

# El vapor de ruedas “Cid”: De pionero de la navegación comercial a vapor a primer vapor hospital

González García O.<sup>1</sup>

*Sanid. mil.* 2016; 72 (3): 235-245; ISSN: 1887-8571

## RESUMEN

La aparición de la máquina de vapor había hecho realidad el sueño de navegar sin depender de las fuerzas de la naturaleza. La carrera por lograr un vapor comercial eficiente había comenzado. Con retraso por la Guerra de la Independencia, España se incorporó a la carrera. Entre los primeros vapores comerciales estaba el vapor «Cid». En 1859, en la Guerra de África, ante la necesidad de una evacuación regular de bajas se designa al «Cid» como buque hospital, fue la primera vez en el mundo que se usó un vapor hospital. El Dr. Nicasio Landa fue el responsable de realizar la misión con una organización moderna, eficaz y ejemplar. Pronto los vapores de ruedas perdieron su batalla con los de hélice y el «Cid» quedó obsoleto. Sin embargo, a pesar de su corta vida operativa, poco más de quince años, escribió una importante página en la historia de la navegación en España.

**PALABRAS CLAVE:** Evacuación sanitaria, Buque hospital, Transporte sanitario naval, Vapor de ruedas.

## **Paddle steamer “Cid”: pioneer of commercial steam navigation to first hospital steamship**

**SUMMARY:** The advent of the steam engine had achieved to navigate without relying on the forces of nature. The race to get an efficient commercial had begun. With the delay caused by the Independence War, Spain joined the race. Among the first commercial steamboats was the «Cid». In 1859, in the African War, the need for regular casualties evacuations made the «Cid» to be designated as a hospital ship, the first hospital steamship in the world. Dr. Nicasio Landa was responsible for carrying out the mission with a modern, efficient and exemplary organization. Soon *paddle steamers* lost their battle against *screw steamers* and «Cid» became obsolete. However, despite its short operational life, little more than fifteen years, it wrote an important page in the History of sailing in Spain.

**KEY WORDS:** Medical evacuation, Hospital ship, Naval medical transport, Paddle steamer.

## INTRODUCCIÓN

La navegación a vapor no había hecho más que comenzar. Los primeros buques comerciales comenzarán a aparecer poco después de la exitosa demostración del «Clermont» de Fulton, en 1807, en la que quedó patente su capacidad para el transporte, que lograría singladuras de duraciones mucho menores al no depender de las corrientes o vientos para navegar. Así se inició la carrera de la navegación comercial a vapor.

No llegará, sin embargo, este impulso a España hasta algunas décadas después. Tras algunas experiencias comerciales en navegación fluvial en el Guadalquivir, Juan Reynals y su recién formada “Compañía Catalana de Vapor” comenzará en 1833 la navegación marítima de cabotaje en el levante español. Comenzará con cuatro vapores importados de Inglaterra para la línea Marsella a Cádiz y luego encargarán dos vapores más a los astilleros de Mahón: el “Nuevo Balear”, que se botará en abril de 1847, y el “Cid”, un año más tarde. Así pues, nació para ser uno de los pioneros del vapor comercial de cabotaje en España, el segundo de construcción en España.

Además del logro técnico para nuestro comercio, la incorporación del vapor simbolizó, de alguna manera, el inicio del re-

surgimiento en medio de la depresión y decadencia circundante, tanto moral como económica, en nuestro país. Tras la Guerra de la Independencia, la penuria económica, el hambre y las enfermedades estaban tan extendidas que apenas quedaba sitio para algo más que sobrevivir hasta el día siguiente. Por supuesto, de la ciencia y la técnica ni hablar, ya que no había dinero público, ni privado que pudiera sufragar iniciativa alguna. Las empresas privadas también estaban arruinadas, entre la ausencia de demanda interna y el descenso drástico del comercio exterior. Los campos estaban sin labrar y la juventud que quedaba tampoco tenía esperanza ni ánimo para hacerlo. Pues, a pesar de todo ello, quedaba alguna semilla para germinar, el espíritu emprendedor de un particular en medio de este páramo, Juan Reynals, le hizo decidirse a gastar todo su capital y su tiempo en *empezar una difícil aventura*: una línea comercial de cabotaje con vapores.

Las guerras, desde mediados del siglo XIX, estaban cambiando al aparecer nuevas armas con más poder destructivo, alcance y precisión. A causa de ello, se fueron modificando las tácticas en consonancia, cada vez con menos movimiento de frentes y más acumulación de combatientes en poco espacio. Las consecuencias de esto fueron inmediatas: más bajas a evacuar y la aparición de un nuevo enemigo que a partir de ahora será el principal, las epidemias. Para luchar contra estas hubieron de cambiarse los dispositivos logísticos en los conflictos, especialmente los sanitarios. Ahora se necesitarán transportes colectivos para evacuar el mayor número de bajas en el menor tiempo posible hacia posiciones retrasadas donde podían recibir atención sanitaria, evitando así el acúmulo de ellas en el frente, principal

<sup>1</sup> Cte. Médico (Ex). Hospital Nuestra Señora de la Merced. Servicio de Urología. Osuna (Sevilla). España.

**Dirección para correspondencia:** [mjmogmgm@gmail.com](mailto:mjmogmgm@gmail.com)

Recibido: 3 de marzo de 2016

Aceptado: 23 de marzo de 2016

factor en la aparición y mantenimiento de las epidemias. El tren y el barco eran los transportes colectivos por excelencia en estos momentos por lo que ambos fueron ampliamente usados para estos cometidos.

La Guerra de Marruecos de 1859-1860 no fue distinta y, a pesar de la precipitación en su preparación, se preveía la necesidad de evacuar muchas víctimas en poco tiempo. La condición de insularidad determinó la necesidad de usar buques en la evacuación y las aguas del Estrecho no son fáciles para un velero por lo que hubo que pensar en la novedosa posibilidad de los vapores que, con tan buen andar, habían demostrado su fiabilidad en la navegación comercial. Así pues, las Autoridades se decidieron a usar vapores para la evacuación de bajas.

No existen estudios específicos sobre la apasionante biografía de este buque, tan solo escasas referencias indirectas en estudios focalizados en otros aspectos técnicos o militares. Son exiguos los datos en los diversos archivos nacionales, civiles ni militares, autonómicos ni locales, no pudiéndose encontrar ni tan siquiera un grabado o una imagen del mismo. Triste ostracismo con el que pretendo acabar con este bien merecido homenaje.

## EL ENTORNO Y LAS CIRCUNSTANCIAS

### Situación política y socioeconómica en España tras la guerra de la independencia

Tras la derrota de los ejércitos franceses se firma, en 1813 el Tratado de Valençay, por el que Napoleón I reconoce la independencia del pueblo español y a Fernando VII como rey de España. España había dejado atrás una guerra muy cruenta de cinco años de duración de gravísimas consecuencias:

- Enormes pérdidas humanas, hasta 500.000 españoles si no solo incluimos la acción directa de las armas, lo que supone la práctica desaparición de una generación entera, considerando que la población española en ese momento era alrededor de doce millones de personas.
- Ruina económica total del estado debido a una deuda económica inasumible secundaria a los gastos de la guerra y a la paralización de la llegada de productos americanos.
- Los campos no se cultivaron, lo que supuso casi desaparición de la agricultura, y la industria se paralizó, lo que también fue muy conveniente para la poderosa economía inglesa.
- El comienzo del irreversible proceso de independencia de los territorios españoles de América.

La derogación de la Constitución de Cádiz en mayo de 1814, dio paso de nuevo al absolutismo y con ello a la persecución de los liberales, motores sociales y morales de la victoria. Este gobierno dictatorial no haría más que provocar los continuos alzamientos del pueblo, sin más éxito que la represión.

En marzo de 1830 Fernando VII promulgó, ante su progresiva mala salud y la ausencia de hijos varones, la Pragmática Sanción. Con ella heredaría el trono su hija Isabel, excluyendo la posibilidad de sucesión del infante Don Carlos María Isidro. Esto sería el desencadenante de otro largo conflicto fratricida

en España: las Guerras Carlistas. Dado la minoría de edad de la Reina Isabel II, su madre la Reina María Cristina, asumiría la Regencia hasta 1840, fecha en la que se declara mayor de edad a Isabel. Durante su reinado el Parlamento tomará algo más de relevancia, pero se sucederán igualmente los pronunciamientos en armas de liberales y conservadores, que parece que sólo conocían esa forma de hacer política.

No será hasta esta quinta década del siglo en que aparecerán empresarios en Barcelona, Sevilla, Valencia, Béjar etc., que comenzarán a instalar nuevas fábricas. Este inicio de recuperación industrial hará que se construyan las primeras líneas férreas y navieras comerciales, consagrando la llegada definitiva del vapor para el transporte terrestre y la navegación.

Las Islas Baleares, y más concretamente la isla de Menorca donde el «Cid» vio la luz, siempre han tenido gran interés estratégico en la historia con vistas al control de las atrayentes rutas comerciales mediterráneas. Así, aprovechando la Guerra de Sucesión española, en 1708 los ingleses invaden Menorca. Esta ocupación durará hasta 1756, en que las tropas francesas invadirán la isla. Siete años más tarde, los ingleses volverán a ocupar Menorca. En 1782, tras el Pacto de Familia, las tropas franco-españolas retomarán el control, pero sólo por otros siete años, hasta la nueva invasión inglesa en 1789. Tras el tratado de Amiens, pasará definitivamente a ser española en 1802. Por todo ello en estas islas siempre ha confluído una gran cantidad de tráfico marítimo, alrededor del cual se ha creado la base de la economía de la isla y de su carácter cosmopolita.

La Guerra de Independencia no fue tan sangrienta como en el resto de España, aunque sí produjo un gran deterioro económico. La economía de la isla está muy influenciada por dos cosas: el comercio del trigo con el levante español, que la guerra y las leyes proteccionistas de la postguerra interrumpieron, y por el tráfico marítimo. El movimiento de buques descendió drásticamente dados los escasos intercambios comerciales, que condicionaron además una mínima presencia de buques de otras nacionalidades. La consecuencia también fue la casi desaparición de la construcción naval de Menorca, a pesar de la conocida habilidad de los artesanos locales, muchos de los cuales hubieron de emigrar, especialmente a Argelia, que tenía una economía más pujante tras el reciente dominio francés<sup>1</sup>. Así pues, los puertos de Baleares, hasta mediados de siglo, tenían poca actividad y las gradas de los arsenales permanecían casi vacías<sup>2</sup>.

Don Ramón Trujillo y Celani lo refiere así en su informe sobre la inspección a las instalaciones navales de las Baleares, en 1848<sup>3</sup>:

*«El Puerto y Arsenal de Mahón merecen varias consideraciones pues parece que la Providencia á hecho á los naturales de aquella Isla los seres más apropiados para la exactitud, elegancia y conocimientos superiores a la construcción y arte de Mar; porque solo con presentarse en aquel Puerto, tan ansiado por todas las Naciones Marítimas, se deja conocer el esmero de aquellos Marineros en los infinitos y preciosos botes con que trafican.*

*Allí la construcción Naval ha sido privilegiada, pues en el historial de Nuestros Buques de Guerra se cuentan excelentes fragatas construidas en aquel Astillero, y que quede decirse han servido de modelo para otras que se han construido en los*

## El vapor de ruedas «Cid»: De pionero de la navegación comercial a vapor a primer vapor hospital

*demás Arsenales, tanto por sus propiedades Marineras, como por su sencillez y primor en su construcción.*

*A pesar del estado de decadencia en que Mahón se encuentra y la extraordinaria emigración que su población ha sufrido; quedan algunos restos de aquellos artífices y operarios que con la habilidad que la Providencia los dota, y sin embargo de los escasísimos jornales viven u llevan con resignación su desgracia é infortunio, dignos á la verdad de mejor suerte porque el país en que viven es el más árido y escaso que cuenta la Monarquía Española. »*

No obstante, quedó algún maestro de la construcción naval con espíritu emprendedor como fue el caso de D. Jerónimo Tudurí de la Torre<sup>4</sup>. Natural de Mahón, nació en 1808 de una familia muy relacionada con la mar. Su madre era hija de pilotos y su padre, Miguel Tudurí Portella, era constructor naval. Desde niño aprendió su oficio y en 1838 se hizo cargo del astillero familiar. En la siguiente década comenzó a construir los cascos de los nuevos vapores que le fueron encargando la Sociedad de Navegación e Industria.

### El nacimiento de la navegación a vapor

Con el inicio del siglo XIX nació oficialmente la navegación comercial a vapor. Pocas innovaciones científicas han tenido tanta importancia para el transporte como la máquina de vapor. El salto fue brutal, lo que antes era aventura se tornó en ciencia, y ésta en progreso.

Si bien el hombre había aprendido desde hacía siglos a dirigir las fuerzas de la naturaleza para navegar, aún no era capaz de hacerlo sin ellas, sin su propulsión. Las tormentas, la ausencia de viento y las corrientes marinas limitaban la maniobra hasta tal punto que podía hasta impedir la travesía. Ahora, con un sistema de propulsión autónomo, se podían obviar estas fuerzas y mantener los rumbos en todo momento, con el consecuente y enorme acortamiento de las travesías y con la elección de cuándo y hacia dónde navegar. Las navegaciones más cortas, además, permitirían reducir el material y pertrechos necesarios para ellas, lo que dejaría más espacio para la carga. Y más aún, evitaría los problemas sanitarios derivados de las largas singladuras.

Desde muy antiguo se venía estudiando el vapor y las propiedades de los gases. Incluso desde muy pronto ya se pensó en usar estas propiedades para la tracción de los barcos. Una de las primeras experiencias, quizá la primera, fue la de Blasco de Garay, marino y mecánico español, en 1543 en el puerto de Barcelona<sup>5</sup>. Se trataba de demostrar a los representantes reales, en presencia de los científicos y nobles locales, la posibilidad de mover barcos sin necesidad de velamen ni remos. Para ello usó una gran caldera de vapor y la fragata «Trinidad». A pesar de la admiración popular, el tesorero Rávago se opuso al proyecto por costoso y lento, quedando sin financiación y, por tanto, olvidado (1).

Hasta el siglo XVIII apenas se encuentran datos de experiencias en este sentido. Tan sólo Denis Papin, en 1707, consigue un cierto éxito. Pero no será hasta el último tercio del siglo, en que Watt fabrica una máquina de vapor relativamente eficiente y eficaz, por lo que se le considera el padre de la máquina moderna.

Fulton no conseguirá impresionar a Napoleón con su demostración en 1803 en París por lo que se va a Estados Unidos y contacta con Watt para usar sus planos en la construcción de sus próximos ingenios de vapor. Se dirigirá a Nueva York, donde construyó el «Clermont». En el río Hudson hará la primera singladura el 17 de agosto de 1807, en medio de una gran expectación popular, desde el puerto de Nueva York a la ciudad de Clermont, y seguirá después hacia Albany. Tras éxito de esta demostración pública, patentará el invento en 1809 y comenzarán a construirse varios buques más para la navegación costera y fluvial. La carrera oficialmente había comenzado.

No sólo Estados Unidos y Gran Bretaña los comienzan a usar, también España. Será en Sevilla donde se bota el 30 de mayo de 1817 el «Real Fernando», conocido como «Betis». Construido para la *Real Compañía del Guadalquivir*, entró en servicio el 17 de julio de 1817 en la línea de Sevilla – Sanlúcar de Barrameda – Cádiz, convirtiéndose en el primer vapor comercial de España y esta línea en la primera línea comercial a vapor. Así lo describía la prensa de la época<sup>6</sup>:

*«Sevilla 31 de Mayo. El barco de vapor se botó ayer a las seis de la tarde al agua con toda pompa y solemnidad, habiendo precedido por la mañana el bendecirlo y bautizarlo por el dignidad tesorero de esta Santa Iglesia Don Juan de Pradas, uno de los directores de la compañía. Se le puso por nombre Real Fernando., alias, el Betis: hará su primer viaje á Cádiz probablemente el 20 del entrante con cuantas comodidades son imaginables, y hasta un fondero con particular contrata para comodidad de los pasajeros: se establecerán precios de tarifa para que nadie ignore lo que ha de gastar. Se ha consultado más la comodidad del pasage que la carga, y en la mayor que pueda llevar solo cala tres pies de agua.»*

Tras la depresión económica de la posguerra, las escasas fundiciones que existían en España no tenían capacidad técnica para la construcción de máquinas de vapor. Sin embargo, serán las nuevas fundiciones las que comenzarán a *introducirse en el vapor*. Así en la década de los 30 de este siglo nacerá la *Fundición Bonaplata*, en Barcelona, y poco después los *Talleres Nuevo Vulcanano* en 1834, también en Barcelona. En un primer momento tan sólo repararán maquinaria extranjera pero pronto comenzarán a construir máquinas propias.

En 1830, el empresario Juan Reynals solicita autorización para importar un buque de vapor inglés, que se construirá en Liverpool. Era consciente del gran beneficio del vapor para el comercio creciente de la costa mediterránea hispanofrancesa. De hecho, en invierno, un velero podía tardar hasta dos semanas en llegar a Palma desde Barcelona, lo que un vapor reduce a apenas 30 horas, y la travesía hasta Marsella podía pasar de ocho días a menos de 24 horas. Ante esta evidencia se lanzó a la compra, pero el gran desembolso que suponía le obligó a buscar aliados y se asoció al genovés Ignacio Villavecchia y a la firma comercial *Campi y Brocca*, cuyo gerente era Francisco Brocca, para formar la *Compañía Catalana de Vapor*<sup>7</sup>, en 1833. Esta compañía terminará la compra y recibirá el buque en Barcelona en los primeros días de 1834. Lo nombrará «Balear» y ya el 18 de enero de este año, hará su viaje inaugural a Palma. En febrero lo matricula en Barcelona y comenzará la línea re-

gular a Palma, logrando unas travesías admirables de alrededor de 20 horas.

El empresario vio en seguida que el negocio era ampliar la línea a las costas mediterráneas de Francia e incluso Italia. Para ello necesitaba más capital y contactó con Joaquín Castañer Mollet, que se incorpora a la empresa y compran dos vapores más en 1836: el «Delfín», que se incorpora a la línea Barcelona-Tarragona, y el «Mercurio», que acompañará al «Balear» a la línea Marsella-Cádiz. Las leyes proteccionistas de la época obligaron a la empresa a reconvertirse en una naviera de carácter nacional, momento en el cuál se asoció a un selecto número de empresarios catalanes y alguno de Madrid para formar una nueva sociedad: *Navegación e Industria*<sup>7</sup>, el padre de nuestra *criatura*. Los nuevos buques que comprarán, para hacer un total de cinco, serán el «Villa de Madrid», en 1843, y el «Barcino», en 1845. Así pues, tenemos los hermanos mayores de nuestro «Cid».

## PRIMERA ETAPA (1848-1859)

### El nacimiento del pionero

La *Sociedad de Navegación e Industria*, en 1846, ante la creciente demanda de cabotaje entre los puertos del Mediterráneo de España, Francia e Italia, encarga a los astilleros de Mahón la construcción de dos buques que luego habrían de ser trasladados a Barcelona para instalar la máquina de vapor. El adjudicatario del encargo fue el maestro Jerónimo Tudurí de la Torre, que era uno de los más reputados a pesar su juventud.

El primero en nacer se denominó «Nuevo Balear». Era un buque de 144 pies de eslora (casi 44 metros) y 19,2 de manga (5,9 metros), con un desplazamiento de 204 t. A pesar de su reducido tamaño y del espacio que era necesario para la máquina y el combustible, estaba destinado a permitir hasta 118 t de carga<sup>8</sup>. En medio de gran expectación llega al puerto de Barcelona el 27 de abril, remolcado para montar la máquina.

El vapor de ruedas «Cid» fue botado el 27 de agosto de 1848 en los mismos astilleros de manos del mismo constructor y, por qué no, artista: Jerónimo Tudurí. El trabajo fue incluso mejor que el anterior. Tan es así que apenas botado, el Alcalde-Corregidor de la ciudad se dirigió por carta al artesano para expresarle su enhorabuena y alabar su habilidad y talento<sup>8</sup>. Fueron muchas las alabanzas recogidas en la prensa<sup>9</sup>. El «Cid» medía 187 pies de eslora (unos 56 metros), 26 de manga (unos 8 metros) y desplazaba 212 t. Construido de roble italiano, empernado y forrado de cobre, rivalizaba con los mejores vapores ingleses de la época<sup>3</sup>.

El día 28 del corriente parte desde Barcelona el vapor «Barcino», con 300 pasajeros turistas, atraídos en parte por el hecho de volver remolcando al mercante más moderno hasta el momento<sup>10</sup>. El dos de septiembre estaba en el puerto de Barcelona para la instalación de la máquina. Tras las pruebas de mar correspondientes, el 16 de noviembre se hace el último viaje de prueba, más que nada de presentación, al que se invita a numerosas autoridades y en el que se ofrece un convite a bordo. El recorrido iba desde Barcelona a Mongat y regreso. Su primer Capitán fue D. Miguel Carafí, bajo cuyo mando realizó ya su primer viaje comercial, que fue a Palma de Mallorca el 29 de noviembre del mismo año<sup>11</sup>.

### El servicio como mercante a vapor

El «Cid» nació como un buque de transporte mixto, de pasaje y carga, que se destinó desde el inicio a la línea Marsella-Barcelona-Cádiz, con vistas a hacer un viaje redondo al mes. La carrera constaba de unas escalas fijas y otras opcionales, según las necesidades. Entre las fijas estaba Marsella (Ciotat, a pocos kilómetros de esta), Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Algeciras y Cádiz. Entre las potestativas podemos referir las plazas italianas (Civitavecchia, Génova y Nápoles) y Gibraltar, principalmente. Durante la vida útil en la línea la puntualidad fue la norma, siendo excepcional la necesidad de retrasar las salidas o entradas en los diferentes puertos.

Los más ilustres capitanes mercantes fueron trabajadores de la Sociedad de Navegación e Industria y, sin duda, es menester referirse a aquellos que comandaron nuestro vapor. El primero de ellos fue D. Miguel Carafí, hasta el año 1850. A partir de ese año pasó a ser el Capitán D. José Casals, hasta mediados de 1855, el periodo más largo de mando en nuestro buque. En julio de 1855 fue nombrado Capitán D. Juan Casamiglia, permaneciendo en el puesto hasta finales de 1858. Su relevo fue D. Pablo Zanne, al cuál le correspondió el mando del periodo en el que fue transporte de tropas para el gobierno francés y su época como primer buque hospital en el mundo.

Tan sólo en ocasiones puntuales hubieron de ser sustituidos, como en la travesía de julio de 1851 en el que ejerció de Capitán D. Rafael Netto.

A lo largo de estos diez años predominó la normalidad, aunque no faltaron algunos acontecimientos que interrumpieron la rutina y que merecen ser reseñados, ya sea por motivos sociales como por motivos más marineros.

Ante las magníficas calidades del nuevo buque, fueron frecuentes los importantes personajes de la vida social, política e incluso religiosa, que tomaron al «Cid» como medio de transporte. Así cabe mencionar el primer viaje comercial, a Palma, en el cuál embarcó el Alcalde-Corregidor de Barcelona D. Domingo Portefaix, ya cesante en el cargo al ser designado Gobernador de Huelva, en noviembre de 1848<sup>11</sup>. Del modo, en julio de 1849 embarca la Infanta Luisa Fernanda, la hija menor de Fernando VII, con su familia en su viaje a Gibraltar<sup>12</sup>. A final de este mismo año llega a Cádiz a bordo del «Cid» el Gobernador del Campo de Gibraltar, tras ser designado para el Congreso<sup>13</sup>. Igualmente, el nuevo gobernador de Cádiz, D. José María Campos, llegará a bordo en julio de 1850<sup>14</sup>. Pocos meses después, en enero de 1851, embarca en Barcelona para ir a Valencia, el Ministro Plenipotenciario Belga, el Barón du Jardin<sup>15</sup>. También el Marqués de Molins, figura esencial en la modernización de la Armada y Ministro de Marina hasta en siete ocasiones, viajará de Málaga a Almería en el «Cid», en junio de 1851<sup>16</sup>.

Entre todos estos acontecimientos sociales hubo también hechos remarcables de carácter puramente marineros en este periodo. Así, al poco de entrar en servicio, el 15 de febrero de 1849, se relata la caída de un marinero al agua y que no se pudo rescatar a pesar de la pronta acción de las lanchas del buque<sup>17</sup>. A punto de cumplir un lustro de vida, el 29 de mayo de 1854, el vapor «Cid» tuvo el mayor accidente de su trayectoria, al encallar en la losa del puerto de Cartagena durante la maniobra de aproximación. El incidente produjo grandes daños que hubo que reparar en el

arsenal de la ciudad, no sin las grandes dificultades derivadas de la no preparación del arsenal de Cartagena en este tipo de obras. El «Cid» volverá a navegar de nuevo el uno de julio de ese año, un mes más tarde<sup>18</sup>. Además de desventuras, también tuvieron lugar acciones encomiables como el auxilio al quechemarín «San Antonio y Ánimas» el día 4 de enero de 1856, que había roto el bauprés y el tajamar, y al que remolcó al puerto de Cádiz<sup>19</sup>. La misma faena que realizó en agosto de 1856 en auxilio de un falucho en las inmediaciones del puerto de Barcelona, que había quedado al paio<sup>20</sup>.

En la primavera siguiente entrará en los Talleres Nuevo Vulcano para cambiar la máquina, a cargo del ingeniero D. Antonio Serrallado y su mecánico D. Venancio Ibáñez. Saldrá de nuevo a la mar en un mes, el tres de abril de 1857, dando un ágape a bordo a ilustres invitados<sup>21</sup>.

Será en mayo de 1859, cuando es alquilado por el gobierno francés para el transporte de tropas desde el sur de Francia hasta las costas italianas, la ruta que mejor conocía, por 30.000 francos al mes, distrayéndolo puntualmente de su ruta regular. Para la misma misión alquilan también otros dos vapores de la compañía: el «Barcino», y el «América»<sup>22</sup>.

### SEGUNDA ETAPA: BUQUE HOSPITAL A VAPOR (1859-1860)

#### La guerra de Marruecos (1859 - 1860)

##### El conflicto

Las plazas del Norte de África han sido España desde finales del siglo XV, antes de la existencia de Marruecos. Melilla es parte de España de forma ininterrumpida desde que los Reyes Católicos la tomaran incruentamente en 1497. No así Ceuta, que fue conquistada por Juan I de Portugal en 1415. No se incorporó a la Corona española hasta 1581, cuando Felipe II fue proclamado rey de Portugal. Tras la independencia de Portugal, durante el reinado de Felipe IV, en 1640, se devolvieron a este país todas sus posesiones de Ultramar. Sin embargo, los nobles ceutíes pidieron al monarca seguir perteneciendo a la Corona española, cosa que se confirmaría en el Tratado de 1668, entre ambos países. No sólo eran parte de España, sino que sus ciudadanos fueron, a diferencia de lo que ocurría en las colonias inglesas o francesas, ciudadanos españoles de pleno derecho.

Durante todo este periodo de tiempo los territorios africanos de España no han estado exentos de conflictos debido al interés estratégico y comercial de las plazas, especialmente en los siglos XIX y XX, siendo esenciales en el delicado equilibrio local de intereses entre Gran Bretaña, Francia y España. Hay que recordar que Francia comienza la colonización de Argelia en 1830 y que Gran Bretaña poseía Gibraltar desde 1713. Así mismo los ingleses apoyaron permanentemente al reino de Marruecos, con dinero y armas, con objeto de debilitar la influencia de España y Francia en estos territorios, ya que eran sus principales rivales comerciales.

Desde principios del siglo XIX los territorios de Ceuta y Melilla sufrieron un constante hostigamiento por parte de los indígenas de las cabilas circundantes, espolcados por los ingleses; que cometían sabotajes, pillajes y ataques contra los intereses

económicos españoles. La gota que colmó el vaso fue en 1845 el secuestro y posterior asesinato del Cónsul español en Mazagán. A pesar de ello pudo más el miedo al conflicto y la indecisión del Gobierno de Narváez. El Gobierno español dio un ultimátum al marroquí, que acabó aceptando un acuerdo ridículo de paz, el Tratado de Larache, que fue el sonrojo para los países occidentales al dejar las acciones sin castigo<sup>23</sup>. Este hecho es por lo que no pararon los atentados, y la reacción popular en España fue creciendo y haciéndose unánime, como se refleja en toda la prensa de la época y que tan gráficamente describe Pérez Galdós, en Aita Tettauen<sup>24</sup>:

*«Los señores mayores, las damas de viso, hombres y mujeres de clases inferiores, procedían y hablaban, poco más o menos, como los chiquillos que esgrimen espadas de caña en medio de la calle y se agrandan la estatura con morriones de papel. Guerra clamaban las verduleras; venganza y guerra los obispos. No había español ni española que no sintiera en su alma el ultraje, y en su propio rostro la bofetada que a España dio la cabila de Anyera [...]».*

En agosto de 1859 la situación llegó al límite tras atacar los cabileños el Fuerte de Santa Clara, en Ceuta, y los puntos fronterizos locales. Así, el Presidente O'Donnell declaró la Guerra al Imperio Marroquí el 22 de octubre de 1859, en las Cortes Españolas, en medio de un gran alborozo popular. Había motivos para el optimismo: la gran superioridad económica y militar, y la unidad de criterio de todas las fuerzas políticas. Además, la gente se unió por primera vez en pos de un solo objetivo, cosa casi inaudita en España, especialmente en este convulso siglo XIX. Ahora el pueblo tenía un enemigo común, fuera del territorio patrio y de diferente raza y religión, ideal para el olvido de las penurias locales.

La guerra terminó tras la victoria española en la batalla de Wad-Ras, el 23 de marzo de 1860, que obligó al enemigo a la rendición y firma del Tratado del mismo nombre el 26 de abril de 1860.

En esta campaña la prensa fue esencial y tomó un papel destacado a semejanza de las guerras que estaban ocurriendo en estos momentos, como la de Crimea. No sólo nos dio una gran abundancia de crónicas de guerra o sociales que hoy nos permiten seguir el conflicto, sino también participó decisivamente en la creación de opinión en el pueblo. De entre los grandes relatores de la época destacan Emilio Castelar, Gaspar Núñez de Arce, Pedro Antonio de Alarcón, Juan Antonio Viedma, Joaquín Mola y Martínez, Emilio Lafuente Alcántara, Carlos Navarro y Rodrigo, etc. Estos trabajaron para publicaciones tan importantes como *La España* (Madrid 1848), *La Iberia* (Madrid 1854), *El Clamor Público*, *La Discusión* (Madrid 1856) o *La Época* (Madrid 1849).

La campaña fue más punitiva que de conquista, y como tal se realizó de forma muy rápida, sin apenas preparación. La improvisación y, quizá la prepotencia, fue lo que llevó a pensar en una superioridad total y en una victoria rápida e indolora, cosa que no ocurrió. Durante la operación se cometieron muchos errores de planificación, tanto en la dirección de las operaciones como en la inteligencia y en la logística<sup>25</sup>. A pesar del deficiente apoyo logístico y la mala disposición de las unidades durante las

operaciones, la superioridad humana y técnica permitió que se obtuviera una gran victoria, aunque dolorosa, lo que casi ahogó toda crítica.

El balance oficial para nuestro país fue de 9.034 bajas que se distribuyeron en 1.152 muertos por heridas de guerra, 2.888 por enfermedad, y 4.994 enfermos o heridos<sup>23</sup>. Otros autores, como Ameller<sup>25</sup>, calculan unas 16.000 bajas, 9.000 de ellas por enfermedad. Como se aprecia en todos los cálculos, las muertes por enfermedad fueron muchas más que las causadas por las armas. De esto fue responsable principal el cólera, cuyos primeros casos se dieron nada más llegar las tropas, en el acuartelamiento de Serrallo el 21 de noviembre de 1859<sup>26</sup>, favorecido por las malas condiciones higiénico-sanitarias de los campamentos<sup>27</sup>, en consonancia con los errores logísticos mencionados. El cólera mató más de 2.000 soldados sólo en diciembre de 1859, los cuales ya previamente estaban mal alimentados, mal alojados y mal vestidos.

Alarcón lo describe de una forma muy dura pero muy gráfica<sup>28</sup>:

*«¡El cólera!... ¡El cólera, agostando en flor tantas vidas; haciendo más víctimas en los días de paz que las balas en los días de fuego; postrando el ánimo del que se metió sonriendo entre una lluvia de encendido plomo; llevándose hoy al entendido jefe, mañana al intrépido soldado; privando de gloria y recompensa al que todo lo abandonó por alcanzarlas; reteniendo en lóbrego hospital al que soñaba con defender la honra española; distrayendo una atención, una fuerza y unos recursos que pudieran emplearse contra el enemigo; exigiendo, en fin, más resignación, valor y entusiasmo de los que fueran menester para alcanzar cien victorias o sufrir mil reveses de la fortuna!*

*«¡Es horrible! ¡Es horrible! ¡Hay que verlo para imaginarlo! ¡Hay que observar todas las mañanas las hileras de camillas que salen del Campamento; hay que recorrer uno y otro hospital atestado de lívidas cabezas, marchitadas por la peste; hay que mirar cómo se reducen poco a poco las compañías, cómo clarean los regimientos, cómo desaparece el amigo, cómo falta de su lugar el jefe [...].»*

#### Logística sanitaria

El gran número de bajas hizo que fuera necesario un transporte fluido de ellas a la península, por vía marítima, que evitara hacinamiento de los enfermos y heridos en los diferentes escalones sanitarios del territorio de operaciones, y el consiguiente agotamiento material y moral del contingente español. Igual que los demás aspectos de logística, el sistema de evacuación no se preparó adecuadamente, en cuanto a organización y provisión de medios, ya que no se hicieron los cálculos de bajas correctamente, al presuponer una manifiesta superioridad<sup>25</sup>. A pesar de ello, las evacuaciones se realizaron con gran frecuencia, y de forma continuada durante toda la operación, hacia los puertos de Cádiz, Málaga y Algeciras. En las cercanías de ellos se ampliaron las camas de los hospitales e incluso se habilitaron otros de forma extraordinaria. Diariamente el Jefe de Sanidad de cada una de las plazas se encargaba de gestionar las camas y de organizar los transportes necesarios en tierra para llevar a los evacuados

hasta el destino final en una cama de los hospitales de referencia. Los hospitales usados fueron los de Cádiz, San Fernando, Sanlúcar, El Puerto de Santa María, Algeciras, Los Barrios, Jerez de la Frontera, Tarifa, San Roque, Málaga, e incluso Sevilla.

Las características de las singladuras y la probada eficiencia de los buques de vapor hicieron decantarse al mando por ellos para la misión. Al no disponerse de ningún transporte sanitario naval permanente, se optó por usar buques mercantes mixtos, de pasaje y carga, en régimen de alquiler y muy someramente adaptados<sup>29</sup>, probablemente más pensando en la vuelta a su servicio que en esta misión, presumiblemente fugaz. Estos buques se encargaron de realizar un servicio más o menos regular de evacuaciones entre la zona de operaciones y la península, además sirvieron como enfermería flotante de apoyo a las operaciones en tierra mientras se llenaban lo suficiente para proceder a la evacuación.

El principal buque hospital designado para la operación fue el vapor «Cid». Este buque, alquilado por el Estado a la Sociedad de Navegación e Industria, fue apoyado por otros cuatro mercantes, contratados a diversos armadores para tal efecto: el «Barcelona», el «Torino», el «Cataluña», y el «Ville de Lyon»<sup>30</sup>. La misión de estos buques como transporte sanitario no fue exclusiva en ninguno de los casos, sino que la compartían con la de transportes ordinarios, aunque en el caso de estos vapores, la función sanitaria se consideraba la principal.

Por otro lado, los cabileños no disponían de ningún tipo de embarcación con lo que la superioridad naval era absoluta y no precisaban, por tanto, de armamento ni escolta para realizar su misión con total seguridad<sup>23</sup>. Conviene igualmente recordar que aún no existía el concepto de Derecho Humanitario que consagrara la condición de neutralidad en la legalidad española ni internacional, por lo que no era un problema compatibilizar la función de transporte sanitario con la de transporte ordinario de tropas o de material.

#### **El vapor “Cid” como buque Hospital**

La necesidad de evacuación de las bajas en combate era conocida desde antiguo, la necesidad de que esta fuera rápida, a retaguardia y, si es posible, colectiva para evitar las epidemias era una dura lección que se había aprendido recientemente. Así pues, no se cuestionaba la necesidad de un sistema de evacuación colectivo de bajas que, dada la extrapeninsularidad de la zona de operaciones, sólo podía ser por vía marítima. La navegación a vapor estaba empezando y, como refiere Landa<sup>29</sup>, aún existían voces a favor de la vela en los buques hospital debido a los inconvenientes de estos barcos (las vibraciones, el menor espacio para heridos por ocupar la mayoría la máquina y el carbón, y a la toxicidad de los humos), las ventajas se acabarían imponiendo, especialmente la gran maniobrabilidad, la autonomía respecto las condiciones climáticas y la rapidez. En la mente de la Sanidad Militar española estaba en la elección de un vapor de ruedas o de los de hélice, que se estaban imponiendo en el transporte. La elección del de ruedas fue motivada por las menores vibraciones y a que los ejércitos veían ya menos útil para el combate los de palas y preferían usarlos en otras tareas. Acabarían imponiéndose las hélices a las palas y, de hecho, sólo nuestro Cid fue

## El vapor de ruedas «Cid»: De pionero de la navegación comercial a vapor a primer vapor hospital

un vapor de palas en esta ocasión. Landa, cinco años más tarde describe muy bien la controversia<sup>29</sup>:

*«Aun entre los buques de vapor se presentan dos clases entre las cuales elegir, según que su propulsor sea de ruedas ó de hélice. El Dr. Suarez prefiere los primeros, «pues aun cuando los de hélice tengan más capacidad en los sollados, son menos á propósito para este servicio, en atención á la menor estabilidad y trepidación mucho más sensible que en los de ruedas, siendo por consiguiente menos temibles en estos las sacudidas que pueden experimentar las heridas, principalmente las que resultan de amputaciones, ó las complicadas con fractura, á lo menos cuando son recientes.*

*«¡Esta misma convicción me ha dado la práctica en la campaña de Marruecos, pues aun cuando todos los buques-hospitales eran de tornillo, también he llevado heridos á bordo de un vapor de ruedas, el Cid, observando que la trepidación convulsiva que determina el hélice, es mucho más molesta que el movimiento uniforme producido por las ruedas, por lo que el mareo es menos sensible en estos buques, consideración muy digna de tenerse en cuenta, habiendo de transportar personas no habituadas al mar. Sin embargo, como son superiores las condiciones marineras de los buques de hélice á los de ruedas, ya no se construyen de estos, y solo hemos indicado estas ventajas por si alguna vez se encuentra el Médico militar en situación de elegir entre unos y otros.»*

Todas estas consideraciones también fueron la causa de que hasta el momento ningún vapor hubiese sido usado como buque de evacuación de heridos en el mundo, siendo éste, por tanto, no sólo el primer buque hospital moderno en cuanto a concepción y organización, sino también el primero con esta propulsión<sup>31</sup>, anterior en dos años al «Red Rover», vapor de ruedas usado en la Guerra de Civil Americana (1862), que es considerado para los autores anglosajones como el primero<sup>32</sup> y en un año a los vapores «Mauritius» y «Melbourne», veleros con máquina de vapor auxiliar, considerados por los estudiosos ingleses como el primer uso bélico de un vapor como hospital flotante, que sirvieron en 1860, durante la campaña de China<sup>33</sup>.

Además de ser el primero en habilitarse como tal, fue también el buque hospital principal de la campaña, ocupándose en la evacuación de enfermos y heridos desde Tetuán y Ceuta a la Península<sup>29</sup>, entre noviembre de 1859 y abril de 1860. Si bien las evacuaciones en el «Cid» nunca fueron selectivas en cuanto a patología, sí se intentó evitar el embarque de coléricos, aunque hubo algunos casos que debutaron a bordo<sup>34</sup>. El camino de ida, para incorporarse al servicio durante la preparación de la campaña a finales de octubre de 1859, lo hizo como transporte ordinario<sup>35</sup>, tanto de tropas como de material, pertrechos e, incluso, caballos y mulas.

La modificación estructural del vapor «Cid» para la misión fue muy escasa debido al poco tiempo que se dispuso para prepararla, a las cortas travesías de evacuación, y a la previsión de ser una misión de poco tiempo. De hecho, tan sólo consistió en la eliminación de mamparos no esenciales para hacer las bodegas más diáfanos y que así se pudieran convertir en salas adecuadas para los ingresados, es decir salas de hospitalización, más accesibles y ventilables. En ellas situaron las literas, para acomodar las bajas, de dos alturas como máximo. La entrada en

el buque y la distribución de los heridos la describe nuestro Jefe de Sanidad así<sup>34</sup>:

*«Inmediatamente me trasladé á Cèuta, á donde ya se estaba organizando la salida de enfermos y heridos, hasta el número de 160; pero el estado del mar no nos permitió embarcarnos hasta las cuatro de la tarde. A esa hora, y provisto por la Administración militar de las raciones en crudo para mis enfermos, me trasladé con estos en grandes chalanas al vapor mercante Cid, digno nombre del buque que iba á llevar los heridos del día 25. Los oficiales heridos, entre los cuales se contaba mi amigo el Teniente Torres, de Cazadores de Madrid, se acomodaron en los camarotes destinados á los pasajeros, y la tropa ocupó la cubierta, protegida por un toldo, después de llenar la segunda cámara con aquellos cuyo estado de salud era más delicado; aunque debo advertir que todos se habían escojido entre los convalecientes ó heridos poco graves.»*

Sin duda fue excesiva la capacidad de transporte de bajas que se asignó a los buques hospital para que pudieran ser atendidas adecuadamente, confiando demasiado en la brevedad del viaje y, por tanto, del ingreso, como cuenta Nicasio Landa, mientras estaba destinado, desde enero de 1860 en el «Barcelona»<sup>36</sup>, buque hospital que apoyó en la misma campaña:

*«Se había aprovechado la capacidad todo lo posible, hasta el punto de que si hubiéramos llevado entonces uno de estos buques al Golfo de Guinea, y topado con algún crucero inglés, el Tribunal mixto de Sierra Leona, al ver la disposición del sollado, nos hubiera condenado por negreros, con arreglo a los tratados.»*

La dotación de material sí fue más completa, incluso abundante en algunos casos. Se equipó cada litera con un colchón, dos sábanas, un cabecero, dos mantas y un arcón para los objetos personales y ropa del enfermo, cosa que hasta ahora no se había visto para el transporte de enfermos y heridos. También se contaba con un amplio botiquín de medicamentos y material de curas en cada sala, provenientes tanto del Parque de Farmacia como de las donaciones<sup>36</sup>.

*«El material sanitario de todos estos hospitales era igual al del Barcelona, y consistía en un botiquín de farmacia, algunos cajones de hilas y vendajes, procedentes de donativos, y 10 camillas ordinarias; después se recibieron del parque de Ceuta cuatro grandes botiquines, que constituían una completa oficina farmacéutica, y una caja excelente de amputaciones.»*

La dotación de personal sanitario para cada buque constaba de uno o dos Médicos, cinco practicantes de medicina, un farmacéutico o un practicante de farmacia, y varios enfermeros y sanitarios de diferente origen (2). Para las labores administrativas hubo en cada barco un «Contralor», lo que hoy se conoce como Habilitado, y un «Administrador», el Interventor de hoy en día.

La imprevisión hizo que también se olvidaran algunos detalles esenciales en la navegación, como son las características de los puertos de atraque para embarque y desembarco. El puerto logístico principal de la operación, el de Cádiz, no disponía de los amarres necesarios para los vapores hospital que se usaron, dado el escaso calado del mismo para los buques. De hecho, el

«Cid» no evacuó sobre Cádiz enfermos y heridos por esa causa, sino siempre sobre Málaga. En los casos en que ocurría esto, tras la singladura a la península, que en muchos casos había sido larga y penosa a causa de los temporales del Estrecho, al evacuado aún le quedaba una estación más de su vía crucis particular: el desembarco por medio de barcazas desde el lugar de fondeo hasta el muelle, donde les esperaban los transportes rodados que los llevarían al hospital. Sin embargo, lo penoso no fue tanto por el tiempo extra de transporte o por el proceso que aquejaba al paciente, sino por la necesidad de ser arriados de la cubierta a la barcaza del puerto por medio de grúas tipo «pluma», y luego subidos de igual forma desde esta embarcación al muelle.

Landa describe de esta forma la maniobra<sup>36</sup>:

«[...] que había dado fondo en Puntales, y allí estuve presenciando la larga y penosa operación de izar uno por uno a los heridos por la escotilla, para transbordarlos a un vapor, que por su calado pudiera atracar al muelle, cosa que no podía hacer el Barcelona.

«La mitad de los heridos fue al hospital del Puerto de Santa María, y la otra mitad, con todos los oficiales, a los de Cádiz [...]».

Además, Landa, ahondando más en la cuestión en su posterior estudio acerca del transporte de enfermos y heridos, consideraría este aspecto esencial<sup>29</sup>:

«Otra consideración más hay que atender en la elección de estos buques, y es la de su porte ó dimensiones. No estamos por los buques grandes, que son los que generalmente se prefieren, antes por el contrario encontramos muchas ventajas en que no exceda de mil toneladas (medida total). Así se evita, en primer lugar, el acúmulo de enfermos en un buque donde tan expuesta es la propagación de cualquier epidemia, de la gangrena o del tifus. Así se puede más pronto ver lleno un buque y se detiene menos la salida de los dolientes que anhelan ser trasladados pronto á su patria, y ven con dolorosa impaciencia en un buque de mil camas los días que pasan aguardando á que, completo el cargamento por una nueva batalla, pueda el buque emprender su viaje. Así, por último, podrá el buque-hospital atracar a la mayor parte de los muelles y permitir que los enfermos pasen directamente por una tabla á la tierra, mientras que si es grande sucede que en muchos puertos habrá de quedar fuera de bahía, y en tal caso se requiere para la traslación de los enfermos otro buque de menor calado que los deje en el muelle, una vez que hasta para los botes y chalanas es á veces el trayecto demasiado largo.

«Este grave inconveniente he podido observar en todos nuestros buques hospitales de África, pues aun el Barcelona, que estaba á mi cargo y era el menor de todos, no podía atracar nunca al muelle de Cádiz, [...]»

Este doloroso periplo quedó también reflejado en muchos otros escritos, entre los que destacan las palabras de Población y Fernández en su *Historia médica de la guerra de África*<sup>37</sup>:

«[...] los buques-transportes distaban mucho de prestar más utilidad que la de su propio nombre, toda vez que los en-

*fermos, tendidos sobre cubierta, sufrían grandes trastornos antes de entrar en los hospitales o exhalaban su último aliento cuando se veían próximos a respirar el benéfico aire de su Patria[...]*»

Gaspar Núñez de Arce fue uno de los periodistas que, en sus crónicas y cartas a *La Iberia*, relataron la guerra *casi en directo*. En algunas de sus frases de sus *Recuerdos de la Campaña de África* deja claro también el suplicio del paciente a bordo del buque hospital<sup>38</sup>:

«Divisábanse a lo lejos verdaderos montes de espuma que se acercaban tronando hasta la costa para saltar por algunos lados las fuertes murallas que resguardan a Ceuta por el mar. ¡Qué no pasarían en aquellos tremendos días los pobres convalecientes, recogidos en los barcos-hospitales y expuestos al agitado movimiento de las olas que levantaban y hundían las más poderosas naves como débiles aristas el aire!...»

Durante este periodo de actividad del «Cid», el capitán del buque fue D. Pablo Zanne, a las órdenes del mando operativo correspondiente del Ejército de Tierra. El mando sanitario correspondió al Ayudante Médico D. Nicasio Landa y Álvarez del Carballo, esencial en la organización y en el desarrollo de la misión.

En este corto espacio de tiempo la actividad fue incesante desde el primer momento, como hace mención Landa cuando nos refiere que antes de empezar la misión a bordo ya tenía 160 bajas preparadas para embarcar. Aunque las travesías fueron cortas no estuvieron exentas de dificultades. Para empezar, la escasez de personal que, como nos relata su protagonista, le obligaba a asumir las misiones sanitarias y de administración<sup>34</sup>, cosa que ya no ocurriría cuando embarcó en el «Barcelona».

Ya en su primera singladura tuvo que lidiar con la epidemia de cólera que, dadas las reducidas dimensiones de un buque, era una batalla mayor. Al primer caso que se planteó a bordo, Landa lo aisló en un camarote femenino, que el Capitán le dejó, y lo trató con infusiones de cloroformo para mitigar los dolores abdominales y los vómitos. Así consiguió que llegara con vida el soldado y pudiera ser llevado al Lazareto para su tratamiento, evitando además que se enterase el resto de los enfermos y que el pánico pudiera ocasionar peores males<sup>34</sup>:

«Cuando la aurora arrebolaba el cielo, estaba yo sobre cubierta contemplando aquel bello espectáculo y el de las costas de España, que no había presumido volver á ver tan presto: pero al mirar á mis enfermos que descansaban tranquilamente vi que uno de ellos se quejaba de grande malestar; sus facciones estaban algo desencajadas, el pulso apenas si pude percibirle, la piel glacial, la punta de su lengua también fría como el mármol; ¡oh, era indudable, el cólera estaba á bordo!

«No trataré de describir la honda amargura en que se sumió mi espíritu á tan lúgubre descubrimiento, al ver á tan horrible enemigo, pronto á arrebatarme aquellas 160 vidas de que yo era entonces responsable; dolores son estos reservados al médico y que solo él comprende en toda su estension. Solo yo conocía el peligro, y era urgente que no se revelara á los ojos de nadie; que el triste espectáculo que iba á representarse no pudiera herir la imaginación débil de los heridos y enfermos,



*porque sus consecuencias hubieran sido funestas. Pedí, pues, al Capitán del buque una habitación, á donde pudiera retirar un herido que se agravaba. Tal vez él sospechó la verdad, pero no me la preguntó: todo el buque estaba ocupado; solo quedaba disponible un gabinete dedicado á las señoras, y allí me encerré con mi enfermo, ordenando que me dejarán solo con él.*

*«[...] y mientras yo contemplaba satisfecho cómo mis pobres heridos sentían la delicia de pisar el pátrio suelo entre músicas y vítores, y cómo el pueblo malagueño, con lágrimas de entusiasmo y compasión, se disputaba el honor de llevar sus camillas, veía también otra lancha cubierta, que solitaria se deslizaba por las ondas. Era el desgraciado colérico que transportaban al lazareto, acompañado por un practicante de sanidad militar, que voluntariamente iba á encerrarse con él.»*

El «Cid» se incorporó a su servicio en campaña el 22 de noviembre de 1859 llevando efectos militares a Ceuta<sup>39</sup>. La primera evacuación sanitaria la realizará el día 25 de noviembre<sup>40</sup>, para llegar a Málaga en la madrugada del 27, con 160 enfermos y heridos a bordo, tres de ellos oficiales<sup>41</sup>. El día 29 del mismo mes saldrá para Ceuta de nuevo. El día 1 de diciembre volverá a Málaga desde Ceuta aunque sólo se informa de que traía un Jefe del Ejército expedicionario<sup>42</sup>. Saldrá del mismo puerto, llevando tropas a Ceuta, el 4 de diciembre<sup>43</sup>, para volver a Málaga el día 13 de diciembre *en lastre*, y luego se ordena la partida a Cartagena, donde entra en día 19 con 249 penados. Completará hasta 300 con los del penal de la ciudad y volverá a Ceuta el día 20 de diciembre de 1859<sup>44</sup>.

El 28 de diciembre entrará de nuevo en Málaga evacuando 216 enfermos y heridos desde Ceuta<sup>45</sup>. El mismo 1 de enero de 1860 navegará de vuelta, pasando primero por Algeciras donde llevará camillas y material sanitario para el Hospital de la Caridad de esa plaza, para dirigirse después a Ceuta, con material y pertrechos para el Ejército de África<sup>46</sup>.

El 20 de enero de 1860 entrará de nuevo en Málaga cargado con 157 enfermos y heridos procedentes de Boca del Río, Tetuán, dos de ellos Oficiales. Saldrá nuevamente el 22 de enero con efectos y material para Ceuta<sup>47</sup>.

El 10 de abril de 1860 cesará oficialmente en el servicio. El 19 entra en Málaga, proveniente de Ceuta, para hacer carbón y seguir, al día siguiente, su ruta de final de servicio hacia su punto de origen, Barcelona, con 12 soldados y tres Jefes y Oficiales y habiendo desembarcado su material y raciones<sup>48</sup>.

### El primer Jefe de Sanidad: Nicasio Landa

No se puede dejar este periodo de vida de nuestro «Cid» sin hacer un homenaje a su artífice principal, el Jefe de Sanidad del primer buque hospital a vapor del mundo: Nicasio Landa y Álvarez de Carvalho<sup>49</sup>.

Nicasio Landa nació en Pamplona en 1830. Su padre fue médico rural en Navarra y luego profesor de Anatomía en el Real Colegio de Medicina, Cirugía y Farmacia de Pamplona. Esto seguro marcó su vocación y cursaría sus estudios de Medicina en la Facultad de Medicina y Cirugía de Madrid, licenciándose en 1854. Dos años más tarde obtendría el título de Doctor por la misma Universidad. Toma contacto con la epidemiología al ser

Médico oficial en la epidemia de cólera de Navarra en 1854-1855, lo que le hizo tomar conciencia de la importancia de la higiene y del sufrimiento de la gente más desfavorecida en las catástrofes<sup>50</sup>.

Entre 1855 y 1856 entra como médico civil auxiliar en el Primer Batallón del Regimiento Extremadura nº 15. Tras esta experiencia se decidió a ingresar de forma profesional en el Ejército como Médico Militar, lo que lograría en diciembre de 1856. Pasó por diversos destinos en los que va a participar tanto de la Medicina hospitalaria, en el Hospital Militar de Navarra, como de la Medicina de Guerra, en la Guerra de África de 1859. En esta última pudo convivir con el sufrimiento de los soldados en combate en un medio hostil y con higiene deficiente. Fue ahora designado Jefe de Sanidad del Vapor hospital «Cid», lo que le llevaría a ser el pionero en estas lides. En su función estaba encargado del área asistencial y además de organizar y distribuir las funciones y los espacios a bordo, con tal maestría que será felicitado y posteriormente designado también Jefe de Sanidad del vapor Barcelona, con las mismas misiones encargadas.

Pero no fue sólo la fortuna de ser el primero lo que le hizo ser uno de los Médicos contemporáneos españoles más importantes. Como se menciona fue ejemplar la organización y funcionamiento, moderno y eficaz, del servicio que logra en el buque hospital. Más aún, constantemente estaba preocupándose por el sufrimiento en los soldados, intentando la mejor forma de transportarlos y tratarlos, así como por la protección de aquellos destinados a atenderlos. Tal experiencia le hace reflexionar y por ello ya en sus *Memorias* sobre este conflicto no solo trata la patología presentada, sino también refleja sus inquietudes acerca de la problemática de la atención y la evacuación de heridos y enfermos. Así pues, se impregnó del pensamiento humanitario al tiempo que Henry Dunant, si no antes (3), y en poco tiempo será cofundador de la Cruz Roja Española, en 1864.

Además de las experiencias en las epidemias de fiebre amarilla de Santa Cruz de Tenerife y en la guerra, en sus ideas influyeron también los intercambios de opiniones en las múltiples reuniones internacionales en las que participó por cuenta del Ejército y en las que se analizaron episodios tan graves como la Batalla de Solferino y la Guerra de Crimea. Fue el «enviado» español a la Conferencia Internacional de Ginebra de 1863, base para el I Convenio de Ginebra de 1864. Así mismo fue el encargado de la adaptación y traducción al español de las Resoluciones de 1868 de la «Asociación Internacional de Socorros a los Militares Heridos en Campaña». Participará además en representación de España en el «bautismo de fuego» de la Cruz Roja Internacional en la Guerra Franco-Prusiana de 1870 y también en la primera actuación de la Cruz Roja Española, en las guerras Carlistas, concretamente en la Batalla de Oroquieta en 1872<sup>51</sup>.

Es, por tanto, uno de los responsables de la formación de los conceptos del Derecho Humanitario Internacional acerca de la protección y auxilio de las víctimas de los conflictos bélicos. Merece la pena extraer unas frases del propio Landa que definen claramente este espíritu<sup>52</sup>:

*«Mi fin principal era establecer la neutralidad del herido, aun en la guerra civil, y he logrado la dicha de alcanzarlo. Al efecto, busqué desde los primeros días a los heridos insurgentes, los cuidé asegurándoles toda mi protección. Después de haber tratado así a los heridos carlistas en el valle de Goñi y*

*en Abarzuza, los carlistas entraron en Arizala, en donde se encontraban un oficial y siete soldados del ejército y aquellos portáronse con éstos de la manera más humana, ofreciéndoles sus servicios o dejándoles libres de hacerse transportar al cuartel general de Estella. El General Moriones me ha facilitado la misión, haciéndome recoger después de la batalla de Oroquieta los heridos insurrectos, los cuales fueron colocados por mí en el hospital provisional, confundidos con los nuestros [...]*».

A su vez hace importantes aportaciones acerca del transporte de heridos por vías férreas y navegables, tanto en el aspecto teórico como en el práctico, diseñando trenes hospital e incluso anclajes para las camillas<sup>29</sup>.

### ÚLTIMA ETAPA (1860-1864)

Esta fue una etapa corta, se había convertido, a pesar de solo tener doce años de vida, en un vapor anticuado. La nueva tecnología de propulsión a vapor con hélice demostró enseguida su superioridad en prestaciones y en maniobrabilidad, además de en coste de construcción y en mantenimiento, relegando a los hermosos vapores de palas en muy poco tiempo. La distribución de la carga era también mucho más fácil. Por todas estas razones, las armadas de todos los países occidentales, después de experimentar en un primer momento con los vapores de palas, optaron por los de hélice, que además eran blanco menos sencillo, por su maniobrabilidad y por su silueta, para una artillería que mejoraba día a día. En consecuencia, los astilleros se vieron abocados a perfeccionarse en la nueva técnica, siendo cada vez más rara la botadura de un vapor de palas.

El «Cid», por tanto, llegó a Barcelona tras finalizar el servicio el 24 de abril de 1860 y, menos de una semana más tarde, el 30, se incorporará a su línea en dirección a Cádiz y carrera<sup>53</sup>. Continuará en esta misma hasta terminar su vida útil en 1863. A principios de 1861, D. Pablo Zanne será sustituido por el último capitán de este buque: D. Nicolás Vallspinosa. Durante este periodo apenas hubo acciones fuera de la rutina, tan sólo reseñar el auxilio que realizó al bergantín-goleta «Aquila», el 15 de diciembre de 1862, remolcándolo al puerto más cercano, el de Palamós<sup>54</sup>.

Con solo quince años, en septiembre de 1863, la naviera lo cesa definitivamente en el servicio. Tras reunirse los accionistas, se decide en febrero de 1864, la convocatoria de la venta en subasta pública de los vapores «América», «Barcino» y «Cid». Se determina que sea en la fecha de 31 de marzo de 1864. Ante la ausencia de pujas, se convoca una nueva subasta para el 30 de mayo del mismo año. Sin embargo, tampoco hubo pujas y se decide insertar en la prensa anuncios que convocan a sus oficinas de Barcelona a todo interesado en el lote o por separado<sup>55</sup>. No se tienen más noticias acerca de la venta ni de ninguna singladura del «Cid», por lo que se supone que no se logró comprador y terminó sus días en el desguace.

### CONSIDERACIONES FINALES

El «Cid» fue uno de los buques que podemos considerar pioneros en la navegación comercial a vapor en España, sobre-

poniéndose a la depresión económica y moral resultante de la cruel Guerra de la Independencia. Es por ello por lo que, para el observador, pudiera reflejar el espíritu de supervivencia y el renacer de las peores adversidades que el pueblo español ha debido afrontar en muchas ocasiones en nuestra historia.

El «Cid» fue un pionero del vapor, siendo el segundo vapor construido en España, para el servicio de cabotaje de levante, cumpliendo con excelencia su misión y recibiendo numerosas muestras de admiración.

Si bien, como vapor de ruedas, pronto perdió la batalla del transporte comercial frente a los vapores de hélice, eso no fue óbice para pasar a la historia como primer buque hospital a vapor en España, además de en el mundo, adelantándose a su uso por las principales potencias económicas y líderes tecnológicos del transporte de mediados del siglo XIX. Esta labor la desarrolló igualmente de una forma encomiable, sobreponiéndose a las dificultades secundarias a la imprevisión logística de la campaña, motivada por la excesiva superioridad supuesta por el mando.

La labor organizativa, administrativa y sanitaria de D. Nicasio Landa y Álvarez del Carballo en el vapor «Cid» fue modelo de eficacia por lo que más tarde sería objeto de estudio y ejemplo para posteriores misiones. Así mismo, este servicio impactaría definitivamente en el espíritu de esta figura de la Medicina española, llevándole a estudiar a fondo el transporte sanitario de bajas y a reflexionar y tomar iniciativas para la protección de enfermos y heridos en campaña, siendo germen del pensamiento humanitario internacional.

La ausencia de estudios y las escasas referencias a este buque, demuestran el injusto olvido al que se ha relegado al «Cid», que a pesar de su corta vida útil fue un pionero constante, digno de remembranza.

### Notas:

- (1) En la introducción del libro de Fernández Navarrete (1825), se reproduce la carta de Tomas González, Archivero Real de Simancas, que le remite a él con la noticia de la existencia de documentación de la prueba, con fecha de 17 de agosto de 1825. Sin embargo, esta es una referencia de la que no se ha encontrado en documento original en el Archivo de Simancas, razón por la cual algún historiador, como Preble, la puso en duda.
- (2) Landa hace también referencia al uso de sanitarios provenientes del reclutamiento en la bahía de Algeciras para el vapor «Barcelona», así como el uso de presidiarios de la cárcel de Ceuta para el «Torino».
- (3) Su libro *La campaña de Marruecos. Memorias de un Médico Militar*, se publicó dos años antes que el de Dunant (*A memory of Solferino*), que fue en 1862.

### BIBLIOGRAFÍA

1. Hernández Andreu J. Rasgos de la economía menorquina desde la época británica hasta mediados del siglo XIX. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2000.
2. Riera Alemany J. «El arsenal de Mahón». *Revista General de Marina*, 1899. Ed. Depósito hidrográfico, Madrid. Clavijo y Clavijo S. La orientación de la Sanidad en la Marina de guerra (Supl.): 16.

## El vapor de ruedas «Cid»: De pionero de la navegación comercial a vapor a primer vapor hospital

3. Alfaro Zaforteza C. «Un informe de Ramón Trujillo y Celani sobre la construcción naval en Baleares y Cataluña a mediados del siglo XIX». *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, 1986; 42: 224-225.
4. Hernández Andreu J, Méndez Vidal A. *Treinta y cinco empresarios menoresquines*. Madrid: Delta Publicaciones, 2013: 25-26.
5. Fernández de Navarrete M. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes á la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias. Madrid: Imprenta Real, 1825. Pp. CXXVI-CXXXVIII.
6. *Crónica Científica y Literaria*, 1817; 20 de junio. p.4.
7. Rodrigo y Alharilla M. «Navieras y naveros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870». *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 2007; 13: 62-92.
8. Llabrés Bernal J. *De la Marina de antaño*. Notas para la historia de Menorca. Palma de Mallorca: Imprenta Alfa, 1968. p. 93-95.
9. *El Balear* (Palma de Mallorca), 1848; 8 de septiembre: p.3.
10. *La España* (Madrid. 1848), 1848; 3 de septiembre: p.2.
11. *El Heraldo* (Madrid. 1842), 1848; 7 de diciembre: p.4; *El Popular* (Madrid 1846), 1848; 7 de diciembre: p.4.
12. *El Heraldo* (Madrid. 1842), 1849; 17 de julio: p.2.
13. *Diario Constitucional de Palma* (1839), 1849; 23 de diciembre, p.3.
14. *La Época* (Madrid. 1849), 1850; 23 de julio: p.4.
15. *El Heraldo* (Madrid. 1842), 1851; 15 de enero: p.3.
16. *La España* (Madrid. 1848), 1851; 10 de junio: p.1.
17. *El Popular* (Madrid. 1846), 1849; 20 de febrero: p.4.
18. *La Época* (Madrid 1849), 1854; 5 de junio: p.4; *El Clamor Público*, 1854; 6 de junio: p.3; y *El Áncora* (Barcelona 1850), 1854; 9 de junio: p.4; *La Iberia* (Madrid 1854), 1854; 7 de julio: p.3; *La España* (Madrid 1848), 1854; 14 de julio: p.1; y *El Balear* (Palma de Mallorca), 1854; 21 de julio: p.2.
19. *El Clamor Público*, 1856; 16 de enero: p.3.
20. *El Clamor Público*, 1856; 29 de agosto: p.3.
21. *La España* (Madrid. 1848), 1857; 9 de abril: p.1; *La Iberia* (Madrid 1854), 1857; 9 de abril: p.3.
22. *La Época* (Madrid 1849), 1859; 13 de mayo: p.4; *El Clamor Público*, 1859; 14 de junio: p.1.
23. Pieltain de la Peña R. «Panorama general de la Guerra de África». *Revista de Historia Militar*, 1960; 6: 89-139.
24. Pérez Galdós B. O'Donnell. Aita Tettauen. Madrid: Imp. Viuda e Hijos de Tello, 1905. Consultada la edición: Pérez Galdós B. O'Donnell. Aita Tettauen. Madrid: Espasa Calpe, 2008. p 238.
25. Ameller V. Juicio crítico de la Guerra de África. Madrid: Imprenta de Francisco Abienzo, 1861. pp.35 y 49.
26. Martín Arrúe F. *Guerra Hispano-Marroquí de 1859 y 1860*. Toledo: Publicaciones del Memorial de Infantería, 1916. p. 88.
27. Massons JM. *Historia de la Sanidad Militar Española*. Vol. 2. Barcelona: Ed. Pomares-Corredor, 1994. p. 223.
28. Alarcón PA. *Diario de un testigo de la Guerra de África*. Madrid: Sucesores de Ribadeneyra, 1917. p. 45.
29. Landa N. «Transporte de heridos y enfermos por vías férreas y navegables». *Revista de Sanidad Militar y General de Ciencias Médicas*, 1866; 3 (57): 269-275.
30. «Distribución de los vapores fletados». Sección Expediciones. Buques. 1859. Leg. n° 302. AGMAB.
31. González García O. *EL transporte sanitario naval en España (1859-1939)* [tesis doctoral]. Cádiz: Universidad de Cádiz, Facultad de Medicina; 2014.
32. Riske M. «A History of Hospital Ships». En: Naval Historical Foundation. *United States Naval Hospital Ships*. Washington (USA): Naval Historical Foundation, 1973. pp. 1-9; Roca S. «Presence and precedents: the USS Red Rover during the American Civil War». *Civil War History*, 1998; 4 (2): 91-110.
33. Plumridge J.H. *Hospital ships and ambulance trains*. London: Seeley Service, 1975. p. 26.
34. Landa N. *La campaña de Marruecos: memorias de un Médico Militar*. Madrid; Imprenta Manuel Álvarez, 1860. p. 52-54.
35. «Cid». Sección Expediciones. Buques. 1859. Leg. n° 302. AGMAB.
36. Landa N. *La campaña de Marruecos: memorias de un Médico Militar*. Madrid; Imprenta Manuel Álvarez, 1860. p. 96-98.
37. Población y Fernández A. *Historia Médica de la Guerra de África*. Madrid: Imprenta de Manuel Álvarez, 1860. p.32.
38. Núñez de Arce G. *Recuerdos de la Campaña de África*. Barcelona: Linkgua ed., 2007. p.52.
39. *La Época* (Madrid 1849), 1859; 23 de noviembre: p.2.
40. Telegrama n° 782 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 27 de noviembre de 1859. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB.
41. *La Discusión* (Madrid 1856), 1859; 28 de noviembre: p.1; *La Época* (Madrid 1849), 1859; 28 de noviembre: p.2; *La Esperanza* (Madrid 1844), 1859; 28 de noviembre: p.3-4.
42. Telegrama n° 821 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 29 de noviembre de 1859. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB; Telegrama n° 830 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 1 de diciembre de 1859. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB.
43. *El Clamor Público*, 1859; 9 de diciembre: p.1.
44. Telegrama n° 1024 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 13 de diciembre de 1859. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB; Telegrama n° 359 de Cartagena a Ministerio de la Guerra, de 20 de diciembre de 1859. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB.
45. Telegrama n° 1215 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 28 de diciembre de 1859. «Cid». Buques. Leg. n° 1176. AGMAB.
46. Telegrama n° 2 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 1 de enero de 1860. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB.
47. Telegrama n° 241 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 20 de enero de 1860. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB; Telegrama n° 281 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 22 de enero de 1860. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB.
48. Telegrama n° 1474 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 19 de abril de 1860. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB; Telegrama n° 1483 de Málaga a Ministerio de la Guerra, de 20 de abril de 1860. «Cid». Buques. 1859. Leg. n° 1176. AGMAB.
49. Navarro Carballo JR. «El Subinspector Médico de Primera Doctor Don Nicasio Landa y Álvarez de Carvallo». *Medicina Militar*, 1990; 46(3): 358-365, 469-480.
50. Viñes JJ. «El Dr. D. Nicasio Landa, médico oficial de epidemias en la de cólera de 1854-1855». *Anales*, 1999; 23 (1): 85-107.
51. Silgo Gamero J. «El Servicio de Sanidad en las Guerras Carlistas». *Revista de Historia Militar*, 1969; 13: 93.
52. Samaniego Arrillaga E. «Nacimiento de la Cruz Roja. Primera Actuación en España: Guerra carlista 1872-1876». *Gaceta Médica de Bilbao* 2004; 101: 105-110.
53. *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 1860; 29 de abril: p.4.
54. *El Lloyd Español*, 1862; 18 de diciembre: p.2; *El Lloyd Español*, 1864; 9 de marzo: p.2; *El Lloyd Español*, 1864; 26 de abril: p.2; *El Lloyd Español*, 1864; 27 de agosto: p.2; *El Lloyd Español*, 1864; 19 de octubre: p.2.