

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS: CIRUJANOS EN LA CARRERA DE INDIAS

Las flotas de Nueva España, 1574-1695 (1)

María Luisa RODRÍGUEZ-SALA
Doctora en Historia

Presentación

Los cirujanos que sirvieron en diferentes contextos institucionales y sociales novohispanos conforman un tema al cual he dedicado ya largos años de intensa labor investigadora. Fruto de ello han sido varias publicaciones, la primera de ellas estrechamente vinculada con los facultativos que viajaron en las diferentes carreras marítimas de la corona española (2). En ella incluimos desde aquellos cirujanos de las naos privadas que llegaron a tierras mejicanas, y permanecieron en ellas, a mediados del siglo XVI, hasta quienes, como miembros de la Real Armada, sirvieron en las postrimerías de la administración española en las posesiones americanas. Como es usual en todo proceso de investigación, en el curso de éste nos hemos tropezado con hallazgos inesperados. Y así, si en el trabajo antes mencionado conjeturábamos la existencia de documentación sobre cirujanos que realizaron viajes de ida y vuelta en la Carrera de Indias, en una reciente estancia de investigación en el Archivo General de Indias hemos tenido oportunidad de localizar abundante documentación sobre el particular. De su análisis rescatamos la presencia de un numeroso conjunto de cirujanos (en total, 58) que se embarcaron en las flotas de Tierra Firme (en número de 28) y Nueva España (en número de 29) y en la Armada de Barlovento (en este caso, sólo uno) durante los siglos XVI y XVII. Se trata de facultativos que presentaron fianza de embarque y que por esa razón se recogen en la documentación que registra ese tipo de contribuciones

(1) Este trabajo se desprende del proyecto «Personajes e instituciones partícipes en la formación de la ciencia mexicana», y está apoyado por el Programa PAPIIT, de la Dirección General de Asuntos Académicos de la UNAM y el CONACYT de México.

(2) RODRÍGUEZ-SALA, María Luisa, y otros: *Los cirujanos del mar en la Nueva España (1572-1820)*. Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, Universidad Autónoma de Nayarit, Instituto Veracruzano de Cultura y Academia Mexicana de Cirugía, México, 2004.

de las flotas (3). Las fianzas se entregaban como caución para el juicio de residencia a que se les sometía en el viaje de regreso por el uso y ejercicio de la respectiva plaza. Las prestaban los oficiales y la gente de mar: capitanes, contra maestres, pilotos, piloto principal, pilotos ayudantes, pilotines, alguaciles, carpinteros de ribera, carpinteros, toneleros, calafates, despenseros, grumetes, pajes, capellán, cirujano, buzos y marineros. A todos ellos se les adelantaban cuatro pagas para embarcarse, y sobre ellas tenían que rendir información a su regreso al puerto de llegada, Sevilla o Cádiz, según el caso.

Si bien carecemos de documentación de este tipo en relación con todas las flotas que realizaron la Carrera, sí la disponemos en abundancia respecto a las de los siglos XVI y XVII. Como es sabido, el siglo XVIII se caracterizó por otro tipo de tránsito marítimo; las flotas dejaron paulatinamente de funcionar como tales, de modo que la documentación relativa a ellas cambió de naturaleza. Por esta fundamental razón el presente trabajo se circunscribe a los hallazgos documentales correspondientes a los dos primeros siglos de período virreinal.

La atención sanitaria en las armadas y flotas españolas

La creación, desarrollo y funcionamiento del transporte naval militar y comercial efectuado por las armadas y flotas ha sido exhaustivamente estudiado, tanto de modo genérico como monográfico; y así, disponemos de trabajos que analizan el comercio, el contrabando, los ataques corsarios, el movimiento de las mercancías, la pérdida de navíos, las rutas y derrotas, la conformación naval, los mandos y el personal, la vida a bordo... Sin embargo, dentro de esta panoplia temática, el ámbito sanitario, es decir, el relativo a la salud y la enfermedad de las tripulaciones y de los pasajeros, es uno de los menos trabajados, de modo que es poco lo que sabemos acerca de los personajes que tuvieron a su cargo la prestación de esos servicios.

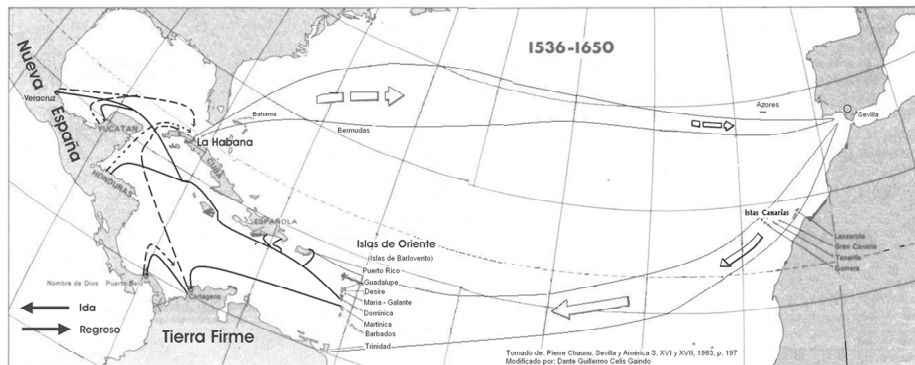
Las autoridades españolas se preocuparon permanentemente por brindar servicios médicos durante las travesías marítimas del floreciente litoral mediterráneo (4). Pero, hasta antes del reinado de Pedro IV de Aragón, no existió en los barcos una figura cuyo cometido específico fuese las tareas sanitarias. La normativa al respecto apareció tempranamente; y así, las Ordenanzas navales aragonesas de 1354 disponen la presencia obligatoria a bordo del médico y del cirujano. El siglo XIV se caracteriza por el paulatino declinar de la navegación de cabotaje y la ampliación de los horizontes de las travesías, así como por el incremento de las prestaciones sanitarias a causa de la muerte negra. Es

(3) AGI, Contratación, 43A, 43B, 44A y 44B: Fianzas de varios empleados de embarcaciones desde 1564 a 1705, con años intercalados; ramo 2, Las de otros dependientes, como contra maestro, guardianes, capellanes médicos, cirujanos, pilotos, condestables, toneleros, carpinteros, calafate, barberos, marineros, grumetes, pajes y alguaciles.

(4) El desarrollo histórico de la sanidad de las armadas proviene de CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *Historia del Cuerpo de Sanidad Militar de la Armada*. Tipografía de Fernando Espín Peña, San Fernando (Cádiz), 1925.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS...

en este momento cuando se toman las primeras medidas de profilaxis internacional, se crea la figura de los guardianes de la salud para las embarcaciones, y éstas, al igual que las ciudades, quedan sujetas a las cuarentenas para tratar de controlar la propagación de la temida peste.



Rutas seguidas por la flota de Tierra Firme y por la de Nueva España.

El siglo xv será testigo de las grandes exploraciones marítimas, que ampliarán no sólo las fronteras marítimas y territoriales de las coronas española y portuguesa, sino también las del conocimiento científico y técnico. A partir de los viajes colombinos, se hará obligatoria la presencia a bordo de un barbero, un cirujano o un médico, o de dos o de los tres simultáneamente, según la magnitud de la empresa marítima.

Los ataques corsarios a las flotas que se dirigían a Indias se iniciaron en la primera década del xvi, aunque durante este segmento cronológico tales ataques se centraron en el último tramo de los viajes: en el de ida, entre los puertos andaluces y las islas Canarias; en el de regreso, entre las Azores y los puertos de llegada. Pero, a partir de la segunda década del xvi, y en especial desde el inicio de la guerra con Francia (1521), los barcos corsarios holandeses y franceses ampliaron su campo de acción e intensificaron los ataques. Los productos que transportaban las naves de Indias eran de lo más apetecible para los enemigos de España. Así las cosas, los comerciantes de la Carrera pidieron protección a la Corona, y ésta respondió a la demanda con la creación de una pequeña escuadra, la cual fue el origen de la armada con base en Sevilla (5). Las ordenanzas correspondientes se formalizan el 14 de julio de 1522, y su objetivo central fue garantizar la seguridad durante los viajes marítimos, incluida la atención médico-quirúrgica. Sin embargo, en lo tocante a esta última, embarcaban los profesionales menos capaces: barberos y, excepcionalmente, cirujanos *plebeyos* o cirujanos *de heridas*, aptos tan sólo para curar afecciones leves.

(5) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. Instituto de Investigaciones Jurídicas (serie Estudios Históricos, núm. 70), UNAM, México, 1997, pp. 24-26.

Las flotas de Indias eran eminentemente comerciales; pero, dado que navegaban convoyadas por navíos militares, la presencia del facultativo a bordo era preceptiva. Sin embargo, la realidad fue bien distinta; en muy contadas ocasiones las flotas dispusieron de más de un facultativo, que se alojaba en la capitana o la almiranta. La atención sanitaria estaba dirigida ya no fundamentalmente a los combatientes, como en las armadas militares, sino a una tripulación mercante y a unos pasajeros civiles, hombres, mujeres y niños, que se dirigían a residir en los territorios americanos.

Con el correr del siglo XVI se fue mejorando la normativa, y para noviembre de 1554 se fijan las primeras reglas sobre la higiene de las embarcaciones, si bien éstas se reducían a ordenar que se barrierá y limpiara una vez al mes sobre cubierta y bajo cubierta, y que se perfumase con romero una vez por semana (6).

Hasta 1555 no se hace preceptiva la presencia del barbero; un año después, se hace obligatoria la del boticario, ambos con sus respectivos utensilios de trabajo. En cuanto al médico, su figura no será imperativa en la Carrera hasta mucho más tarde, hacia 1598. Diez años antes, en 1588, se habían impuesto restricciones al hasta entonces inmoderado reparto de vino, se había prohibido la presencia de mujeres públicas a bordo, y se inicia la mejoría en la habitabilidad de las naves. La nueva distribución de los espacios y las preceptivas medidas de higiene, por rudimentarias que fuesen, repercutirán en una mejoría, por más que ésta fuera lenta, de las condiciones sanitarias de las navegaciones, tanto en los buques militares como en los mercantes.

Esta preocupación se incrementó a lo largo del primer cuarto del XVII, a consecuencia de las continuas campañas marítimas que demandaron las guerras con Holanda y Francia y el incremento de los ataques corsarios. La Corona, a sugerencia de sus principales almirantes, decretó por real cédula de Felipe IV, emitida el 26 de enero de 1622, trasladar a los enfermos y heridos, una vez en tierra, a hospitales especializados (7).

En 1633 se publicaron en Madrid las Ordenanzas de la Armada (8), valioso cuerpo normativo que refunde las profusas disposiciones sobre el particular dictadas durante los reinados de Felipe II y Felipe III, y evidencia ya una clara toma de conciencia de las apremiantes necesidades de reglamentación en materia sanitaria. Lo más destacable de ellas es que, por primera vez en la legislación española, se establece expresamente una cualificación profesional suficiente como requisito para la admisión y contratación de los cirujanos de la armada. Así, en el capítulo 222 se recomienda lo siguiente al veedor gene-

(6) CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *op. cit.*, p. 35.

(7) *Ibidem*, p. 42. Se encuentra en el documento titulado «De las cosas de la mar y refuerzo de la Armada del Océano y escuadras de ella y de lo demás tocante a la materia», Archivo del Museo Naval de Madrid, colección Vargas Ponce, leg. XX.

(8) *Ordenanças del buen gobierno de la Armada del Mar Océano de 24 de Henero de 1633, Barcelona. En casa de Francisco Cormellas, al Call, por Vicente Suriá, Año 1678.* Reedición facsimilar del Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1974. El original, en el Archivo del Museo Naval de Madrid.

ral: «También tendrá particular cuidado en no admitir ni asentar plazas de cirujanos, ni barberos de la Armada y su hospital a personas que no tengan suficiencia y partes que conviene para gozar de sus plazas, lo cual ha de constar por las cartas de examen que presentaren y aprobación del Protomédico de la Armada» (9).

Por lo que se refiere a las obligaciones del personal sanitario, se estipuló que deberían acudir a curar a los enfermos no sólo en los navíos y hospitales de la armada, sino también en las casas particulares donde estuvieran alojados (10). Se deja taxativamente establecido que por estas visitas no se podrá recibir remuneración extrasalarial alguna, so pena de despido, y que no se podría señalar sueldo alguno a facultativo que no fuera de la armada. Con esta medida oficial se protegía directamente la pertenencia institucional de médicos, cirujanos y barberos, e indirecta y derivadamente se sentaban las bases para la posterior formación de un cuerpo profesional. El sueldo del cirujano era proporcional al rango de la nave donde prestara servicio, de modo que cuando servía en la capitana recibía 12 escudos, y únicamente diez en caso de estar asignado a la almiranta. Su posición económica, expresiva del prestigio social de que gozaba, estaba por debajo de la del capellán y, desde luego, de la del médico, pero quedaba por encima de la del barbero y de las de otras ocupaciones manuales menores, como las de tonelero, calafate o escribano (11).

A lo largo del siglo XVII los cirujanos romancistas, quienes a menudo desempeñan simultáneamente el oficio de barberos, son los predominantes en las naves, aunque supeditados al cirujano mayor y al protomédico. Veamos quiénes fueron.

Los cirujanos que sirvieron en las flotas

A partir de 1529 comienza a manifestarse una planificación política en relación con la navegación a Indias, lo que se evidencia en el control de los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla. Sin embargo, durante esta primera época la composición de las flotas aún es nebulosa y, consecuentemente, carecemos de información detallada sobre la atención sanitaria. Pero a partir de 1535 dos hechos apuntan hacia la futura conformación de flotas: la aparición de la nave capitana, con algunos privilegios de carga y mando, y la incorporación de navíos de la Armada. La conducción masiva a España de los metales preciosos extraídos de las posesiones peruanas durante 1537 constituye un hito en la génesis de las armadas. Así, para proteger los navíos que saldrían de Indias se preparó una flota de 14 embarcaciones, con una tripulación total de 1.600 hombres, que se dirigió al puerto americano de Nombre de

(9) *Ibidem*, cap. 225, f. 30.

(10) *Ibidem*, f. 31.

(11) *Ibidem*, cap. 233, f. 30.

Dios a fin de recoger los metales (12). En los años siguientes se registrará un paulatino incremento en el número y la envergadura de las armadas que se dirigen a Tierra Firme y a Nueva España, proceso que ha sido ampliamente estudiado en dos obras capitales (13).

Carecemos por completo de fuentes primarias relativas al tema que nos ocupa para los primeros años de las navegaciones a Indias. Empezamos a hallar contrataciones de cirujanos a partir del último cuarto del siglo XVI, cuando ya se despachaban una o dos flotas anuales. Si bien la primera de las flotas con destino específico fue enviada a Tierra Firme en 1537, el primer registro de un cirujano corresponde a la otra vertiente de la Carrera, la que se dirigía a Nueva España, razón por la que iniciaremos el estudio de los cirujanos con esta flota. Por motivos de espacio tan sólo proporcionamos una información sumaria de cada personaje y de la flota en la cual embarcó, por ahora limitada tan sólo a la porción de la Nueva España, con la esperanza de que pronto podamos presentar un trabajo análogo para Tierra Firme.

Los cirujanos en la flota de Nueva España

Juan Bertín viajó en la armada de 1574, que estuvo al mando del general Antonio Manrique de Lara y llevó como almirante a Diego de Alcega. La flota se despachó desde Sevilla hacia el mes de abril, y antes de partir su general recibió varias recomendaciones relacionadas con la aprehensión de los desertores y la descarga de mercancías (14). En previsión de eventuales ataques corsarios, el viaje de regreso se realizó en convoy con la sección meridional a partir de su encuentro en La Habana.

El facultativo Bertín, junto con su fianza, presentó la licencia que le otorgó su mujer, Ana Núñez de Angulo, a fin de que pudiera pasar a Indias, para lo que el marido hubo de comprometerse a regresar a Sevilla. El matrimonio era vecino de esa ciudad, donde residía en el barrio de Santa Catalina, aún existente a día de hoy en el casco histórico de la capital andaluza (15).

Andrés de Arjona embarcó en la flota de 1585, a cargo del general don Juan de Guzmán. Como correspondía, el cirujano prestó su fianza en Sevilla en mayo de ese año, otorgada por un vecino de la ciudad, Juan Carrillo (16).

Los navíos partieron en mayo del puerto de Sanlúcar de Barrameda fuertemente pertrechados. La flota se componía de 19 naos oficiales y once de contratación (17). El general transportaba en su nave a Álvaro Manrique de

(12) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico...*, p. 35.

(13) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla, 1983, y CABALLERO JUÁREZ, J. A.: *op. cit.*

(14) AGI, Indiferente, 1956, l.1, f. 198r.

(15) AGI, Contratación, 43A y 1789.

(16) AGI, Contratación, 43B.

(17) AGI, Patronato, 255, N.4, G.4, R.1.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS...

Zúñiga, marqués de Villamanrique, flamante virrey de Nueva España que, en su calidad tal, ejercía de capitán general de la flota. Esta duplicidad de mando suscitó en ocasiones desavenencias, lo que provocó que el rey recordara al virrey en cédula real que debería dejar obrar al general como éste considerase conveniente para llevar a feliz término el viaje (18).



La ciudad de Veracruz. (*Descripciones geográficas e hydrográficas de muchas tierras y mares del Norte y del Sur, en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de California*, de Nicolás de Cardona, 1632.)

Ataques corsarios hubo que asaltaron a las flotas en los mismos puertos de salida. En 1596, la Armada inglesa atacó Cádiz y destruyó la armada que se aprestaba a salir hacia Indias al mando del general Luis Alfonso Flores. La partida hubo de posponerse hasta el año siguiente, y en esta ocasión el mando se confió al general Pedro Menéndez Marqués, a quien acompañó como almirante don Juan de Salas de Valdés. La flota partió de Cádiz en junio de 1597, y en ella sirvió como cirujano *Miguel de Estrada*, quien además de prestar fianza acompañó un testimonio de identificación (19).

Hasta el año de 1617 no volvemos a localizar un cirujano de las flotas. Éste fue *Domingo Sánchez*, que viajó en la nao capitana, que mandaba el general don Juan de Salas de Valdés. La fianza para poder embarcarse la otorgó el vecino de Cádiz Juan Sánchez de Vidaurri (20).

(18) AGI, Indiferente, 1952, leg. 3, f. 20

(19) AGI, Contratación, 43B y Contratación, 118.

(20) Salvo que señalemos lo contrario, la fuente primaria para los siguientes personajes es AGI, Contratación, 43A y 43B, razón por la cual no las mencionamos en cada caso.

Francisco Caballero y Sebastián de Antequera embarcaron en la flota de 1638, que mandaba el general Martín de Orbea. Ambos fueron ya cirujanos examinados, y el primero subió con el cargo de cirujano mayor en la nave capitana, mientras que el segundo quedó en la almiranta. Previamente entregaron sus respectivas fianzas de residencia, por 50.000 maravedís cada una (21). Se trata de los primeros personajes que localizamos con una preparación especializada, tal como exigía la normativa de entonces para quienes servían en las armadas españolas.

La flota partió del puerto de Sanlúcar de Barrameda en abril de 1638, y regresó a Cádiz en julio del año siguiente; en ella se registraron cuatro navíos:

- *Nuestra Señora de la Regla*, de 30 toneladas; su maestre, Roque de Figueroa;
- *San Pedro y Santiago*, de 270 toneladas; su maestre, Miguel de Iriberry;
- *Nuestra Señora de la Concepción*. Llevó como maestre a Alonso Hidalgo;
- *Nuestra Señora de la Victoria*, de 550 toneladas; su maestre, José de Palacios (22).

Benito Lorenzo subió a bordo de la nao *Nuestra Señora de los Reyes, San Cosme y San Damián*, que formó parte de la flota de 1651. Quedó bajo la conducción del general Luis Fernández de Córdoba y Lazo de la Vega, caballero de Santiago, y llegó a buen puerto en Veracruz en septiembre de ese año, para salir de regreso en abril del siguiente (23).

Durante el año de 1651 se despachó la flota que condujo los azogues al mando del general don Francisco de Ledesma. En el galeón *Nuestra Señora de la O* subió el cirujano latinista con grado de bachiller *Juan Guillermo*. La fianza que le correspondió entregar, que ascendió a 300 ducados de plata, se la proporcionó el vecino de Cádiz Claudio Silvestre. Al mismo tiempo, el cirujano presentó testimonio de otro vecino de que lo conocía desde hacía más de diez años (24). En el *Nuestra Señora del Buen Suceso* quedó alojado y sirviendo *Joan Marín*, quien cumplió con la fianza exigida y también presentó testimonio de conocimiento de más de doce años a la fecha. Este cirujano vuelve a embarcarse en la nave almiranta de la flota que salió durante los primeros meses de 1653, la cual estuvo al mando del general don Diego de Portugal y llevó como almirante a don Juan Castaño. Esta flota tomó puerto en San Juan de Ulúa en julio de ese año, y regresó en conserva con las naves de una flota posterior, que condujo también a la Nueva España el general don Juan de Urbina (25).

(21) AGI, Contratación, 43B.

(22) AGI, Contratación, 1926

(23) CABALLERO SUÁREZ: *El régimen jurídico de las armadas...*, p. 366.

(24) AGI, Contratación, 43A.

(25) CABALLERO SUÁREZ: *op. cit.*, p. 367.

Esta flota de 1653 llevó también a *Manuel de Aviña* y *Chavaría*, quien estando en posesión del título de médico embarcó sin embargo como cirujano mayor. Recibió una paga adelantada de cuatro salarios por un total de 264 reales de plata. Se comprometió a regresar a la Península, y para asegurar ese retorno otorgó una fianza que le proporcionó Pedro de la Graña, vecino de Cádiz. Es de reseñar que la flota de 1653 la conformaban 13 navíos, a pesar de lo cual sólo contó con los dos facultativos mencionados (26).

La flota de 1654 se despachó a Tierra Firme a cargo del general Luis Francisco Núñez de Guzmán, marqués de Monte Alegre, y llevó como almirante a Matías de Orellana, conde de Bornos, quien era gobernador del Tercio. El grupo de navíos llevó un buen equipo médico-quirúrgico, ya que embarcaron dos cirujanos: *Juan Ramírez de la Encina* y *Gabriel Moreno*, el primero de ellos, a bordo de la capitana, mientras que el segundo quedó alojado en el patache *La Margarita*. Ambos personajes presentaron sus correspondientes fianzas. Además de ellos, solicitó la plaza de médico un personaje con buenos antecedentes de formación de práctica profesional en ciudades andaluzas, Antonio Henríquez (27).

La flota, que salió de Cádiz, se vio obligada a cambiar de ruta durante la travesía, y en vez de tomar la derrota hacia Portobelo, tuvo que dirigirse y arribar al puerto de Veracruz, en la Nueva España, por encontrarse cerca de La Habana una armada inglesa. Ésta es la razón de que la consideramos en esta sección, y no en la de Tierra Firme.

Jerónimo de Araujo, Martín de Baeses y Jerónimo de Torres embarcaron en la armada del año de 1658 con destino a la Nueva España, cuyo general fue don Diego de Ibarra, gobernador del Tercio de la Armada General. Las naves realizaron los viajes de ida y vuelta en conserva con los galeones destinados a Tierra Firme. Ambas dispusieron de una buena dotación de cirujanos, distribuidos por varias de las naves. En la sección que tuvo como puerto final el de Veracruz y en su capitana embarcó Araujo; en el galeón *Nuestra Señora de la Porciúncula* sirvió Baeses. Uno y otro, así como Torres, otorgaron sus respectivas fianzas durante el mes de mayo, y en el caso de este último fue el médico de la armada, Antonio Henríquez, quien aseguró la fianza.

El general de esta flota fue un destacado profesional militar, miembro de distinguida familia vizcaína, otros dos de cuyos miembros (hermanos del anterior) sirvieron también en la Armada (28).

En el año de 1660 la flota quedó al mando del general don Adrián Pulido de Pareja, y en ella prestaron servicio los cirujanos *Diego Hernández* y *Juan Bueno*. El primero lo hizo como cirujano mayor en la capitana, en tanto que el segundo embarcó en la almiranta. Los dos, antes de la partida, en abril, entre-

(26) AGI, Contratación, 1200, N.1, R.1-R.13

(27) AGI, Contratación, 44A.

(28) Rica información sobre este general y otros se localiza en SERRANO MANGAS, Fernando: «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2000, pp.187-192.

garon sus respectivas fianzas de residencia, así como testimonios del ejercicio de su profesión.

Pedro Moreno fue un cirujano latinista con título de licenciado que embarcó en 1662 en la flota conducida por el general don Nicolás Fernández de Córdoba Ponce de León. Este facultativo era vecino de Sevilla y residía en el barrio de Triana; embarcó en el galeón *Nuestra Señora del Buen Suceso y San Francisco*, después de ofrecer como fiador a Juan Maestre, también cirujano y vecino del mismo lugar. La flota salió de tierras españolas en julio de ese año, y tomó puerto de regreso en Sanlúcar de Barrameda en octubre de 1663.

Juan Bautista Martínez sentó plaza en la capitana del año de 1666, integrada en la flota que comandó el general Juan Domingo de Echeverri, para esa fecha ya conde de Villalcázar por haber heredado el título de su hermano difunto, el también general don Juan de Echeverri. Este maestro de cirugía constituye el único caso documentado de un desertor de la flota (29). Una vez en tierra, el cirujano pronto encontró en la insalubre y fortificada población a un colega médico (Ventura Gracia, probablemente también cirujano como él) que le brindó alojamiento y, posiblemente, trabajo. El hecho fue que el cirujano no se presentó a su navío cuando la flota se preparaba para iniciar el viaje de retorno, en mayo de 1667. Denunciado por el general ante las autoridades locales, el desertor, tras ser aprehendido, juzgado y encarcelado, fue remitido a la Península, pero no en calidad de detenido, sino como miembro de la tripulación de la siguiente armada, la que como Armada de Barlovento salió del puerto bajo el mando del general vizcaíno don Agustín de Duistegui. Sin embargo, su causa criminal fue remitida a la Casa de Contratación, en Sevilla. El desertor, finalmente, sirvió otra vez como cirujano de una de las flotas de la Carrera de Indias, razón por la que lo incluimos en esta investigación (30).

En el año de 1667, la flota que cruzó el Atlántico perteneció a la Armada de Barlovento, la cual se creó con la finalidad específica de vigilar las costas caribeñas de los ataques corsarios (31). Estuvo al mando del general don Agustín de Duistegui, y en ella viajó para la atención en la enfermedad no un cirujano, sino un barbero: *Alonso Ruiz*, a quien, dado el período que nos ocupa, debemos considerar barbero-cirujano, ya que para ese último tercio del siglo XVII, por disposiciones oficiales, los barberos habían sido sustituidos por los cirujanos. Este personaje desembarcó de la flota durante la escala en La Habana (32).

Luis Cancino partió como cirujano en la nave capitana de la flota del año de 1668, al mando del general don Diego de Córdoba Lazo de la Vega, caba-

(29) ROBLES, Antonio de: *Diario de sucesos notables, 1665-1703*, t. I (ed. y pról., Antonio Castro Leal). Editorial Porrúa, S.A., México, 1972 (2.ª ed.), p. 24.

(30) Sobre este cirujano tenemos publicado un corto trabajo que analiza todos los aspectos de su conducta. La información original procede del Archivo Histórico de Veracruz, caja 1, vol. 1, ff. 475-484v.

(31) TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, 1981, pp. 43-47.

(32) Archivo Histórico de Veracruz, caja 1, vol. 1, f. 484r.

llero de la Orden de Alcántara. Residía en la ciudad de Sevilla y figuró como su fiador su convecino Juan de Aroio (33).

Francisco Manzano o *Manlecio* embarcó en calidad de cirujano en el *San Felipe*, uno de los navíos de la flota que volvió a llevar a la Nueva España el general don Joseph Centeno Ordóñez, en 1670. El capitán de su embarcación fue don Andrés Ochoa de Zárate. La flota partió de la Península en julio y regresó, como era usual, un año más tarde, en octubre de 1671, reforzada con dos galeones adicionales ante la inminencia de un ataque corsario (34).

La flota que salió en septiembre de 1677 condujo los azogues y, sin duda, regresó con el tesoro real. Estuvo a cargo del general don Gabriel de Cuzalegre o de la Cruz Alegri, y en ella sirvieron los cirujanos *Pedro de Castro* y *Antonio García*, a bordo de la capitana el primero, y el segundo, cirujano latinista, en la almiranta, a pesar de su mayor rango profesional.

Doce años más tarde (1689) localizamos el personal médico de otra flota. Estaba bajo el mando del general Juan Baltasar de Fideriqui, conde de Villanueva, y pudo embarcar en junio a sendos cirujanos, como era usual, en la capitana y en la almiranta. Uno de ellos, *Juan Moreno*, en su calidad de cirujano de mayor rango prestó la fianza del otro, *Estaban Portales*.

Jacobo Fernández de Blaselahar y *Matheo Ximénez de Alanís*, los últimos cirujanos que mencionaremos, embarcaron en la flota de 1695, al mando del general don Ignacio Barrios Leal. Salió de Cádiz en julio, para regresar al mismo puerto en marzo de 1697 (35). En su nave capitana recibió plaza el primero de los mencionados, que era vecino de Sevilla y cuyo fiador fue Pedro Flor del Valle, vecino de la misma ciudad; además contó con dos abonadores, también residentes en Sevilla. En la almiranta embarcó Ximénez de Alanís, cuyo fiador fue Antonio Fernández.

Francisco Guerra Martínez, residente en el puerto de Veracruz, solicitó plaza de cirujano, el 22 de octubre de 1698, en la flota que estaba a punto de emprender regreso a la Península. Basó su petición en el hecho de que quien debería haberse embarcado en el galeón *Santo Cristo de San Román*, almiranta de la flota, no lo había hecho. El solicitante presentó su fianza, y el registro de la misma acredita que figuró como facultativo de esa flota en su viaje de regreso. Se trata del único caso que hemos localizado de un cirujano que prestara servicio en sólo una de las travesías. La armada donde sirvió estuvo al cargo del general don Juan Bautista de Mascarna, y había salido de Cádiz en agosto de ese año conduciendo azogues; regresó al puerto andaluz en enero de 1701 (36).

Hasta aquí la información acerca de los cirujanos que sirvieron en la flota a la Nueva España. Si bien los datos al respecto son escasos y esporádicos,

(33) AGI, Contratación, 44A.

(34) *Ibidem*.

(35) AGI, Contratación, 44B, y CABALLERO SUÁREZ: *El régimen jurídico...*, p. 371 (apéndice).

(36) AGI, Contratación, 43B.

atesoran el enorme valor de confirmar la presencia a bordo de estos facultativos y de evidenciar, en consecuencia, el cumplimiento de la normativa que ordenaba dicha presencia. Ahora, pasemos a ofrecer una información complementaria de la anterior, relativa a la caja de medicinas de la flota a cargo del general don Joseph Zenteno y Ordóñez, que navegó durante 1665 (37). Disponemos de dos interesantes listas de medicinas, una embarcada en la capitana, y la otra, en la almiranta; sólo enumeraremos el contenido de una de ellas, dada la similitud de ambas. Curiosamente, no hay registro documental de la presencia del facultativo en esta flota, pero por fuerza tuvo que haber uno a bordo, ya que la caja de medicinas sólo se confiaba al médico o al cirujano.

Memoria de lo que llevó la caja de medicinas de la capitana de flota del cargo del señor capitán general don Joseph Centeno (1665) (38)

<i>Lectuarios</i>	<i>Cantidades</i>	<i>Ungüentos</i>	<i>Cantidades</i>
Diacatholicon	Cuatro libras	Blanco	Seis libras
Jerapliega	Cuatro libras	De Atutia	Cuatro libras
Atriacca de Toledo	Una libra	De fuego	Cuatro libras
Confección de Jacintos	Media libra	Sacarias	Tres libras
Confección alchermes	Media libra	Egipcíaco	Tres libras
Conserva de Alexandría	Seis libras	De la Condesa	Cuatro libras
Casurca rosada	Seis libras	De minio	Tres libras
		Rubio	Tres libras
		Sandolino	Tres libras
		Rosado	Tres libras
Jarabes	[Cantidades]	Emplastos	[Cantidades]
Pérsico	Diez libras	Guillem seruen	Cuatro libras
Violado	Diez libras	Germinis	Seis libras
De arrayán	Diez libras	Contra ruptura de pelo	Seis libras
De Rosa seca	Ocho libras	Stomaticón	Cuatro libras
Miel rosada	Ocho libras	Diapalma	Seis libras
Ojimiél	Doce libras	Diachilon mayor	Seis libras
Rosado	Ocho libras	De ranas	Seis libras
Aceitoso	Doce libras	Confortatino de Vigo	Cuatro libras
De adormidera	Ocho libras	Ojierosi	Cuatro libras
Aguas	[Cantidades]	Aceites	[Cantidades]
De borrijas	Veinte libras	Rosados	Seis libras
Rosada	Doce libras	De manzanilla	Seis libras
De llantén	Quince libras	De arrayán	Seis libras
De colérico	Diez libras	De aparicio	Diez libras

(37) AGI, Contratación, 44B.

(38) Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid, Ms. 580, doc. 17.

CRUZAR EL ATLÁNTICO AL CUIDADO DE LOS ENFERMOS...

<i>Lectuarios</i>	<i>Cantidades</i>	<i>Ungüentos</i>	<i>Cantidades</i>
Vinagre rosado	Diez libras	De lombrices	Cuatro libras
De acetosa	Quince libras	De inciensos	Seis libras
De Almirones	Quince libras	De almáciga	Cuatro libras
De Escorsonera	Quince libras	De membrillos	Cuatro libras
		De almendras dulces	Dos libras

POLVOS	CANTIDADES	TROCISCOS	CANTIDADES
De contra caída	Dos libras	De jarabe	Una libra
De arrayán	Una libra	De tierra sellada	Media libra
De Alcaparra	Cuatro onzas	De piedra besoar	Dos onzas
De rosa	Una libra	Simple	Cantidades
Aromáticos rosados	Ocho onzas	Unto sin sal	Seis libras
Diamargaritón fío	Ocho onzas	Hoja de sen	Dos libras
Restrictivos	Una libra	Rosa	Dos libras
De incienso	Ocho onzas	Malvavisco	Dos libras
De Joanes	Una libra	Malvas	Dos libras
De ruibarbo tostado	Media libra	Manzanilla	Dos libras
De mirra bolanos tostado	Media libra	Cebada	Diez libras
De alumbre	Media libra	Albolvas	Una libra
Simple	Cantidades	Harinas	Doce libras
Linaza	Una libra	Ventosas	Docena y media
Estopas	Dos libras	Cardenillo	Una libra
Alumbre	Media libra		

Conclusiones

Las navegaciones trasatlánticas a las posesiones españolas durante los dos primeros siglos virreinales cubrieron, en el viaje de ida, dos destinos finales, los puertos de la Nueva España y los meridionales de Tierra Firme. Una vez que se concluían las últimas revisiones oficiales en Sanlúcar de Barrameda o en Cádiz, las naves arrumbaban hacia Canarias, donde hacían aguada y cubrían otras necesidades logísticas, la mayor parte de las veces en la isla de La Gomera. La velocidad de navegación la determinaban los buques más lentos. La nao capitana, en la cual solían embarcar los cirujanos, navegaba en la cabeza del convoy, formado por un número variable de navíos. De anochecida, dicha capitana encendía a popa un gran farol para servir de guía al resto de los barcos. La marcha la cerraba la nave almiranta, en la cual solía ir otro cirujano cuando la flota contaba con más de uno. A barlovento de la flota se situaban los barcos artillados.

En su viaje de ida a Indias, después de la última aguada en las Canarias, la flota recalaba en la isla Dominica o en la Martinica, a unas 2.160 millas náuticas de Canarias y distantes de éstas unos 20 ó 30 días de navegación. Allí se hacía aguada y se renovaban los víveres, y a partir de este punto los buques se separaban. La flota de Tierra Firme se dirigía a Maracaibo, Santa Marta, Cartagena, Nombre de Dios o Portobelo, según el tiempo y las necesidades, para desde allí hacer el transbordo hacia Panamá y el virreinato del Perú. La flota de Nueva España atendía los puertos de las Grandes Antillas y México, Santo Domingo, Santiago, San Francisco de Campeche —en ocasiones—, para por último recalcar en San Juan de Ulúa, frente a Veracruz. Después de celebradas las ferias en las poblaciones del interior, especialmente Jalapa, se emprendía el regreso hacia principios de marzo.

En la travesía de retorno a la Península a partir de los puertos americanos de salida, en diferentes ocasiones las flotas se unían en La Habana para emprender el viaje en conserva. Desde este puerto se navegaba hacia el noroeste para atravesar el canal de las Bahamas, uno de los pasos más peligrosos, donde quedaron sepultadas numerosas naves, especialmente a la altura de la península de la Florida. El viaje proseguía cerca de las Bermudas, y luego se arrumbaba hacia el paralelo 38 en busca de los vientos de poniente, los alisios, para llegar a las islas Azores, donde se hacía escala. El objetivo esencial de esta parada era obtener información sobre la eventual presencia de enemigos y corsarios en la zona. Los barcos navegaban listos para el combate, arrumbando hacia la costa del Algarve y el cabo de San Vicente, para desde allí, por último, poner proa a la desembocadura del Guadalquivir (39).

Las dos rutas han sido ampliamente descritas en diferentes monografías, la más destacable de las cuales es la de Chaunu, de quien tomamos aquí uno de sus mapas, modificado especialmente para este trabajo.

En estas difíciles travesías de ida y vuelta, los tripulantes y los pasajeros contaron con atención médico-quirúrgica. Durante sus enfermedades y accidentes, nada inusitados dado lo penoso de las faenas cotidianas en las embarcaciones que los transportaban y las insalubres condiciones de éstas, los barberos, cirujanos y médicos los atendieron de acuerdo con sus respectivos conocimientos especializados.

Lenta pero inexorablemente, los barberos y barberos-cirujanos, con escasos conocimientos especializados, fueron cediendo su lugar a los cirujanos romancistas y latinistas, cada vez mejor preparados. Éstos, a su vez, quedaron bajo la supervisión de los médicos, quienes embarcaron bien como protomédicos, bien como cirujanos mayores en algunos casos, a pesar de tener título de médico. Pero unos y otros debieron acreditar ante las autoridades correspondientes poseer conocimientos suficientes, avalados por examen y título.

Los cirujanos de las flotas respondieron a uno de los requisitos estipulados en la normativa: ser vecinos de los puertos en donde embarcaban con prefe-

(39) ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: www.mgar.net/var/flota.htm [consultado el 3 de julio de 2007].

rencia. Hemos comprobado, a través de las fianzas que entregaron, que todos ellos fueron residentes de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda o Cádiz, y que en esas poblaciones eran conocidos de sus vecinos, quienes se prestaron a otorgarles las fianzas necesarias para su embarque. En ocasiones sus vínculos excedían de la mera vecindad y pasaban a ser de parentesco. Los cirujanos y médicos de las flotas solían conocerse y recomendarse mutuamente, además de compartir los servicios a bordo. Estos hechos apuntan, sin duda alguna, a la existencia de un grupo de interés compacto. Si atendemos al segmento cronológico que nos ocupa, no sería aventurado decir que sus miembros empezaban a conformar un estamento profesional, por el hecho de compartir conocimientos y experiencias profesionales en tierra y, desde luego, a bordo.

Hemos podido comprobar que algunos cirujanos hicieron más de una travesía en las flotas; sin embargo, esto no parece haber sido lo corriente, presumiblemente por lo difícil y duro del servicio a bordo y la obligación de retornar al lugar de origen o residencia, lo que hizo que por lo general los cirujanos prefirieran residir y ejercer en tierra.

Los cirujanos, barberos y médicos en el servicio de la Carrera de Indias actuaron dentro de una estructura fuertemente institucionalizada: la Armada española y las flotas, estas últimas vigiladas y reguladas a través de la Casa de Contratación y del Consulado de los Mercaderes. La jerarquía naval, representada por el general y el almirante de la flota, los capitanes y maestros de navíos y, más inmediatamente, por el cirujano mayor o el médico, obligó con su férula a los cirujanos a un estricto cumplimiento de sus compromisos. El otorgamiento de la fianza aseguraba su retorno a la Península; el adelanto de cuatro pagas les obligaba a rendir juicio de residencia a su regreso y, en el caso de los cirujanos casados, el compromiso con la esposa constituyó un lazo, además de privado oficial, que les forzaba al retorno a su lugar de residencia. Fue difícil, por no decir que casi imposible, que los cirujanos embarcados en las flotas desertaran de ellas y permanecieran en alguno de los puertos de destino. Sin embargo, no fue del todo imposible, y como hemos expuesto en el cuerpo del trabajo sabemos de un cirujano de flota que desertó y quedó en el puerto de Veracruz durante algún tiempo, si bien fue obligado a reincorporarse en la siguiente flota. Lo que sí fue un hecho frecuente es que algunos cirujanos de flotas, enfermos, descendieran a puerto y fallecieran en él. Lo mismo sucedió con algunos de los altos mandos.

Los generales y almirantes de armada bajo cuyo mando viajaron los cirujanos pertenecieron a la élite social y militar española; miembros de distinguidas familias, con frecuencia ostentaron títulos nobiliarios. En virtud de sus trayectorias militares, se les concedió la distinción de ingresar en las más importantes órdenes militares; y así, muchos fueron caballeros de Santiago o de Alcántara, y otros obtuvieron cargos político-militares en las posesiones de ultramar. En otro orden de cosas, no fue extraño que las carreras militares lo fueran también familiares. Padres, hermanos, sobrinos e hijos asumieron cargos dentro de la flota. Los más influyentes intercedieron por que sus familiares cercanos ingresaran en ese organismo. Pero, al igual que sus subordina-

MARÍA LUISA RODRÍGUEZ-SALA

dos, los generales no se salvaron de sufrir enfermedades a bordo o en puerto y, por dicha causa, de fallecer lejos de la patria. El caso más dramático fue el de un destacado general que encontró sepultura en alta mar.

Generales y cirujanos, y sin duda maestros de nave y pilotos, constituyeron grupos corporativos fuertemente unidos. Compartieron normas, conocimientos, experiencia y extracción social, anudaron entre sí estrechos vínculos, se apoyaron y recomendaron mutuamente en el ejercicio de sus diversas actividades. Al mismo tiempo, el participar en una actividad mercantil, militar, náutica y social de la importancia de la Carrera de Indias, les confirió, sin duda alguna, una identidad profesional y gran prestigio social.