

LOS MARINOS, LA SALUD Y EL MAR

“El aseo es el alma de la Marina”.
Colbert (que engloba en esta frase toda la higiene de su tiempo).

“El número de marinos que, en tiempo de guerra, mueren por naufragio, hambre, combate o encarcelamiento, es insignificante comparado con el de los que mueren por enfermedades marítimas u otras propias de climas no temperados”.

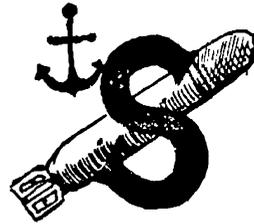
Dr. James Lind (el más célebre médico de la Marina Inglesa, al comienzo de su libro sobre la mantención de la salud en las dotaciones de la Armada Real. 1757).

“¡Como si la salud de los hombres no fuera la base de todas las operaciones de guerra!”.

Bougainville (en sus Diarios. 1780).

“Lo importante en todas las acciones militares es la salud”.

Nelson (carta del 11 de marzo de 1804).



OLAMENTE estas pocas citas muestran que la importancia de la salud de las dotaciones de los buques no pasó inadvertida a algunos hombres de genio. Pero estos espíritus clarividentes eran muy raros, y más raros aún los historiadores navales que comprendieron, además de la gloria de los combates, el papel trágico de la enfermedad y de la muerte.

Durante siglos, la historia fue principal o casi únicamente, biográfica y narrativa: relatos de campañas, de batallas y de la vida de héroes y de grandes personajes. No se encuentran reflexiones o conclusiones, salvo en ciertos autores de memorias, que mejor pueden clasificarse como verdaderos historiadores.

En el siglo XIX, los estudios sobre informes de guerra y política, como los de Clausewitz, ampliaron los conceptos. No obstante, la mayor parte de los historiadores continuó menospreciando la importancia del mar. En general, los autores eran hombres de tierra y como tales conocían las consecuencias inmediatas de las acciones terrestres, lo que no sucedía en relación con las lejanas operaciones en el mar. Compárese por ejemplo la repercusión que tuvieron, en su época, las ba-

tallas de Austerlitz y de Trafalgar. No obstante, ahora sabemos que fue Trafalgar la que condujo a Waterloo, donde se decidió la suerte de la guerra.

Desde que a fines del siglo XIX el historiador estadounidense Mahan demostró la influencia decisiva del poder marítimo en la historia de los pueblos y del mundo, surgió la preocupación por estudiar la historia marítima en sus aspectos estratégicos generales y, en una fase más reciente, también en los aspectos logísticos, incluyendo este término las comunicaciones, abastecimientos y administración, o sea, lo que permite a las flotas de guerra vivir y combatir.

— Raramente encontramos en documentos históricos mención de lo que fue, durante muchos siglos, la pesadilla de los gobernantes y autoridades de marina: el reclutamiento de las dotaciones, su adiestramiento y su conservación.

El reclutamiento de decenas de miles de hombres para las flotas de las grandes potencias marítimas era uno de los problemas más difíciles, algo permanente y a veces dramático, cuando no insoluble, a causa de las epidemias y enfermedades habituales en el mar. En tierra las epidemias también tuvieron su papel en los ejércitos. Pero un ejército diezmando por la enfermedad podía reconstituirse con facilidad, recurriendo a las reservas o admitiendo mercenarios. Cualquier hombre robusto puede convertirse rápidamente en un buen soldado. Sin embargo, hay que tener cuidado con este concepto, como lo demuestra el Dr. Soubeyran en su libro "Napoleón, un millón de muertos", al citar el error fatal del emperador que, considerando inagotable el reclutamiento, trataba de compensar por medio de él las insuficiencias de su servicio sanitario y las pérdidas enormes que por esto se produjeron. Incluso así, se necesitaron veinte años de guerra para llegar al agotamiento total.

En el mar, las cosas se producían de forma diferente y el problema era infinitamente más grave e inmediato. No se podía reconstituir una flota en operaciones, sobre todo si éstas tenían lugar en zonas alejadas, y como el número de hombres a bordo para el combate era limitado, las consecuencias de una epidemia o de una calamidad sanitaria eran en la mayor parte de los casos, irreparables.

Un breve resumen de la salud en la historia de las luchas en el mar contribuirá ciertamente a revelar algunos ejemplos que, por su autenticidad, causarán espanto.

En la antigüedad

Hay varios ejemplos de las consecuencias del estado de salud de las tropas embarcadas, sobre todo en operaciones anfibia. Las travesías en el Mediterráneo eran relativamente cortas y, por esa razón, el escorbuto, más tarde un gran flagelo marítimo, era desconocido todavía.

El mareo, motivo de burla, y muy conocido tanto en ese tiempo como ahora, podría haber costado caro a los romanos, pues las tropas de Escipión, como más tarde las de César, estaban tan enflaquecidas al desembarcar en Africa, que un ataque inmediato las habría aniquilado fácilmente.

En la última guerra mundial, las tropas americanas desembarcadas en algunas de las islas del Pacífico podrían haber sufrido iguales contratiempos. Nosotros los marinos, no debemos mofarnos de los soldados en este aspecto; bien sabemos que cuando permanecemos mucho tiempo inactivos en tierra también padecemos de mareo y, en caso de guerra, ciertamente sufrimos las consecuencias. . .

En otro aspecto, en el año 533, el cuerpo expedicionario de Belisario, enviado por el emperador bizantino Justiniano contra los vándalos, instalados en la actual Tunisia, perdió una buena parte de sus efectivos en el mar debido a intoxicaciones alimenticias provocadas por víveres deteriorados. Ante un adversario más aguerrido que el rey vándalo Gelimer, este hecho podría haberle costado muy caro.

Este es el primer ejemplo de intoxicaciones alimenticias masivas que vendrían a desempeñar un importante papel en las guerras navales del siglo XVI.

Epoca Medieval

Durante mucho tiempo la historia marítima fue casi únicamente mediterránea y hecha por griegos, fenicios, cartagineses, romanos, bizantinos, árabes, cruzados y repúblicas o reinos italianos e ibéricos. Los vikingos casi no combatieron en el

mar, al contrario de sus descendientes, los normandos de Sicilia.

Las guerras marítimas se extendieron al Occidente, sobre todo por las rivalidades medievales de Felipe Augusto contra Carlos VII. Pero entonces las acciones eran breves y se desarrollaban junto a la costa. Por eso, a pesar de ser sangrientas y feroces — los vencidos, heridos o no, no eran aprisionados sino lanzados al mar— no eran agravadas por enfermedades que no fuesen las que usualmente había en tierra.

Una excepción, que por lo demás tuvo lugar sobre todo en tierra, fue el bloqueo de Damiette en 1249-50, donde el ejército y la flota, bloqueados por San Luis (Luis IX), fueron aniquilados por el escorbuto en su forma más violenta. La enfermedad, que era desconocida en ese tiempo, fue atribuida a la corrupción de las aguas.

En el siglo XVI: Revolución Marítima

Nuevas Marinas - Nuevas Enfermedades

Todo iría a cambiar y a tomar nuevas dimensiones a partir del siglo XVI. Efectivamente, es en esta época cuando los grandes descubrimientos se extendieron simultáneamente al mundo entero, con rutas muy extensas. La existencia de numerosos estados junto al perfeccionamiento de las técnicas navales, hizo posible la creación de flotas de alta mar con mucho más poder que las anteriores. La utilización de cañones a bordo, más pesados, obligo a modificar las estructuras de las embarcaciones, dotándolas de portas y baterías. Los navios, cada vez mayores también, tenían que ser dotados de un inmenso velamen que se fragmentaba y complicaba.

A pesar del aumento de tonelaje, la artillería y el aparejo del buque exigían tales efectivos que los hombres se amontonaban a bordo. Los efectos de este sobrepoblamiento eran agravados además por las largas estadias en el mar, a veces meses o años, en lugar de días o semanas, como era antes.

Simultáneamente, la navegación comercial experimento un gran desarrollo. Pero si bien en la marina mercante los viajes eran más continuados en relación con los de la marina de guerra, la aglomeración a bordo era mucho menor.

La evolución de los navios y de los viajes que realizaban origino una nueva patología, con la aparición de enfermedades tropicales, que se mantenían por largo tiempo. El siglo XVIII sería, tal vez, el peor, en el aspecto de la salud naval.

Las enfermedades marítimas desde el siglo XVI al XIX

Un hecho irrefutable es el que Lind destacó y fue citado ya: el número de muertos en combate — y hubo batallas sangrientas y combates mortíferos— es irrisorio comparado con los que murieron por enfermedad.

Evidentemente, el hecho de estar embarcados no ponía a los marinos a cubierto de las enfermedades de los civiles y soldados en sus contactos en tierra. Por el contrario, la promiscuidad en que vivían favorecía incluso el contagio. Pero, además de esto, había para ellos una patología propia, debido al hecho de permanecer mucho tiempo a bordo y en el mar.

El amontonamiento en los alojamientos bajos de las baterías era abrumador para el tamaño del buque. Apenas había espacio para transitar, especialmente para dotaciones que alcanzaban a veces a 900 hombres, y más aún cuando llevaban tropas embarcadas. En estos alojamientos, muy oscuros, el aire era irrespirable. ¡Y qué decir de los sollados y pañoles donde la llama de una vela casi se apagaba!

La humedad brotaba de las juntas del maderamen del casco y los golpes de mar inundaban el buque. Además de esto habría que agregar los excesivos lavados de las cubiertas con agua salada que no alcanzaba a secarse y los vapores exhalados por el agua fétida que se pudría en los dobles fondos, el pozo náutico.

La prohibición, que era también imposibilidad, de cambiar de ropa, dejaba a los marinos empapados en sudor. La falta de agua dulce — otro de los flagelos de las antiguas marinas— impedía un cuidadoso lavado del cuerpo; por esta razón la suciedad y los piojos hervían en los alcázares.

Se sabe que el término "matelot" (marinero, en francés) proviene de una palabra holandesa que significa compañero

de alcoba, ya que, durante mucho tiempo, a partir de 1600, un coy era usado por dos hombres alternadamente.

Por eso surgieron frecuentes epidemias de tifus exantemático — la fiebre contagiosa de los navios, como se decía entonces— transmitidas por el piojo del cuerpo, sin hablar de las fiebres tifoideas — las fiebres pútridas de la época— y otros padecimientos contagiosos.

Paradójicamente, las pestes transmitidas por las pulgas, frecuentes en tierra en la cuenca mediterránea, no producía daño en las escuadras. Las bronquitis y otras enfermedades pulmonares, el reumatismo, etc., contribuían al envejecimiento precoz de los marinos. La tuberculosis parece no haber sido frecuente sino a fines del siglo XVIII.

En campaña, los marinos y soldados que participaban en las operaciones anfibia coloniales, morían de paludismo, en su forma perniciosa, o de fiebre amarilla, durante mucho tiempo confundidas la una con la otra. Eran las fiebres, agregándose a ellas diarreas de sangre, o sea, la disentería amibiana, muchas veces mortal (el verdadero cólera sólo vendría de la India en 1817). Las enfermedades de tipo alimenticio, tal vez más que las precedentes, irían a influir también en la salud de los marinos.

La ración alimenticia, salvo la situación de hambre por agotamiento o adulteración de víveres, era suficiente. Tenía aproximadamente 4.000 calorías, comprendidas las bebidas alcohólicas, lo que era superior a la de los soldados de la misma época. Teóricamente era bien equilibrada en hidratos de carbono, proteínas y grasas. Pero no se sabía cómo conservar los alimentos, ni por el frío ni por el calor (las conservas datan del siglo XIX), ni por los embalajes impermeables a la humedad que ahora existen por todas partes. Nada se conocía para la carne, a no ser la sal y los procesos de salazón (buey o cerdo). Se trataba de llevar a bordo animales vivos — sobre todo en Francia—, bueyes, pollos y carneros (nunca conejos, que comían mucho y . . . traían mala suerte). Sin embargo, era necesario alimentar a esos animales; el mal tiempo hacía que muchos muriesen, el estiércol llenaba el ambiente de a bordo con olor repugnante, además de provocar tétanos, entonces frecuente.

Los marinos, ávidos de carne fresca, daban caza a los ratones. El estado mayor de Bougainville, reducido a alimentarse de ratones, los encontró deliciosos.

Las legumbres eran secas, porotos, habas y las famosas harinas, popularizadas en las canciones, se llenaban de gorgojos.

En materia de pan, salvo raras excepciones, había un bizcocho, muchas veces descompuesto y con gusanos, o tan duro para las arruinadas encías de los marinos que sólo conseguían tragar lo mojado.

El escorbuto y la carencia de vitamina C

El problema más grave de los navios era la falta de verduras frescas, que son parte esencial en el abastecimiento de vitamina C. Hay otras carencias — las de vitamina A, originando perturbaciones visuales, las de vitamina B, causando el beriberi— pero estas enfermedades, comparadas con el escorbuto, que proviene de la falta de vitamina C, eran secundarias y episódicas.

Así, durante mucho tiempo, sólo fue tomada en consideración la forma aguda de carencia de vitamina C — el escorbuto— como las lesiones de las encías, las hemorragias, postración y, finalmente, la muerte. ¡Era una enfermedad horrorosa!

El lector de hoy, ilustrado por la publicidad médica y consciente de lo indispensable que es la vitamina C en la lucha contra el frío y para soportar grandes esfuerzos, comprenderá cómo su carencia, incluso sin considerar el escorbuto, enflaquecía a los marinos de esos tiempos y les disminuía la resistencia a las infecciones, agravando todas las enfermedades intercurrentes que tuvieran.

Hasta el siglo XIX, y después aún, esta carencia que paulatinamente iba cediendo, pero que siempre era de temer, continuar a debilitando las encas de los hombres de mar que por esa razón antes de envejecer ya eran desdentados.

La falta de vitaminas fue la causa principal de la mortalidad entre los marinos, sobre todo en campaña, en ausencia incluso del grave escorbuto.

La primera epidemia de escorbuto se produjo en la escuadra de Vasco de Gama, en 1498. Tal como en 1250, la enfermedad todavía era desconocida. Agre-

gándose a todas las carencias, el agua dulce no se conservaba en los recipientes de madera, pudriéndose e infectándose. Debido a la falta de escalas de reabastecimiento, incluso con grandes provisiones, era necesario racionarla lo más posible, por mala que fuese. Una de las consecuencias de esto era el gran consumo de bebidas alcohólicas — hasta dos litros de vino además del aguardiente, entre los franceses, y cuatro litros de cerveza, que se echaba a perder con frecuencia por ser floja, y a partir del siglo XVII ron, entre los ingleses— y las consiguientes borracheras . . .

Quien no conoce las típicas canciones del “Grand Courer” :

“Para de los combates reposar
Teníamos como manjar
Habichuelas y rancio tocino
Bizcochos que ya se habían echado a perder
Vinagre en vez de vino
Y alcanfor para el amanecer“ .

Un viaje a la India se pagaba con una mortalidad del 10% al año y a veces más. Este porcentaje era cruelmente reconocido y se aceptaba como natural, aun sin grandes epidemias. La noción de los antiguos sobre la vida eterna, el juicio de la comunicación de los santos con las familias, en una palabra, el sentido religioso de entonces, explicarían una cierta negligencia que ahora puede sorprendernos. Pero fuera de los períodos de crisis — epidemias, campañas especialmente duras, etc.— la jovialidad y la alegría volvían a los navios, luego que el peligro pasaba. Y esta alegría con cantos y danzas, estaba prescrita en las ordenanzas reales, donde se recomendaba a los oficiales que la favoreciesen. Claro que luego de una epidemia estas escenas podían ser macabras.

Alternativas y contrastes, pero sin eso ¿habría sido posible ser marino en esos tiempos?

Esquemáticamente diseñado el escenario, veamos los actos de la tragedia.

El negro romance de las guerras navales y las enfermedades del mar

En 1544 y 1545, las acciones navales entre escuadras francesas e inglesas fueron neutralizadas sucesivamente por intoxicaciones alimenticias mortales.

La lucha entre ingleses y españoles empezó en 1566.

En las Indias Occidentales — Antillas y costa de América Central— además del escorbuto, que según Hawkins mató en 20 años a diez mil marinos ingleses, las disenterías y las fiebres tropicales, paludismo, y más tarde la fiebre amarilla, calentura, no permitieron a los ingleses sino algunas oportunidades de pillaje. Los infortunios de orden sanitario tornarían vanos los esfuerzos de famosos capitanes, como Drake, Hawkins y Cumberland, dado que a los españoles les bastaba resistir hasta que apareciesen las fiebres en los buques ingleses. Por eso, los españoles de la actual Colombia llamaron a estas fiebres, que al fin y al cabo se convirtieron en sus mejores aliadas, las fiebres patrióticas.

Los ingleses pasaron entonces a hacer sus pillajes sobre Cádiz, lo que provocó la reacción de España.

En 1588, la célebre Invencible Armada, debilitada y retrasada por las intoxicaciones alimenticias y por el tifus, acabó por ser desbaratada, más por el temporal que por los ingleses. Estos, a su vez, víctimas del hambre, fueron diezmados también por una epidemia que mató dotaciones completas. Un ejemplo horroroso es el de la famosa nave “Elizabeth Jonas” en el que dos dotaciones sucesivas de 500 hombres murieron en algunos días. Si bien la Invencible Armada no había sido perseguida, y por desastroso que haya sido su regreso, la verdad es que acabó por quedarse sola en el mar, lo que hizo que Inglaterra viviese algún tiempo en el temor de verla reaparecer.

Se discutió mucho la naturaleza de esta epidemia fulminante — las personas morían en pocas horas— sin que llegaran a una conclusión. ¿Toxemias alimenticias como las de 1544-45? ¿Peste inglesa o el terrible sudor maligno, hoy desaparecido?

La falta de estructuras hospitalarias agravó la suerte de los marinos que desembarcaban enfermos y quedaban moribundos en las calles.

En 1589, una tentativa inglesa — “Viaje de Portugal”— armada con efectivos de fortuna, terminó en otra calamidad sanitaria (este término se vuelve casi una letanía) que arrastró al aniquilamiento el poderío naval inglés, el cual durante años

no aspiró más que a pequeñas expediciones, como la de Essex a Cádiz y la de Frolisher a Brest. Una de las consecuencias de esto fue que los españoles, habiendo recuperado la libertad de acción en la Mancha, pudieron socorrer a la Liga e impedir que Enrique IV tomara París, obligándolo a renunciar antes de ser señor de su capital.

Drake y Hawkins murieron de enfermedades tropicales, al intentar sus últimos golpes en las Antillas y los ingleses vivieron durante 60 años el temor de la América española. No hay duda de que la historia fue influenciada grandemente por las enfermedades de los marineros ingleses.

La epidemia inglesa de 1265 y el sitio de La Rochelle

Después de una expedición contra Argel en 1621, fallida por enfermedades, los ingleses sufrieron en 1625, de regreso de otro revés frente a Cádiz, un nuevo infortunio por epidemia. Doce navios se perdieron con sus dotaciones porque éstas estaban muertas o moribundas.

En 1626, Buckingham trató en vano de aparejar una flota para apoderarse de la isla de Ré, lo que permitió a Richelieu organizar su defensa, y cuando en 1627 se concretó el ataque, se malogró totalmente por las malas condiciones en que se encontraban las dotaciones de los navios y los soldados embarcados. Sin buenas condiciones sanitarias los soberbios navios ingleses de nada valían. . .

Así desapareció Inglaterra como potencia naval por cerca de 20 años. Hasta la Fronda apenas quedarían en el campo los franceses y los españoles. Las enfermedades de la Marina inglesa prestaron un gran servicio a Luis XIII y Richelieu.

En el tiempo de Cromwell, Inglaterra reconstituiría sus flotas y sus dotaciones. En las luchas en que iría a empeñarse contra Holanda a partir de 1625, el escorbuto y otras enfermedades actuaron de igual modo sobre las dos marinas y la suerte de la guerra no se decidió a favor de ninguna.

Por esa época fue que se realizó la única conquista inglesa en las Antillas. Rechazados de Santo Domingo, debido también a las enfermedades, Penn y Venables se apoderaron de Jamaica, donde

las débiles defensas españolas no pudieron resistir hasta que apareciese la calentura.

En la época de Luis XIV

La Fronda reduciría a cero la marina creada por Richelieu, pero Luis XVI y Colbert devolverían a Francia su perdido poderío naval.

Las grandes guerras navales que justifican las tesis de Mahan acerca del poder marítimo, comenzaron entonces. Eliminados los españoles, el juego va a transcurrir entre franceses por un lado e ingleses y holandeses por el otro.

Lo que mejor caracteriza la intervención de Colbert es su obra maravillosa y adelantada en el tiempo, en lo que respecta a las leyes relativas a la gente de mar. Es cierto que instituyó el duro sistema de las clases — 1670— para garantizar el reclutamiento de las dotaciones, pero en compensación creó los inválidos de la Marina — 1673— que con los sucesivos perfeccionamientos que experimentó hasta la revolución permitió a los franceses un avance social y médico-social de un siglo y medio en el mundo marítimo, no sólo en relación a las otras clases de franceses, sino a las marinas extranjeras.

Colbert dio gran importancia a la sanidad y entre 1668 y 1680 — setenta años antes que los ingleses— creó los hospitales navales de Rochefort, Brest y Tolón.

Toda la gente de mar, como también sus familias, tenían en ellos derecho a tratamiento y medicamentos, incluso a domicilio.

Pero como veremos, dio sobre todo a la higiene de a bordo una mayor importancia.

El aseo es el alma de la Marina

Esta fórmula de Colbert abarca todos los aspectos de la vida de a bordo. Un extremo rigor en el abastecimiento de víveres y una disciplina rígida con respecto a los reglamentos con miras al bienestar de las dotaciones, serían la base de la buena salud, en relación con su época, de que gozaban los marinos franceses. Las acciones en el mar no eran perturbadas por las enfermedades, a no ser cuando pasaban los cuatro fatídicos meses de

aparecimiento del escorbuto, para el que nada servía

El cuidado de la salud de las dotaciones francesas puede evaluarse como un ejemplo concreto.

Durante la campaña de La Mancha en 1690 y la victoria francesa de Beveziers — hoy Seachyheas, en Sussex — había sido prevista una cadena de hospitales a lo largo de la costa francesa, entre Dunkerque y Brest, para recibir a los heridos y enfermos desembarcados. Basta leer las irritadas cartas que escribió Seygnelay, hijo y sucesor de Colbert, a propósito de un ligero atraso en la organización de los socorros, para evaluar la importancia que se daba a los cuidados que había que tener con la salud de los marineros. En cambio, al otro lado de La Mancha, donde se efectuaba una siniestra leva — reclutamiento de dotaciones por la fuerza — para tripular la flota, nada había sido previsto. Los heridos y enfermos eran abandonados en tierra. En Rochester yacían en las calles más de 350 heridos, muchos de los cuales murieron, tal como en 1588 y otros vagabundeaban por las calles de la ciudad muchos meses más tarde.

Estos escándalos obligaron a los ingleses a fundar el albergue hospital de Greenwich, el cual sólo trataba una pequeña parte de los marinos que se habían vuelto inválidos al servicio del rey.

Se hace difícil describir el verdadero drama médico-marítimo que se desarrolló en los mares tropicales de América con franceses, ingleses, escorbuto y fiebres. . .

Una guerra bacteriológica involuntaria, la de Cartagena, en las Indias

En abril de 1697, una escuadra francesa comandada por Pointis, reforzada con bucaneros de Santo Domingo, se apoderó de Cartagena de las Indias, entonces capital de Colombia. Se trataba de un acto de pillaje destinado a tonificar el tesoro real (lo que estaba de acuerdo con las costumbres de la época). Como rescate, la villa fue despojada de todo cuanto tenía de valioso.

Las fiebres empezaron a afectar a los franceses, lo que obligó a Pointis a mandar reembarcarse a sus fuerzas con un bote n avaluado en 20 millones de libras. Los bucaneros, inmunes a las fiebres, sintiéndose

frustrados, continuaron con el pillaje por su propia cuenta.

La flota anglo-holandesa del almirante Neville se aproximaba en socorro de Cartagena, pero Pointis consiguió escaparse a tiempo perdiendo solamente el buque hospital "La Ville d'Amsterdam", capturado por el enemigo.

¡Fue una presa fatal! Los enfermos desembarcados, atacados de fiebre amarilla, contaminaron a los anglo-holandeses, desarrollándose entre ellos una gran epidemia de vómito negro. Los almirantes ingleses Neville y Mees, seis capitanes de fragata ingleses, todos los oficiales superiores holandeses — menos uno — y dos mil marineros sucumbieron a la enfermedad.

Mientras los bucaneros defendían la isla, la escuadra moribunda renunció a tomar Santo Domingo.

Es un ejemplo notable aunque involuntario de la futura guerra bacteriológica de que tanto se habla.

Fue así como la fiebre amarilla permitió que Francia conservase Santo Domingo, hasta 1803, fecha en que la perdió.

Un buen éxito sanitario, la expedición a Río de Janeiro

En 1711, una expedición comandada por Duguay Trouin, en un acto extraordinario, se apoderó de Río de Janeiro. El objetivo era, una vez más, volver a llenar los cofres del Estado. Y, caso único, en esta prolongada expedición no hubo problemas de salud. Sin duda podrá causar extrañeza que transcurridos los fatídicos cuatro meses, no hubiera aparecido el escorbuto. Esto se debe al hecho de que la escuadra tuvo la posibilidad de reabastecerse de legumbres y frutas durante cerca de los dos meses que estuvo en Río y a que zarpó sin haber incubado alguna otra enfermedad. Pero debe decirse en abono de la verdad que esta empresa fue minuciosamente organizada, tanto en lo que se refiere a los abastecimientos como a todo lo demás, habiendo intervenido el propio rey y la corte, naturalmente muy interesados en su buen éxito.

El terrible siglo XVIII

El siglo XVIII sería testigo de una serie de epidemias de funestas consecuencias en las flotas reales.

Parece que le enfermedad venía progresando desde el siglo anterior, anunciándose varias explicaciones para el caso; La mas acertada es que el hecho se debió a que las grandes luchas en el mar se desplazaron hacia regiones alejadas: América e India.

El escorbuto llegaría entonces a desempeñar un papel preponderante.

En Francia, la organización de sanidad naval se perfeccionó con la creación de una jerarquía médica bastante instruida, formada en las escuelas de medicina y cirugía naval, fundadas entre 1722 y 1740, en Rochefort, Brest y Tolón.

Pero la rigurosa disciplina de la higiene general de Colbert se había relajado. Además, durante las guerras de Luis XV, la calidad de los víveres sería un importante factor de perturbaciones de la salud. El aseo naval ya no era el lema de la Marina.

En Inglaterra, salvo la inquietud provocada por Hawke en 1759, la negligencia y avaricia del gobierno tendrían graves consecuencias para la Marina.

Todavía no se puede dejar de pensar en el recrudescimiento de la virulencia del carácter epidémico de ciertas dolencias, en particular del tifus exantemático y de la tifoidea, mientras que en lo que se refiere a los ingleses el sudor maligno había desaparecido. La tuberculosis era rara todavía. El gran biólogo Charles Nicole, en su libro "Vida y muerte de las enfermedades infecciosas", demostró claramente la realidad de estas variaciones.

Hozier, Vernon y Anson

Los ingleses fueron los que iniciaron la serie de desastres.

En 1727, la escuadra del almirante Hozier sucumbió totalmente delante de Porto Belo, en el istmo de Panamá. El almirante murió con sus dotaciones y con la mayor parte de los refuerzos, lo que provocó gran conmoción en Inglaterra.

En 1740, el almirante Vernon (el inventor del grog), con una escuadra mucho más poderosa que la de Hozier, se apoderó de Porto Belo y el poeta inglés Richard Clover celebró la venganza con un poema: El fantasma del almirante Hozier".

Entusiasmado con el éxito, Vernon trató de apoderarse de Cartagena, pero la

ciudad resistió y la fiebre patriótica intervino. En resumen, de 8.000 hombres desembarcados, apenas 1.500 pudieron combatir y Vernon tuvo que reembarcarse precipitadamente yendo a terminar esta calamidad sanitaria en una vana tentativa contra Santiago de Cuba. No tendría entonces, nos dice el cirujano embarcado y escribano Smollet, más que 1.500 sobrevivientes de los 8.000 combatientes puestos en tierra.

Entre 1740-1743, el almirante Anson realizó una expedición que dio la vuelta al mundo y que se hizo célebre, tanto por la captura de un galeón español con tesoros que hicieron la fortuna de los sobrevivientes de la expedición, como por la devastación provocada por el escorbuto que llevó a la muerte a cerca de 1.100 hombres de los 1.900 embarcados en los siete navios (de los cuales apenas uno regresó a Inglaterra).

Fue después de esta hecatombe que James Lind, médico de la Armada Real, escocés como eran casi todos los médicos y cirujanos de la marina inglesa (por lo demás muy poco considerados) hizo algunos experimentos geniales que demostraron sin ninguna duda una cosa que los marinos ya sabían y los médicos se negaban a reconocer: el valor del limón, decisivo para prevenir el escorbuto. Por avaricia, el Almirantazgo seguiría ignorando por muchos años el asunto.

Las guerras franco inglesas en el tiempo de Luis XV

Ahora le tocó el turno a Francia de pagar tributo a las enfermedades marítimas, cuyas consecuencias serían desastrosas. Ya en 1744-1745, epidemias mal definidas habían castigado duramente las escuadras de M. de Piosins y M. de Roquefeuil.

Fue en 1746 cuando sobrevino el gran desastre. La escuadra del duque d'Enville se preparaba en Rochefort para ir a recapturar Louisbourg, puerto clave de Canada que hab a ca do en poder de los ingleses. Existe, en la historia médica de esta expedición, un relato excepcional por su precisión y detalles, escrito con todo su dramatismo por el médico de la escuadra Chardon de Courcelles, el mismo que más tarde iría a dar gran esplendor a la Escuela de Cirugía de Brest.

La fiebre tifoidea —y no el tifo— se declaró rápidamente en la flota, agravada por la deplorable calidad de los víveres embarcados. Este brote de tifoidea por sí solo habría sido insuficiente para arruinar la expedición, pero he aquí que se presenta el escorbuto, inevitable, debido a la demora en zarpar y las calmas que se producirían a continuación, y sobrevino la catástrofe. A pesar de una tentativa de tratamiento de los enfermos en tierra —en Chibouctou, actual Halifax—, los estragos fueron de tal magnitud que la escuadra, agotada, volvió a Francia sin siquiera haber intentado algo. Varios miles de marinos y soldados perdieron la vida en este drama.

El relato que hace Chardon de Courcelles, de su regreso al Gran Amazonas bajo un fuerte temporal, con 261 soldados escorbúticos, de los cuales perecieron todos menos uno, es uno de los cuadros más espantosos de la historia trágico-marítima. ¡Una verdadera imagen del infierno!

Sólo después llegó a saberse que durante este tiempo, la guarnición inglesa de Louisbourg, enfrentando también una epidemia, no estaba en condiciones de combatir. Algunos cientos de milicianos canadienses que hubiesen atravesado el brazo de mar, habrían bastado para retomar la plaza. Lo que son las cosas. . .

Con motivo de la paz de Aix-La Chapelle (1748) para recuperar Louisbourg fue necesario restituir Madras a los ingleses. El abandono de este puerto, único digno de este nombre en la costa de Comorandél, equivalía a condenar a largo plazo el imperio francés de las Indias. Consecuencias en cadena de una carencia vitamínica remota. Chardon de Courcelles escribía en sus memorias, acerca de la expedición del duque d'Enville: "Si las cosas continúan en el mismo pie, bien pronto la especie de los marinos estará extinguida y no se encontrará nadie para dotar los navios del rey".

Esta triste profecía llegaría a confirmarse trágicamente más tarde, en 1758 y 1759.

La guerra de los Siete Años (1756-1763)

Durante esta guerra, la enfermedad hizo estragos extraordinarios. Los ingleses perdieron en ella 1.500 hombres muertos a manos de los franceses y 13.000, mitad

por enfermedad y mitad por deserción. El enorme porcentaje de desertores se debía al siniestro sistema de leva. Claro que algunos volvían a ser atrapados y reclutados, pero estas cifras son una buena demostración de que en esa época el número de muertos en el combate era irrisorio en comparación al de las bajas por enfermedades.

Los ingleses habían reclutado de mala fe y todavía en plena paz, varios miles de marinos mercantes y pescadores franceses. Pero la acción de sus fuerzas navales fue neutralizada rápidamente por el escorbuto y lo que se cree que fue la fiebre tifoidea. Como siempre, los ingleses atribuyeron estas epidemias a la deplorable cerveza floja que se descomponía rápidamente originando por lo demás un consumo tal de ron que, según se decía, los marinos maniobraban peor en la tarde que en la mañana.

Desafortunadamente, un drama significaría para Francia un golpe fatal, ya que no disponía de los mismos recursos de potencial humano que la marina inglesa.

En 1757, una poderosa escuadra bajo el mando de M. du Bois de la Mothe, fue enviada por Francia en socorro de Louisbourg, que era la clave de Canadá. Esta escuadra zarpó llevando ya el germen del tifus y éste se propagó rápidamente entre las dotaciones de modo que cuando llegaron a su destino no estaban en situación de combatir, viéndose obligados a retornar a Brest en unas condiciones deplorables. Además, la epidemia se propagó a la ciudad y así fue como murieron un total de 10.000 hombres.

Louisbourg cayó y Canadá sucumbió; Quebec en 1759 y Montreal en 1760.

Si hubiesen tomado debidamente en cuenta el papel de los piojos, dice el médico Poissonnier Despierre, y dirigido una lucha contra ellos, aunque no hubiera sido muy eficaz, tal vez se habría salvado Canadá.

En ese año fatal de 1759, al armar la escuadra del mariscal de Conflans en Brest, Francia tuvo un año de espera en la bahía para completar las dotaciones con soldados, lo que era frecuente, y con bretones reclutados.

En cambio, el almirante inglés Hawke, que ya llevaba ocho meses en el mar, había pedido y obtuvo que los buques transportes abasteciesen la escuadra con le-

gumbres frescas y bueyes vivos de Irlanda, asegurando así la salud de sus dotaciones. Conflans con sus dotaciones de novatos que no tenían costumbre de navegar se encontró frente a frente con una escuadra dotada de hombres familiarizados con el mar, quedándole la fuga como único recurso, sin evitar con todo la derrota. Fue la triste y célebre batalla de los Cardeais, el 20 de noviembre de 1759, a partir de la cual la guerra en los mares estuvo definitivamente perdida para Francia.

La guerra de la independencia de América

La guerra de América fue una lección para los franceses, los cuales, al final del reinado de Luis XV, dieron un vuelco espectacular a su marina, que prosiguió durante el reinado de Luis XVI. Desafortunadamente, a pesar de un servicio de salud que disponía de mucha gente competente, no fue posible evitar que en 1779, la gran flota franco-española de d'Orville, destinada a proteger un desembarco en Inglaterra, con 66 navios y 14 fragatas, quedase absolutamente incapacitada, en virtud del gran número de enfermos en las tripulaciones. Los atrasos en los preparativos debidos sobre todo a los españoles, ocasionó la aparición del escorbuto y de otras enfermedades y si bien el número de muertos fue menor que en el tiempo de Luis XV, el de los enfermos — la mitad o las dos terceras partes en algunos de los buques— hizo fracasar todos los proyectos franceses. Miles de enfermos fueron desembarcados en Brest. Un escritor inglés escribió no hace mucho que fueron tal vez esos enfermos los que salvaron a Inglaterra.

La situación sanitaria de los ingleses era peor tal vez. En 1780, la escuadra de América perdía en el mar, sin que hubiera alguna epidemia en especial, uno de cada ocho hombres al año. Además, ¡la Armada Real perdió en cuatro años 40.000 desertores.

Veamos ahora otros aspectos.

El "Ajax", navio de 64 cañones, 430 hombres de dotación y unos cuarenta soldados, partió de Lorient el 14 de febrero de 1780 y fue desmantelado en Rochefort el 17 de junio de 1784, habiendo combatido bajo las órdenes de Suffren. Durante estos cuatro años y cuatro me-

ses, tuvo 228 muertos. Las bajas iban siendo llenadas con refuerzos e indígenas. Los combates apenas provocaron 30 muertos, 15 de ellos por explosión de los propios cañones, lo que era frecuente en esa época, y trece por accidente (ahogamientos o caídas).

De cada 185 fallecidos por enfermedad, se contaban 7 por tétanos, debido a heridas, 9 por fiebres y 33 por escorbuto, pero ¿cuántos de los restantes fallecidos sin diagnóstico serian víctimas también del escorbuto?

Sin duda que hubo navios mas perjudicados que el "Ajax", pero éste fue escogido exactamente para quedarse en la media. Para los viajes de dos años de los navios de las Compañías de las Indias, se aceptaba una tasa del 10% de fallecimientos anuales, lo que daba una quinta parte de muertos del total y más cuando había epidemias.

¿Sería posible disminuir una mortalidad tan grande? En 1780, Bougainville escribía en su diario: "Observo con profundo dolor que la Superioridad nunca tuvo en consideración el aspecto sanitario de nuestros marinos, como si la salud no fuese la base de todas las acciones".

A pesar de que los medicos embarcados, basados en su gran experiencia, aconsejaban las medidas a tomar, los mandos no actuaban por razones de economía, volviéndose responsables de la situación existente. Los ingleses fueron los primeros que vieron el problema y tomaron la iniciativa.

Ya en 1780, el almirante Rodney había hecho aplicar en la escuadra de América, de la cual asumiría el mando, las prescripciones de su médico de escuadra Gilbert Blanc, que conocía las teorías de Lind. La mortalidad disminuyó rápidamente del 12 al 5%.

La Revolución y el Imperio La lucha final franco-inglesa (1793-1814)

Aprovechando las enseñanzas de la guerra de América y bajo la égida del gran ministro Castries, en 1798, la marina alcanza en todos los aspectos un nivel jamás igualado.

La revolución vendría a beneficiar también la salud en el mar. Ya no habría más hecatombes como las de 1746 y 1759,

Ahora, las mayores se producirían en tierra, como las epidemias de fiebre amarilla en 1802 y 1803, una de las más célebres de la historia, que aniquiló casi totalmente el cuerpo expedicionario de Leclerc, enviado por Bonaparte para reconquistar Santo Domingo, la misma isla que en 1679 había conseguido salvarse, gracias a la fiebre amarilla que atacó a los ingleses.

El dominio del mar y la salud

Lo que va a caracterizar esta guerra de 20 años entre Francia e Inglaterra es el éxito de los ingleses desde el punto de vista sanitario, y por lo tanto del potencial humano de sus dotaciones.

Inglaterra comenzó la guerra con 29 mil hombres — oficiales, suboficiales, marineros e infantes de marina—, elevó los efectivos a 95.000 hasta junio de 1794 para llegar a mantener durante veinte años entre 130.000 y 140.000 hombres.

La Armada Real, victoriosa en los grandes combates, en poco tiempo alcanzó el dominio de los mares, recorriéndolos a su antojo y manteniendo en ellos un permanente bloqueo. Es fácil comprender que con las antiguas tasas de mortalidad sería imposible proseguir con ese método de guerra, el cual había de hacer sucumbir a Napoleón.

Los almirantes ingleses, como Hawke, habían comprendido desde el comienzo la situación. Antes que nada el problema era alimenticio. El escorbuto, latente o declarado, daba el tono a toda la patología marítima. Lo esencial era convencer al Almirantazgo y al gobierno de no retroceder ante los gastos. Los motines en la Armada en 1797, en que una de las causas era la alimentación, fueron muy útiles pues desterraron todas las reticencias.

Jervis (futuro Lord Saint Vincent), terriblemente autoritario, impuso una rigurosa disciplina sanitaria y exigió, tal como lo había hecho Hawke en 1759, una política de víveres frescos a cualquier precio.

El jugo de limón,
factor de la victoria inglesa

Ya vimos que Lind demostró el prodigioso efecto del limón contra el escorbuto y vimos también cómo los gober-

nantes hacían oídos sordos al asunto, por razones de economía.

En 1795, los médicos Blanc y Trotter convencieron a los almirantes y al gobierno de establecer la distribución obligatoria de jugo de limón, después de 15 días en el mar. Se utilizó el famoso jugo hecho a base de limones del Mediterráneo, sobre todo de Sicilia, que era muy superior al mediocre jugo de lima de las Antillas, usado desde 1850. Los ingleses tenían el secreto de su fabricación: lo conservaban en vasos de vidrio mezclado con un 10 % de brandy. El jugo de limón se mantenía utilizable durante dos años y medio.

Al almirante Jervis sucedió Nelson. Nadie mejor que él había comprendido el papel de la salud en las flotas, conforme se deduce de una de sus citas ya mencionadas. No obstante iría más allá cuando afirmó: "Es más fácil para nuestros mandos mantener los hombres con buena salud que para vosotros los médicos sanarlos si enferman". Esta es realmente la clave del asunto. Nelson se dedicó apasionadamente a los problemas de la salud en los buques. El mismo controlaba los víveres de la escuadra y procuraba por todos los medios que los marinos se distrajesen. Transformó a Sicilia (que entonces era el único refugio inglés en el Mediterráneo) en una auténtica fábrica de jugo de limón. En pocos años se habían distribuido a las dotaciones inglesas 6.500 toneladas de este producto.

Cuando se dio la batalla de Trafalgar en 1705, no había a bordo de su buque — Victory — ningún hombre enfermo; apenas unos convalecientes. Debido a sus conceptos de la salud a bordo, siempre tuvo dotaciones excepcionales.

(No es sorprendente que en todas las películas sobre Nelson y Trafalgar siempre se haya pasado por alto este aspecto fundamental de su vida?)

Durante más de 20 años, entre 1793 y 1814, Inglaterra perdió en combate contra los franceses, españoles, holandeses y daneses, 6.500 hombres (número irrisorio comparado con las hecatombes de los combates en tierra) pero perdió casi el doble — 12.500— por accidentes relacionados con el mar, naufragios, incendios y varadas.

Este número espantoso nos hace recordar los peligros del mar en los tiempos

de la vela. En diez años, entre 1890 y 1899, de 110.000 marinos mercantes y pescadores franceses, 5.900 hombres murieron en naufragios, sin contar los pasajeros.

La Armada Real perdió en los 20 años antes mencionados 80.000 hombres solamente por enfermedad. Puede decirse que la mayor parte de las muertes se debió a enfermedades tropicales, en las Indias holandesas y las Antillas, tumbó de los ingleses.

Del 12% en 1776-1780, la tasa de mortalidad bajó al 3% en 1810-1812.

Pero dado que almirantes como Hawke, Jervis y Nelson supieron oír a médicos como Blanc y Trotter, ellos fueron los mejores artífices de la victoria final de Inglaterra.

Si el hombre fuese como el ratón

Cuando llegó el término de estos siglos en que el escorbuto dominó el panorama marítimo, se reconoció que es indispensable proporcionar al organismo humano su dosis de vitamina C, compartiendo este infortunio con el cobayo.

El ratón, más afortunado, posee como otros animales, el privilegio de fabricar él mismo la vitamina C de que carece y que le permite multiplicarse, sea cual fuere la alimentación de que dispone. Si el hombre, en vez de tener aquello que los médicos denominan el metabolismo del cobayo, tuviese el del ratón, ¡la historia marítima y la del mundo habrían sido diferentes!

¡De lo que dependen las grandes cosas!

La revolución marítima y médica en el siglo XIX

El siglo XVI, transformando las condiciones de navegación, sin que la medicina hubiese progresado, acarrearía durante cerca de tres siglos, consecuencias muy graves para la salud de los marinos.

Pero en el siglo XIX las cosas cambiarían. Por un lado la medicina, que se había vuelto científica, inició un progreso cada vez más acelerado en todos los campos y los marinos, como todos los demás hombres, se beneficiarían con eso.

Además, las transformaciones en los propios buques producirán profundos

efectos antes que la nueva medicina hiciera sentir los suyos.

En primer lugar, el vapor acortó las travesías y la exigencia de escalas para hacer carbón facilitó el reabastecimiento de alimentos frescos. Con ellos se produjo la progresiva desaparición del escorbuto que persistiría aun por bastante tiempo en la marina a vela. En 1917, un clíper, el "Bidart", se perdió en el mar de las Azores con una dotación aniquilada por el escorbuto. Y todavía lo veremos en 1914-1918 en los corsarios alemanes, donde se amontonaban durante meses los prisioneros. Pero hay que tener cuidado, pues también suele aparecer en nuestros días, en especial en los grandes cruceros submarinos. La ingestión de vitamina C sigue siendo indispensable y no es un ritual superfluo.

El vapor permitió también la fabricación de agua destilada a bordo y la adopción de ventiladores para combatir la atmósfera viciada de los compartimientos inferiores. Con los cascos de fierro, cesaron las filtraciones de agua salada y se eliminó el pantano náutico.

Estas innovaciones tienen también su contrapartida. La más grave es la dureza de la vida de los fogoneros y del personal de máquinas que pasaron a ser los galeotes de las marinas modernas. Los motores y el petróleo les traerían más tarde mejores condiciones de vida.

Nació una nueva higiene naval, en la que el cuerpo sanitario de la marina francesa, famosa ya por sus médicos, sus escuelas y sus hospitales, iría a brillar particularmente por sus médicos Amadeo Lefevre, Fonsagrives y Le Roy de Mericourt, que no tienen equivalentes en ninguna otra marina.

Las enfermedades tropicales son también una especialidad de la marina francesa. Se recuerda aquí a uno de los benefactores de la humanidad, a quien se debe la B.C.G., Joseph Calmette, que egresó en 1883 de la escuela de Brest y que fue la gloria del Instituto Pasteur después de haber navegado con Colbert y prestado servicio como marino en Gabón y en Terranova.

Durante este tiempo, los ingleses, como las otras marinas, se adaptaron también rápidamente. Mejor que todos los discursos, mostraremos la evolución de la salud de los marinos ingleses por me-

dio de una estadística. Por supuesto que estas tasas pueden variar en tiempo de guerra (como la de Crimea) o con grandes desastres (como la pérdida de los acorazados "Captain" en 1870 o el "Victory" en 1833).

En 1776-1780 mor a 1 de cada 8 al año.

En 1810-1812 moría 1 de cada 30 al año.

En 1835-1836 moría 1 de cada 72 al año.

En 1885 moría 1 de cada 112 al año.

En 1895 moría 1 de cada 143 al año.

En 1905 moría 1 de cada 265 al año.

En 1913 moría 1 de cada 309 al año.

En 1936 moría 1 de cada 500 al año.

Estos números hacen que los comentarios sean innecesarios.

¿Y actualmente?

Durante mucho tiempo las estadísticas estuvieron sobrecargadas por la tuberculosis y las fiebres tifoideas, en los puertos, suprimidas más tarde por la vacunación.

Remontémonos, pues, al año 1972 y a la marina francesa.

Hubo 99 fallecimientos en un efectivo de 67.000. Pero 57 fueron por acciden-

tes en la calle, que están fuera de causa. La mortalidad real es, pues, de 1 para 1.300. Y no todos los fallecimientos fueron por enfermedad, pues unos 15 de ellos se debieron a accidentes de aviación, muertes por inmersión y caídas. Las enfermedades cardíacas y los carcinomas aportan su contribución en la edad madura. Nadie falleció de difteria, de fiebre tifoidea, de tétanos o de enfermedad infecciosa. ¿Quién puede negar el efecto de las vacunas?

Sin duda que la jugada no es definitiva. El carácter epidémico puede tener sus caprichos. Para conservar el estado sanitario habitual, sobre todo con los nuevos tipos de navegación de largo curso, es necesario un gran esfuerzo, sin desfallecimientos, con vigilancia constante y empleando grandes medios. No se omite la razón de la buena salud, de tal modo parece ahora . . . natural.

Ojalá este relato de la vida de nuestros antiguos marinos contribuya a que los conozcamos mejor. Pensemos en sus sacrificios, en sus sufrimientos valerosamente soportados. La marina, el país y toda la gente de mar les deben muchas glorias. Seamos agradecidos para con ellos.

De "Revista de Armada" - Portugal.

