la división inglesa que estaba a las puertas de Cádiz. En San Blas permaneció diez años, y en una ocasión se embarcó a la isla del Tiburón, situada en el Golfo de Cortés, donde combatió a los indios seris y apaches que hostilizaban a cada momento a los habitantes de Sonora. Fue hombre de guerra. Socorrió y protegió el presidio de Loreto y misiones de Baja California. En 1806 lo destituyeron de su puesto por una acusación de contrabando en el puerto de San Blas. Ya en la cárcel, se le acentuaron viejas dolencias, con lo que comprobó que el mar no lo había perdonado. Adolecía, desde hacía mucho tiempo, de varias enfermedades crónicas, la más importante un trastorno y casi desorganización total en su sistema nervioso; su rostro era "edomatoso", tenía un vicio general escorbútico y un desorden notable en las excreciones de la orina, así como atonía considerable y otros síntomas que lo aquejaban, pero el que princi-

palmente y sobre todos los demás lo terminó por inutilizar fue una amaurosis o gota serena,²⁴ producida por algunas de las enfermedades anteriores. Dichas enfermedades eran de difícil curación. Si volvía a navegar, se exponía a perder la vista o a morir. Fue enviado a Tehuacán de las Granadas o Tulancingo, donde vivió sus últimos días.²⁵

En muchas ocasiones, los facultativos no tenían idea de las características principales del invisible enemigo contra el que luchaban. Era el terror en un desierto rodeado de agua. La preocupación era extrema, puesto que las enfermedades que presentaban algunos miembros de la tripulación eran intermitentes o remitentes, por lo que difícilmente se podía asignar un plan general de curación. Pero lo hubo. Por ejemplo, ciertas enfermedades no llegaban solas, venían acompañadas de calenturas y antes de ellas los enfermos presentaban los siguientes síntomas: quebrazón de huesos, destempe en la cabeza, y por fin el aumento instantáneo de calenturas durante las primeras 24 horas, llegando al extremo del delirio, el cual duraba por lo común 6 y 8 horas, y dejaba al paciente durante un lapso de 7 a 11 días en total amodorramiento y furibundo. Algunos de ellos no salían de esta fase, y los que sanaban, quedaban con una especie de "terciana y quartiana fuertísima".²⁶ Se ordenó que cuando se iniciara la calentura se administrara a los enfermos el tártaro emético en dosis de cuatro granos en agua, para provocar el vómito. Al siguiente día (cuando era posible) se les daba en la mañana y la tarde un cocimiento de tamarindos con un dragma de nitro y cremor. Si los enfermos estaban débiles, se les administraría *opiata de Masdervall*,²⁷ cuya receta se acompañaría de una a dos dragmas dos veces al día y se les daría en abundancia agua de quina. Si aparecieran pintas en el cuerpo u otras señales de corrupción como flujos de sangre o diarreas muy hediondas, se les haría tomar la misma agua cargada de espíritu de nitrato, pero agria. Si les acometieran convulsiones u otros movimientos de debilidad, se les daría al día un grano de opio al atardecer. Se tendría cuidado de que diariamente giraran el cuerpo y que no usaran "subs-

tancias gruesas" por alimentos, sino líquidos, de mantenerlos en ventilación y mudarles la ropa frecuentemente. La tintura antepútrida se administraría en cantidad media por día en el caso de que la mistura de Masdervall no surtiera efecto. Si la enfermedad se presentase verdaderamente inminente después del vómito que hemos dicho, no había que usar sino la quina en polvo, proporcionándolo en dosis de dos dragmas o media dosis por día hasta la total desaparición de la calentura.

Otra de las preocupaciones era la ropa adecuada que debían llevar los pasajeros y la misma tripulación, con el fin de preservar la salud de los viajeros. La ropa ligera y la que se encontraba en contacto directo con la piel se lavaba esporádicamente con agua de mar. La ropa gruesa rara vez era lavada, por ser sumamente tardado su secado.

Es difícil determinar la tasa de mortalidad en la marinería. Algunos historiadores se han limitado a decir que era pavorosa. Sin embargo, un aspecto es innegable: la enfermedad causaba en las tripulaciones más muertes que la misma guerra. En las flotas de las Indias, enfermedades y naufragios elevan más las cifras y estadísticas de muertes que los combates navales.

Viveres

Todos los grandes navegantes españoles, portugueses, franceses, ingleses, holandeses e italianos, desde Colón a Vasco de Gama, pasando por Magallanes, Cabot, Tasman y Behring, que con su astucia, arrojo, valor e intrepidez exploraron los entonces desconocidos rincones del orbe, sabían que el problema más grave que se planteaba para las navegaciones lejanas era hacer soportar a la tripulación la duración de un viaje sin renuevo de agua dulce y víveres frescos.

La primera diligencia en el barco era la de

arquear el buque escrupulosamente y señalar el sitio para la carga dejando el preciso para la aguada y víveres. Los víveres irán en la popa y proa compartidos los pesos de modo que con el consumo diario de la ra-



10. Petronilo Monroy (1836-1882), *Agustín de Iturbide*, 1865, óleo sobre tela, Palacio Nacional.

ción resulte próximamente igual alijo en las Cabezas, para que se mantenga la misma diferencia de calado con que se salga del Puerto.²⁸

Los tres días anteriores a aquel en que se iniciaría el viaje, se embarcaba la pólvora, medicinas, dietas vivas, resto de víveres y otras prevenciones.²⁹

La dieta a bordo, aunque baja en ciertos nutrientes claves, era más que adecuada en calorías, equilibrada en su conjunto y suministradora de casi todas las vitaminas y los minerales necesarios para una buena salud.³⁰

Se programaban 19 días de carne al mes, 9 de pescado y tres de queso. A finales del siglo XVII se permitía una libra de bizcocho al día. Las provisiones básicas iban siempre acompañadas de especias y condimentos, como canela, clavo, mostaza, perejil, pimienta y azafrán. Las cebollas y los ajos figuraban a menudo como las más importantes por contener un alto índice vitamínico.

Los pasajeros llevaban sus reservas alimenticias. En su equipaje de mano guardaban frutas y verduras frescas, aunque sólo era para unos cuantos días. Se creía que los limones quitaban el mareo y para su conservación los llevaban en cajas con arena.³¹

Las plagas de animales parásitos eran temidas. Las ratas y los ratones eran excelentes marineros que devoraban el alimento y corrompían el agua potable. Mordisqueaban tinajas, sacos, cajas y barriles; mataban a las aves indefensas y, no conformes con eso, acababan con jarcias y velamen.

Quizás el fresco más realista y dramático lo relate un personaje natural de Vicenza, caballero de Rodas, acompañante de Magallanes y marinero de la nave Trinidad: Antonio Pigafetta:

Nos quedamos tres meses y veinte días sin tomar víveres ni otros refrescos. No comíamos más que viejo bizcocho hecho polvo, todo lleno de gusanos y hediondo de la inmundicia de orina que las ratas habían hecho encima después de haberse comido el bueno. Bebíamos un agua amarilla infec-

ta. Nos comíamos los cueros de que estaba forrada la gran verga a fin de que ésta no cortara las cuerdas. Pero estaban endurecidas por el sol, la lluvia y el viento. Los dejábamos pues macerar en el mar cuatro o cinco días, luego los poníamos un rato sobre las brasas. Los comíamos, como comíamos mucho serrín, así como ratas, que costaban medio escudo cada una. Y aún no se encontraban bastantes.³²

Antes de hacerse a la mar, las embarcaciones debían llenar el que quizás era el más importante formulismo: abastecerse de agua y alimentos por los días que iban a estar en alta mar. Cuando llovía los marineros acomodaban en la cubierta recipientes para contener el agua, la cual, en muchas ocasiones, completaba las raciones. Los que no bebían más que agua, tenían derecho a un suplemento de comida.³³

La cocina debía ir equipada con lo siguiente: un fogón con dos calderos grandes de cobre, dos belduques,³⁴ dos medidas de hoja de lata, un embudo, unas balanzas con su marco, una libra de azufre, una libra de yesca, dos candados chicos, una espumadera, dos ollas chicas de cobre y un metate con su mano.³⁵ El capitán, el maestro, el piloto y el escribano comían aparte y mejor. Se les destinaba la mejor carne y en caso de que hubiera, tenían acceso a huevos y frutas.

Sin lugar a dudas, el alimento principal de la dieta marinera lo constituían el jamón o el tasajo. El que por lo general se llevaba a bordo era hecho con la papada o la barriga del puerco, en pedazos de entre 20 y 30 libras. Era común verlo en travesías en el Caribe, colgado de lazos en los corredores de la popa. El fuerte olor incitaba el apetito de tiburones y barracudas, que seguían a la nave durante grandes distancias.

La carne que no fuera de porcino debía ser de novillo, sin costillas y sin hueso, mientras que el pescado era bacalao, robalo, mojarra y corbina, todos perfectamente bien salados. Los animales que iban vivos durante la travesía (terneras, gallinas y ovejas) era difícil encontrarlos en las costas, por lo que casi siempre se enviaban desde lugares alejados de ellas y se embarcaban en el último momento.

El pan, que junto con el jamón y el tasajo era el principal alimento que se encontraba en el rancho de los buques, era horneado en la capital o en Puebla. A Joseph Manuel de Lara, dueño de una panadería en la capital, le solicitaron 505 quintales de bizcocho bajo y 16 de blanco para la fragata La Milagrosa. Incluso, para comprobar su calidad, el virrey envió a peritos para su reconocimiento.

El pan se elaboraba con harina de trigo más o menos entera, se le añadía levadura para hacerla subir algo antes de introducirla en el horno. Cuando estaba ya cocido, se metía otra vez en la hornaza para que se secara y durase más que el pan corriente. A este proceso se debe el nombre de *biscotto*, "dos veces cocido".³⁶ El tueste del pan debía ser exacto para retardar lo más posible la acción destructiva del tiempo y la humedad. Cuanto menos migajas hiciera el pan, era considerado de mejor calidad. Iba envuelto en cajas forradas de estaño y calafateadas, pero era poco lo que se podía hacer. En el viaje, las ratas, cucarachas, gusanos, garrapatas y gorgojos contribuían al deterioro.

El agua también presentaba problemas. Con el correr del tiempo, iba adquiriendo un color turbio y empezaba a oler mal debido a las barricas o toneles que, en algunos casos, estaban enlamados. No era raro recoger agua de las tormentas, sobre todo en los barcos españoles que cruzaban los océanos.

Por lo general, los buques españoles llevaban alimentos especiales para enfermos: bizcocho blanco, huevos, azúcar, almendras, dulce de cajeta y pasas. Se embarcaban pensando que estos alimentos podían mejorar a aquel que cayera enfermo. Los huevos se conservaban manteniéndolos sumergidos en agua fría de mar. Sólo cuando fracasaban estos alimentos entraba en escena el cirujano.

Los víveres debían ser surtidos desde la ciudad de México o lugares aledaños como Puebla, puesto que en algunas ocasiones no se encontraban ni en el puerto ni en sus inmediaciones. Los fletes desde la capital al puerto de Acapulco eran costosos. El pan era llevado desde Puebla, por lo que su transporte ofrecía serias dificultades. Era sumamente difícil encontrar arrieros

conductores, ni aun por el subido flete de 14 pesos por viaje.

A pesar de lo poco apetitoso de los alimentos, eran sumamente nutritivos, e incluso se llegaba a pensar que si se era un simple campesino se comía mejor en medio del océano que en tierra. Sin embargo la dieta presentaba carencias importantes. Carecía de vitamina A (retinol), vitamina B (riboflavina) y vitamina C (ácido ascórbico). La ausencia de la primera podía causar ceguera nocturna, y en la dieta de los navíos solamente se encontraba en el queso. La riboflavina difícilmente podía causar graves desórdenes, mientras que la carencia total del ácido ascórbico conducía irremediablemente a una de las peores enfermedades sufridas por los hombres de mar en los siglos que siguieron a la expansión europea por nuestro globo: el temido y ya mencionado escorbuto.

Por ejemplo, del puerto de Acapulco a Manila se hacían 120 días de viaje, siendo necesario embarcar una ración para un promedio de 250 individuos. Es decir, para 250 personas, en una travesía de 120 días, era necesario abastecerse de 30,780 libras de pan ordinario y jamón o tocinetas: 27,360 raciones y 18 onzas que se dan a cada individuo.

Garbanzos, frijoles y lentejas se embarcaban en menor cantidad. Los primeros se consumían durante dos meses; de los frijoles se alimentaban por 40 jornadas y de lentejas solamente 20 días. Durante una doceava parte de la travesía se consumían habas y queso, y por dos semanas tenían acceso a la manteca de cerdo. A esto se agregaba media gallina o media libra de ternera; llevaban en los dos gallineros de la nao, 400 aves, 7 terneras de a 100 libras cada una y 50 botellas de vino.³⁷

En 1801, llegaron desde México, para 600 plazas del tornaviaje del navío El Montañés, los siguientes víveres: 800 quintales de bizcocho, 192 de jamón o tocineta, 113 de garbanzos, 40 de arroz, 40 de lentejas, 50 de frijoles, 40 de habas, 110 de vinagre, 20 arrobas de aceite de oliva para comer, 10 quintales de queso, 4 quintales de ajos, 8 de sal de grano y 8 libras de algodón pabilo para mechar. También se mandaron hacer 800 quintales de galleta, 2,034 tablillas

de chocolate, dulce, cajeta y una gallina diaria para tres personas. En total fueron 2,880 raciones para manutención de dichas dietas. También se llevaban 50 tazas de barro para la enfermería, 50 platos, 50 jarros y 50 cucharas. Para el tornaviaje del navío filipino nombrado San Pedro, alias el Cabiteño, con 363 plazas a la razón de dos onzas para cada plaza al día, se necesitaron 190 arrobas, 14 libras y 6 onzas de jamón magro, la misma cantidad de queso añejo, 130 cajetas de dulce para los enfermos, 2,287 arrobas de bizcocho (del que uno de cada veinticinco era blanco y lo restante prieto), 80 fanegas y 8 almudes de suministros por cuartas partes de garbanzos, lentejas, frijol y haba para 16 días de las vigilijs, a razón de una sexta parte de almud para cada día.³⁸ Para el tornaviaje de la fragata San Andrés se abastecieron en Puebla de vino blanco, vinagre, carne de puerco, jamón —elaborado de papada y barriga—, chile seco, dulce en cajeta —para los enfermos—, bizcocho bajo, blanco, lentejas, frijoles y habas.

Para el abastecimiento de los víveres el gobierno tenía contratados determinados establecimientos. En 1807, el capitán de la fragata La Cañonera se encontraba preocupado porque no llegaban los víveres, lo cual podía causar demora en la salida. No había recibido noticias de cuándo llegarían, y culpaba a los malos caminos de la tardanza a la que había que añadir todavía de cuatro a cinco días para embarcarlos y acomodarlos en el lugar correspondiente. La Cañonera debía llegar a las costas de Luson antes que el enemigo, porque temía se les asaltara. Después de que la mayoría de la tripulación se restableció en el hospital, quedando sólo doce hombres internados, acudió al capitán del galeón Magallanes para reclutar a quince hombres “indios o mexicanos” y de esta manera completar la tripulación para defender los intereses del rey en la islas Filipinas.³⁹

Del departamento de San Blas también salían embarcaciones. La goleta la Felicidad, alias “La Mexicana”, haría un viaje durante 181 días y la contaduría de la Real Hacienda del Departamento de San Blas ordenó para 25 plazas lo siguiente: 1,200 raciones de carne, jamón y menestras⁴⁰ en lugar de pescado 600 raciones de

queso, manteca para las menestras, remplazo de pescado y queso, 1,800 raciones en arroz, garbanzo, lenteja y frijol; seis barriles de vinagre, sal, una arroba y 10 libras de chile, suficiente agua y leña, un tabor de jarabe de limón, un barril de aguardiente de Castilla, 20 gallinas y una fanega de maíz para mantenerlas, seis botijas de aceite para comer, cuatro arrobas de galleta fina, cinco arrobas de sebo, una arroba de chocolate y frascos de ajos y cebollas.

La nao Magallanes requirió, en 1807, para su regreso a Manila, los siguientes víveres: para 228 plazas en 120 días se necesitaban 27,360 raciones de pan ordinario y jamón o tocinetas. Los garbanzos eran para 60 días con un total de 13,680 raciones. De frijoles era para 40 días, o sea, 9,120 raciones. De lentejas y habas para 10 días se necesitaban 2,280 raciones y de queso 3,648 raciones para 16 días. Se necesitaban 200 libras de manteca de cerdo. También llevaban gallinas, terneras de 100 libras y 50 botellas de vino. Cuando la goleta de Nuestra Señora de Guadalupe, alias “La Sonora”, iba a salir al presidio de Loreto, se compraron víveres y sobre todo queso para los días de mal tiempo en que no podía encenderse el fogón.⁴¹

Cuando una nave llegaba a tierra, el ansioso pueblo se dirigía al paciente e incansable puerto, donde acudía a calmar su curiosidad, admirando las riquezas traídas del otro lado del río océano. Por ejemplo, cuando el pataché de Nuestra Señora de la Portería arribó a la ciudad de Los Reyes de Acapulco una tibia mañana con fecha 30 de enero de 1758, se hizo un reconocimiento de los bastimentos que sobraron: 11 cajones de carne y tocino, 8 cajones de pescado, 19 tinajuelas de carne frita, una porción de bizcocho a granel y 5 bayones⁴² de mango. A excepción de esto último, todo lo demás estaba podrido, fétido e incomible. A pesar de que los alimentos estaban estropeados, eran puestos en remate con la única condición de que nos los consumiera ningún ser humano. Nunca faltaba algún porteño decidido a adquirirlos. José de Leyva, propietario de la hacienda San Marcos de Acapulco, compró a 8 reales la arroba de tocino rancio, con lo que pensaba elaborar jabón.

En 1772 se suscitó otro caso. Al regreso al puerto de Acapulco de la fragata San Carlos, se trasladó a los almacenes lo que no se había consumido: bizcocho ordinario hecho masamorro,⁴³ bizcocho de dieta amargo aventado y añejo, tajajos de España húmedos, queso de España inútil, cajetas agrias y mazacotudas, garbanzos picados y gantas de frijoles, lentejas y habas.⁴⁴ En 1804 a la llegada de la nao San Fernando alias de "Magallanes" se hizo también un inventario de los víveres inservibles. Se hacían posturas para comprar galleta, arroz y tocino inútil del "rancho" sobrante. Antes se veía si los víveres estaban completamente "corrompidos", inútiles para el consumo. Se veía si alguno podía ser aprovechado sin que perjudicasen la salud de los consumidores. Concluida la diligencia, se fijaban rotulones convocando a postores para el remate. Los interesados se presentaban en el galerón del rey, donde se depositaban los mencionados víveres. Después, en presencia del gobernador militar y político del puerto, gobernador delegado de la Real Hacienda en los asuntos de las naos, eran puestos a la venta. Lo que había

sobrado eran varias arrobas y libras de galleta picada, arroz y 14 barriles de tocino. El arroz servía para cebar cerdos; el tocino rancio para hacer jabón. Lo que se encontraba en buenas condiciones era conservado para el viaje de regreso.⁴⁵

Sin lugar a dudas, el papel que desempeñaron aquellos valerosos hombres de mar, así como sus naves (espléndidos símbolos de las aspiraciones imperiales al tiempo que eficaces instrumentos de guerra y transporte) tuvo un solo fin: el mantenimiento del impresionante imperio español que surgió con posterioridad al descubrimiento de América.

Atacados por enfermedades, desafiados por las fuerzas naturales, necesitados por el imperio y obligados por el amor a su rey y a Dios, estos hombres superaron adversidades y vencieron obstáculos que parecían insalvables.

Este trabajo es un homenaje a aquellos que sin más defensa que su inteligencia y sin más armadura que su piel, se enfrentaron con el océano. Perdieron muchas batallas, pero ganaron más.

Notas

¹ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Marina, Reglamento adicional a la ordenanza de Marina para los navíos de las Islas Filipinas que con efectos de su comercio viajan a la Nueva España, Dispuesto por el señor D. Ignacio María de Alava Xefe de Esquadra de la Real Armada y Comandante General de la de los mares de Asia, comisionado de Real Orden para el arreglo de la Comandancia de Marina en Manila, Ympreso de orden del mismo, En la imprenta de Nuestra Señora de Loreto del pueblo de Sampales por Fr. Pedro Arguelles de la Concepción año de 1802, p. 5.

² Salazar, en Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*.

³ Jean Favier, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*, México, FCE, 1995, pp. 260-261.

⁴ Virginia González Claverán, *Malaspina en Acapulco*, Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1989, p. 118.

⁵ AGN, Filipinas, vol. 17, exp. 29, 1783, "Expediente formado a consulta del Tribunal de Cuentas pidiendo se le pase la orden que se comunica a los tenientes de castellano de Acapulco para el despacho de la goleta de San Francisco Xavier alias la Chata y el testimonio de su regimiento".

⁶ *Ibid.*, vol. 17, exp. 28, 1783. "Expediente promovido por el castellano de Acapulco sobre que se remitan las medicinas que expresa a el Hospital de aquel puerto".

⁷ Josefina Muriel, *Hospitales de la Nueva España*, 2t., México, UNAM/Cruz Roja Mexicana, t. I, p. 217.

⁸ José Losana Méndez, *La sanidad en la época del descubrimiento de América*, Madrid, Cátedra, 1994, p. 143.

⁹ Virginia González Claverán, *op. cit.*, p. 118.

¹⁰ AGN, Marina, vol. 8, exp. 8, 1789, "Estado que manifiesta los méritos y servicios del profesor en cirugía médica aprobado por el Real Colegio de Barcelona y de la clase de segundos de Real Armada D. Luis Pava y Estrada de edad de 46 años, soltero".

¹¹ *Ibid.*, vol. 47, exp. 3, 1802, "Sobre habilitación de medicinas para el Hospital Militar de Manila".

¹² En la ciudad de México se registraron fuertes incendios en los obradores de las boticas. En la establecida en la esquina de la calle de la Palma se registró uno que se extendió con suma rapidez, por las sustancias inflamables existentes. Juan Ignacio Castoreña y Juan Francisco Sahagún de Arévalo, *Gacetas de México*, Reimpresión de la edición facsimilar de México, México, Condumex, S.A. de C.V., 1986, t. I, p. 227.

¹³ AGN, Filipinas, vol. 60 exp. 10, 1808, "Sobre ex-

tracción del opio que se remitiría a Manila en los cajones de medicinas en la anterior expedición de la nao Magallanes”.

¹⁴ Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, 1991, p. 267.

¹⁵ AGN, Marina, vol. 13, exp. 14, 1778, “Viveres de boca”.

¹⁶ Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p. 260.

¹⁷ AGN, Filipinas, vol. 63, exp. 5, 1800, “Socorros a varios individuos de la Escuadra del Asia transportados en la fragata Pilar para continuar su viaje a España”.

¹⁸ AGN, Marina, vol. 45, exp. 4, “Certificación médica de Bernardo de Silva”.

¹⁹ AGN, Filipinas, vol. 63, exp. 11, 1801, “Victorio Visoso maestro de viveres de la fragata Fama sobre la licencia absoluta y pasar a España por enfermo”.

²⁰ *Ibid.*, vol. 30, exp. 9, ff. 136-137, “Manuel Herrera por si y demás vagos que se habían destinado a Filipinas sobre que los trabajos y enfermedades padecidos en la estadía y vuelta de Acapulco se les exima del servicio de las armas”.

²¹ *Ibid.*, vol. 14, exp. 23, 1780, “Instancia de don Matías de Porras, maestro de plata de la fragata Filipina San José, quien por las enfermedades que padece pide permiso para quedarse en este reino”.

²² *Ibid.*, vol. 46, exp. 17, 1810, ff. 346-359, “Sobre enfermedades de los reos europeos depositados en la Acordada destinados a Filipinas”.

²³ AGN, Marina, Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina, p. 29.

²⁴ Ceguera o privación total o parcial de la vista, transitoria o permanente, ocasionada por una lesión en la retina en el nervio óptico, o en el encéfalo, sin señal exterior en los ojos. Esta afección se llama también gota serena y catarata negra. Es debida a causas muy diversas, como intoxicaciones, diabetes, albuminuria y artritis, etcétera.

²⁵ AGN, Marina, vol. 256, exp. 2, 1809, “solicitud del teniente de navío D. Francisco Parraga sobre que S. M. le confiera una de las intendencias vacantes de este reino”, *op. cit.*

²⁶ Terciana calentura que da cada tercer día.

²⁷ José Masdervall, médico español, autor de la *Relación de las calenturas antepútridas y malignas en el principado de Cataluña*. Hizo uno de los mejores estudios de topografía médica en España. La receta de la opiata

de Masdervall era la siguiente: se pone en una vasija 6 granos de tártaro emético, 3 dragmas de cremor tártaro. Se muelen muy bien y se trituran en un mortero de vidrio durante media hora y se añade la quina bien pulverizada, una onza de jarabe de vinagre, 3 onzas y media. AGN, Marina, vol. 235, exp. 7, 1801, ff. 166-264, “Quedo enterado por el relevo del farmacéutico que está hecho cargo de la botica de este apostadero”, *op. cit.*

²⁸ AGN, Marina, Reglamento adicional a la ordenanza de Marina, p. 10.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p. 266.

³¹ *Ibid.*, p. 254.

³² Jean Favier, *op. cit.*, p. 435.

³³ Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p. 239.

³⁴ Cuchillo grande con hoja puntiaguda.

³⁵ AGN, Filipinas, vol. 21, exp. 7, ff. 174, 1785, “Estado y reglamento de rancho que por la Contaduría de la Real Hacienda del Departamento de San Blas se forma para la tripulación de la goleta de S. M. nombrada la Felicidad alias la Mexicana para 25 plazas de ración y 181 días que se le consideran de navegación al viaje que de orden superior va a verificar”.

³⁶ Carla Rahn Phillips, *op. cit.*, p. 255.

³⁷ AGN, Filipinas, vol. 60, exp. 2, 1807, “Sobre la habilitación de viveres de la nao Magallanes a su retorno de Manila”.

³⁸ *Ibid.*, vol. 13, exp. 14, 1778, “Viveres de boca”.

³⁹ *Ibid.*, vol. 60, exp. 1, 1807.

⁴⁰ Menestras: Sopa hecha con diferentes verduras y con pedazos de carne.

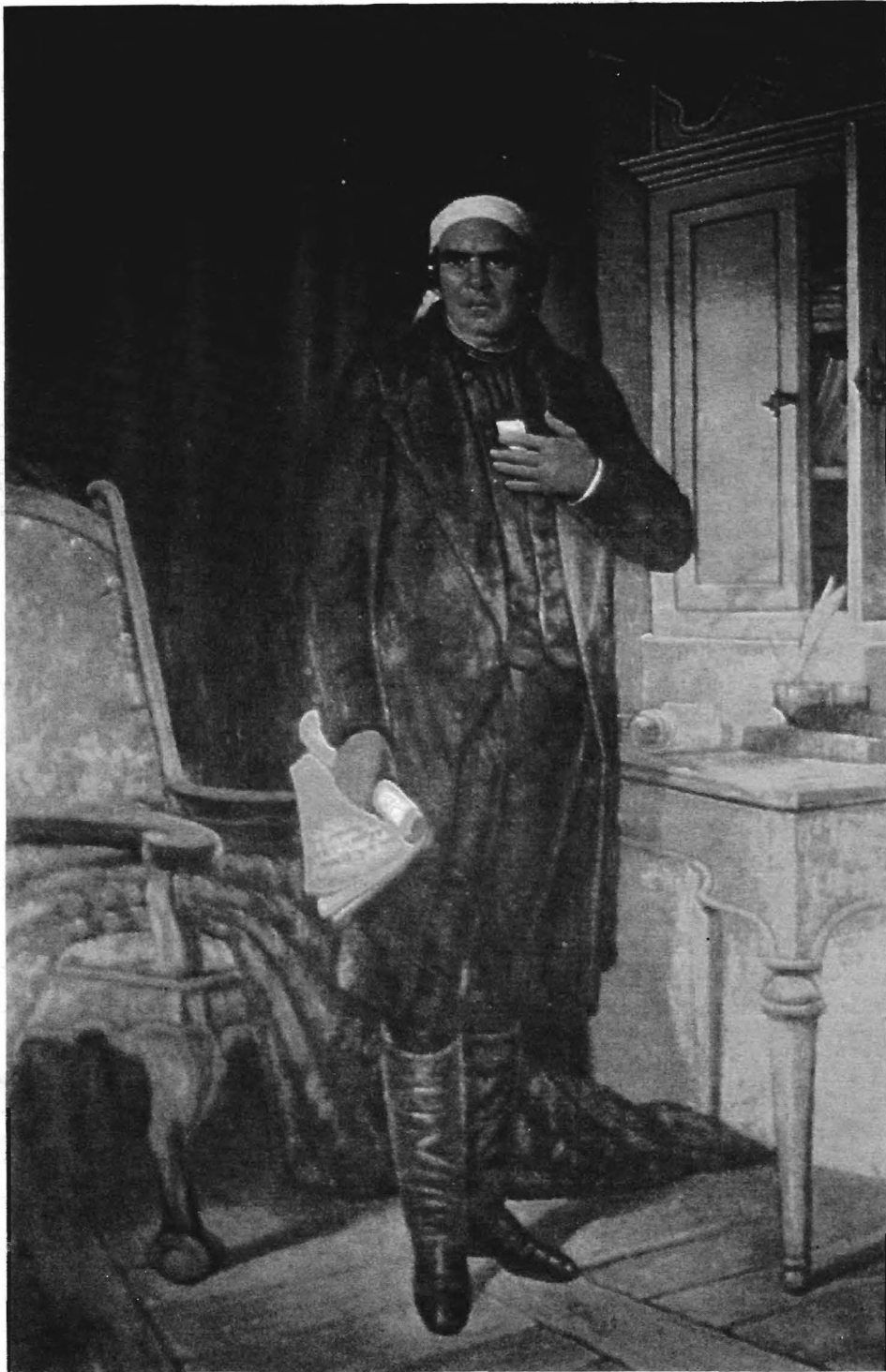
⁴¹ AGN, Marina, vol. 49, exp. 138, 1785, “Extracto y reglamento de rancho para 4 meses y 14 personas que se embarcan en la goleta de Nuestra Señora de Guadalupe, alias ‘La Sonora’ compradas las raciones que señala la ordenanza y el número de personas y plazas de su tripulación para el presente viaje que va a emprender al presidio de Loreto”.

⁴² Saco de esteras para guardar verduras o frutas que se usa en Filipinas.

⁴³ Deterioro causado por la humedad.

⁴⁴ AGN, Filipinas, vol. 9, exp. 5, 1772, ff. 213-218, “Testimonio de las diligencias que se practicaron por los viveres sobrantes de la fragata San Carlos, que el año pasado de 1770 regresó del puerto de Acapulco”.

⁴⁵ *Ibid.*, vol. 39, exp. 11, 1804, “Expediente de reconocimiento de viveres de la nao San Fernando alias el Magallanes”.



11. Petronilo Monroy (1836-1882), *José Ma. Morelos*, 1865, óleo sobre tela, Palacio Nacional.