

LOS BARCOS HOSPITALES EN LA CAMPAÑA DE CUBA

por JOSE TORRES MEDINA

Capitán Médico de la Escuela de Aplicación de Sanidad Militar
Sección de Investigación y Experiencias

I. INTRODUCCIÓN

La evacuación de enfermos o heridos por el mar es tan antigua como la navegación misma. En muchas ocasiones los pueblos eminentemente marinos y aquellos que utilizaron el mar como vía de sus conquistas hubieron de regresar a sus tierras con los barcos repletos de heridos. Estos heridos y los soldados que enfermaban durante la campañas eran transportados en los propios barcos donde días atrás marchaban con esperanzas de triunfo. A las penalidades psíquicas de la derrota se sumaban las físicas en el viaje de retorno.

Los grandes caudillos, concedores de sus hombres, han sabido siempre el efecto psicológico que sobre sus tropas ha tenido una buena asistencia sanitaria. Es de suponer, aun con medios sanitarios muy rudimentarios, que el hecho de habilitar una nave de una flota, con la única misión de recoger las bajas habidas en un combate y evacuarlas al punto de partida, habría de constituir un motivo para elevar la moral de los combatientes en cualquier época de la Historia (1).

No se puede hablar con exactitud de cuándo se utilizó por primera vez un buque-hospital. Pero no resultaría aventurado reconocer que fuese España, como en tantas otras gestas de su Historia (2), la primera nación del mundo que empleara buques-hospitales. En *La Trayectoria Hospitalaria de la Armada Española* cita Clavijo cómo en la flota que había formado el Obispo de Mondoñedo para la conquista de Túnez contra Khair Eddin, más conocido por el pirata Barba-

(1) *Del Servicio Médico en los Ejércitos de la Antigüedad*. «Revista de Sanidad Militar» (10-I-1866), pág. 60.

(2) J. MARTÍNEZ DÍAZ (Madrid): *España, adelantada de la Medicina Castrense. Medicina e Historia*. «Boletín de Patología Médica», mayo-junio 1965, pág. 93.

roja, la nao capitana actuaba a la vez como buque-hospital (3). Y durante la conquista de Portugal se preparó una de las naves para actuar como buque-hospital, aunque dada la distancia a que se encontraba de la escuadra de Santa Cruz y Recalde no llegara a prestar servicio. También llevaba un *hospital naval* a flote el Duque de Medinaceli en los Gelves. Y la Armada Invencible contaba con un auténtico arsenal sanitario hasta el punto que el grueso de los servicios sanitarios lo constituían ochenta y cinco personas, aparte el personal idóneo y responsable que cada buque llevaba en tan importante empresa.

Tuvieron que pasar varios años para tener noticias escritas del empleo de buques-hospitales en otros países de Europa. Y así en 1693 en Francia y durante el reinado de Luis XIV se ordenó la construcción de tres buques-hospitales para acompañar a la flota francesa compuesta por 190 buques. Era un período en el que Francia, tras la administración de Colbert, había recibido de Holanda la técnica de sus astilleros reuniendo los mejores constructores navales de la época, como Rodolfo Gedeon, Biagio Pingallo y el inglés Deane entre otros (4).

Con el paso de la vela al vapor vuelve España a ser adelantada, y es precisamente en 1860 —durante la gloriosa campaña de Africa— cuando se utiliza como primer buque-hospital a vapor a «El Cid», pequeño navío que evacuaba heridos y enfermos desde la zona de Tetuán y Ceuta hasta las costas andaluzas. El servicio facultativo de este barco fue desempeñado por médicos militares, entre ellos don Nicasio Landa, en vez de por médicos de la Armada como se había pensado en principio (5). Pronto se comprobó que un solo barco era insuficiente para poder mantener el servicio a cubierto, por lo que hubo de habilitarse otros buques para completar la misión. De esta forma aparecieron «El Barcelona» (6), buque español de la Compañía Hispano-Alemana, de 1.000 toneladas; «El Torino» (7), piamon-

(3) CLAVIJO: *La Trayectoria Hospitalaria de la Armada Española*.

(4) VALERY PONTI: *Historia de las comunicaciones. Transportes marítimos*. Ediciones Salvat, S. A., 1968.

(5) NICASIO LANDA: *Historia general de los buques-hospitales*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866, págs. 11, 142, 166, 213, 239, 242, 269, 272, 314 y 480.

(6) «Barcelona»: *Buque-hospital utilizado en la campaña de Marruecos. Descripción del mismo y planos*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866, pág. 315.

(7) «Torino»: *Buque-hospital utilizado en la campaña de Marruecos*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866, pág. 213.

tés de la Compañía Trasatlántica, de 2.000 toneladas; «El Cataluña» (8), de la matrícula de Barcelona, con 1.500 toneladas, y «El Ville de Lyon» (9), francés, de 2.500 toneladas. De ellos «El Torino y «El Ville de Lyon» se destinaron al transporte de heridos y enfermos comunes, y los otros dos a la evacuación de los enfermos de cólera, enfermedad que causó más bajas en las tropas que las balas enemigas.

Fue, por tanto, «El Cid» el primer buque a vapor utilizado como buque-hospital porque los buques-hospitales, equipados con los mejores medios sanitarios de la época que tanto dieron que hablar posteriormente, y que utilizaron ingleses y franceses en 1856 en China y Conchinchina, eran exclusivamente de vela. Y tres años después el «Mauritius» y el «Melbourne», empleados en la misma campaña, eran también de vela, aunque poseían máquina auxiliar.

Estas naves que en los albores del vapor empleó España eran buques habilitados para la evacuación de los combatientes. No eran por consiguiente auténticos buques-hospitales construidos para ese fin. Porque en términos generales se suelen distinguir dos tipos de buques-hospitales. Los buques-hospitales propiamente dichos, construidos única y exclusivamente como verdaderos hospitales flotantes, y los buques-hospitales habilitados, que fueron diseñados como transportes pero que en un momento dado pueden ser destinados, tras las oportunas modificaciones, a la asistencia de heridos y enfermos y a la evacuación de los mismos (10). Por otra parte conviene destacar, aunque sólo sea de pasada, que estos buques-hospitales pueden ser construidos, equipados y destinados a su misión específica, bien por una nación beligerante o bien por una nación neutral. Tanto en un caso como en otro es necesario que las naciones en guerra conozcan de antemano —al comienzo de las hostilidades o al menos antes de entrar en servicio— los nombres y características de estos barcos. Y de acuerdo con el artículo 4 de la Convención X de la Segunda Conferencia de La Haya, estos barcos solamente pueden utilizarse para:

(8) "Cataluña": *Buque-hospital habilitado que hacía la travesía de la Isla de Santo Domingo a Cuba con enfermos y heridos*. «Revista de Sanidad Militar», 25-III-1865, págs. 157 y 213 (descripción detallada). "Cataluña": *Boque-hospital utilizado en la campaña de Marruecos*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866, página 213.

(9) "Valle de Lyon": *Buque-hospital utilizado en el campaña de Marruecos*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866, pág. 213.

(10) LÓPEZ MUÑOZ: *Diccionario Enciclopédico de la Guerra*, tomo III. Bia/cens, pág. 233.

el transporte y asistencia de heridos, enfermos o náufragos de los países en guerra, sin distinción de nacionalidad. El no cumplimiento de este artículo, que equivaldría a la utilización de los buques-hospitales con cualquier otro fin, supondría no tener que ser respetado por los beligerantes, según se especifica asimismo en el artículo 8 de la citada Convención. Tanto los buques-hospitales propiamente dichos como los buques-hospitales habilitados deben estar pintados de blanco y además de enarbolar el pabellón nacional llevar en sitio visible una bandera blanca con una cruz roja (11).

II. CREACIÓN DE LOS BARCOS HOSPITALES PARA LA CAMPAÑA DE CUBA

Aquellos primeros buques-hospitales españoles estuvieron muy poco tiempo en servicio. Hubieron de transcurrir más de treinta años para que los buques-hospitales volvieran a despertar el interés de los gobernantes de entonces, sobre los que pesaba la responsabilidad de resolver un problema tan importante como el de evacuar a los enfermos y heridos desde Cuba hasta la Península en momentos difíciles.

Cuba, considerada la llave del Nuevo Mundo, fue uno de los últimos territorios de Ultramar vinculados a la corona de España. Sin embargo, se puede decir que desde 1868 hubo en la isla un afán de independencia con pequeñas escaramuzas que desembocaron en una gue-abierta a partir de 1895. Se personificó en José Martí la figura de la revolución y con la entrada en la lucha de los Estados Unidos en abril de 1898, los acontecimientos se aceleraron teniendo España que reconocer la Independencia de Cuba por el Tratado de París.

Fueron días de gestas heroicas para los soldados y marineros de España, para un Ejército que luchaba lejos del suelo patrio. Hubo momentos en que los soldados españoles ocupaban y llenaban los Hospitales Militares de la isla. Muchos padecían enfermedades de tratamiento largo por aquel entonces (12), que en nada beneficiaba el clima del lugar, lo que obligaba a una rápida evacuación a la Madre Patria. Las autoridades sanitarias militares tenían que efectuar una se-

(11) LASALA SAMPER, Fernando M.^a de: *La protección de los heridos, enfermos y náufragos de las Fuerzas Armadas en campaña*. «Derecho Humanitario Bélico», tomo II, Universidad de Zaragoza, MCMLXIV.

(12) ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *El Rámpano* (enfermedad que G. Andrés y Espala asemeja a la triquinosis y que cursa con úlceras fagedémicas en extremidades inferiores). «Revista de Sanidad Militar», 10-V-1865, pág. 233.

lección del personal herido o enfermo que debía retornar a la Península. Esta selección estaba llena de dificultades porque de una parte había que escoger a los combatientes cuyas heridas o padecimientos obligaran a no retenerlos en los Hospitales Militares, pero por otra parte había que eliminar a aquellos que por su gravedad o por su menor resistencia se considerara de antemano no podrían resistir la travesía del Atlántico. Fácil es suponer que no podía recaer en una sola persona la responsabilidad de juzgar quiénes deberían tener derecho preferente de retorno. De aquí que se creara una Comisión formada por un Subinspector Médico de Primera, tres Médicos Mayores y un Médico de primera o segunda como secretario que —según se especificaba por Real Orden de 3 de diciembre de 1897, D. O. número 274— debían reconocer, en día hábil antes de cada correo, a todos los soldados hospitalizados que tuvieran infartos viscerales por paludismo; a los que por anemia o deterioro orgánico no ofrecieran esperanzas de alivio suficiente para resistir la campaña; a los predispuestos a la tisis y a los heridos cuyas lesiones pudieran producir inutilidad o exigieran larga permanencia en los Hospitales Militares. Asimismo se recomendaba no incluir en las propuestas a los que por su gravedad se intuyera laposibilidad de sucumbir en el viaje o en los primeros días de su llegada a la Península.

El transporte hasta la Península en vapores-correos, que hacían viajes regulares y en los que se habilitaban dependencias como enfermerías, estaba lleno de dificultades desde el punto de vista sanitario (13). No valía ni el celo en el cumplimiento de su deber del personal de estos buques ni la resistencia física y moral que para aquellos bravos soldados suponía el regreso a sus añoradas tierras. Muchos morían en el camino. Había que crear buques-hospitales que aseguraran una buena asistencia sanitaria durante la travesía. Y si en verdad no se hicieron auténticos buques-hospitales, al menos se habilitaron unos cuantos barcos de la Compañía Trasatlántica para que cumplieran esta misión (14).

La idea de la creación de los buques-hospitales partió del Cuerpo de Sanidad Militar, que consideró una obligación establecer este

(13) ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *Evacuación de enfermos y heridos en buques-hospitales*. «Revista de Sanidad Militar», 25-III-1865, pág. 157.

(14) ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *Habilitación de los buques «María», «San Quintín» y «Cataluña» como buques-hospitales para la evacuación de heridos y enfermos de la isla de Santo Domingo a Cuba y Puerto Rico*. «Revista de Sanidad Militar», 25-III-1865, pág. 157.

servicio regular entre la isla de Cuba y la Península, contando con el personal técnico propio dedicado exclusivamente a este servicio.

Por Real Orden de 10 de enero de 1898 se crea este servicio. Los buques-hospitales en la campaña de Cuba son ya una realidad desde esa fecha. Estos buques vinieron a marcar una hito en el sistema de evacuación de los enfermos y heridos que regresan de ultramar. El fin primordial de su creación estaba en una continuidad de asistencia iniciada en los Hospitales Militares de Cuba para terminar en los de la Península. Lógicamente esta asistencia debía de recaer, como así ocurrió, sobre los médicos militares, puesto que se trataba de asistir y cuidar a enfermos o heridos militares.

Esta Real Orden que disponía que la Compañía Trasatlántica destinara dos de sus vapores-correos como buques-hospitales era prácticamente una comunicación oficial del contrato entre el Gobierno y la citada Compañía. El texto íntegro de esta Real Orden figura en el Apéndice I:

Aparte de las normas especificadas en este contrato con la Compañía Trasatlántica, la organización de los servicios sanitarios en los buques-hospitales, así como las vicisitudes propias en cuanto al transporte, quedan detalladas en una Circular de 21 de enero de 1898 del Ministerio de la Guerra recibida en la Sección de Sanidad de este Ministerio.

Entre una y otra fecha tuvo lugar un hecho importante para la Sanidad Militar, que fue la creación de un Manicomio Militar en los terrenos del entonces nuevo Hospital Militar de Carabanchel Bajo, no suponiendo mucho lo que se consideraba distancia toda vez que «la relativa dificultad de las comunicaciones desaparecerán tan pronto como el Batallón de Ferrocarriles se encargue, con arreglo a la Ley de 17 de julio de 1895, de la explotación del ferrocarril de Madrid a San Martín de Valdeiglesias o se construya el tranvía eléctrico que se proyecta con arreglo a lo dispuesto por Real Orden de 16 de noviembre próximo pasado». La inauguración del tranvía eléctrico en Madrid, que sustituyó a los de mulas, tuvo lugar en el mes de agosto de 1898, pocos días después de que se dispusiera el funcionamiento de la Academia de Sanidad Militar, creada ya aunque de manera nominal en 1895.

La Circular citada referente a la organización de los servicios sanitarios en los buques-hospitales se reproduce en el Apéndice II:

Como se ve, en la organización de este nuevo servicio sanitario no solamente se tenía en cuenta la selección del personal enfermo o heri-

do para su repatriación por la Junta Facultativa correspondiente, sino que se preveía la oportuna asistencia durante la travesía por los médicos de a bordo y la terminación de ésta en hospitales peninsulares. El éxito de Sanidad Militar más que en organizar este servicio estuvo en prever la necesidades del mismo ante el número considerable de bajas que habría de presentarse. Las medidas preventivas adoptadas fueron la causa de que el servicio sanitario, aún con sus dificultades, no se viera desbordado. Por eso es importante señalar que fue también Sanidad Militar quien indicó la conveniencia de no demorar la evacuación de las bajas, para lo que propuso aceptar cualquier tipo de barco que de regreso a España pudiera admitir a soldados enfermos o heridos que no necesitaran cuidados extremos propios de buques-hospitales.

Como consecuencia de todo esto por otra Real Orden de fecha 1 de febrero de 1898 (D. O. núm. 25), se dispuso que el Capitán General de Cuba podía utilizar todos los barcos de la Trasatlántica y de otras casas consignatarias, que se ofrecieran voluntaria y gratuitamente a prestar estos servicios *«para repatriar en el más breve plazo posible a los inútiles y enfermos con males sostenidos»*.

Y en definitiva, ¿cuáles fueron los buques que se acondicionaron como buques-hospitales? Fueron cuatro: «El Alicante», «El Montserrat», «El San Ignacio de Loyola» y «El Isla de Luzón».

III «EL ALICANTE»

Fue el primer buque-hospital en la Campaña de Cuba. Esta nave pertenecía a la Compañía Trasatlántica y por Real Orden de 21 de enero de 1898 se aprobaron las obras para habilitarla a la nueva misión que se le destinaba.

Por aquel entonces fue un verdadero acontecimiento. La Compañía Trasatlántica, que había sido creada en Cuba en el año 1825 por la empresa naviera A. López y Cía, estaba dirigida en aquella fecha por el Marqués de Comillas. Y cuando estalló la guerra el Consejo de la Compañía acordó ponerse incondicionalmente al servicio del Gobierno. Así se aprovechó para verificar la transformación de «El Alicante», de 3.700 toneladas, en buque-hospital.

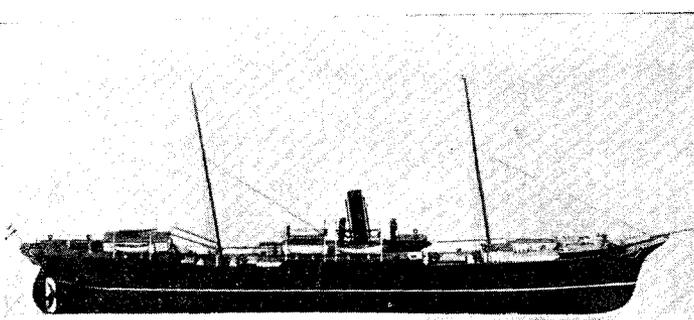
Los periódicos de la época apenas si hicieron comentario alguno de este suceso al principio, no así cuando desembarcó a los primeros

heridos y enfermos tras penosa travesía. Por aquellos días de ese mes de enero Europa se interesaba más por el asunto Dreyfus, manifestándose tumultuosamente los estudiantes en París contra Emilio Zola, que por los acontecimientos de Cuba. Sin embargo, gran revuelo produjeron en todo el Viejo Continente las declaraciones del General Weyler contra algunas frases pronunciadas por el Presidente de los Estados Unidos Mac Kinley, consideradas injuriosas contra España. Mientras en los teatros madrileños hacían comedia doña María Guerrero, la Cancio, Perrin y Carsis entre otros. Melitón González hacía reír en el Teatro Español con su obra «El Regimiento de Lupión». Y se le daba cierta importancia a Silvela, que intentaba ganar adeptos para el partido conservador en un mitin celebrado en Badajoz, para paliar un poco las noticias cada vez más alarmantes de Ultramar, que era en realidad lo que preocupaba al pueblo.

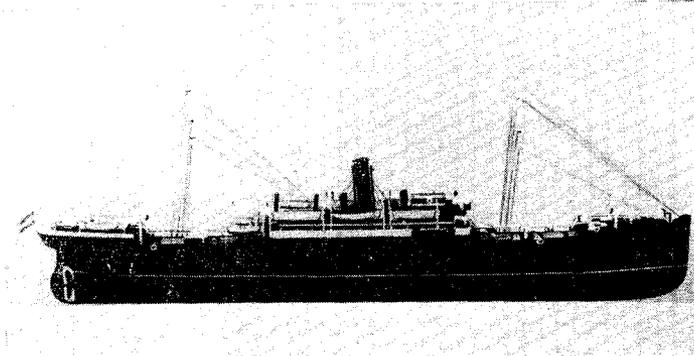
Pero en los círculos oficiales, la puesta en servicio de «El Alicante» como buque-hospital, sí era tema de comentarios elogiosos. El barco en sí se consideraba una bendición de Dios, no sólo por la transformación que había experimentado, sino porque se creía era el medio idóneo para evacuar a la Madre Patria un número considerable de heridos y enfermos que libres de *la maléfica influencia del clima es seguro se salven y logren una curación que parecía imposible* (15). Se estimaba como modelo todas y cada una de las dependencias de este buque-hospital y se resaltaban las comodidades que rodeaban al enfermo, toda vez que «tenía a mano orinal, vasos, timbres, tablilla de cabecera para la papeleta de diagnóstico, silla de extensión, baños, etcétera». Asimismo se destacaba que el arsenal quirúrgico era muy complejo y la Botica estaba surtida en exceso y hasta existía una bien instalada estufa de desinfección.

En el momento de zarpar «El Alicante» desde Cuba para la Península, el General en Jefe del Ejército de Cuba, Blanco, mandó un cablegrama con frases elogiosas para Sanidad Militar. El texto decía así: «Capitán General a Ministro Guerra. — Esta tarde ha salido con 500 enfermos para Cádiz vapor-hospital «Alicante» con tal inteligencia y esmero preparado, que dudo puedan ir soldados algunos de ningún Ejército mejor atendidos y cuidados. Me honro en manifestarlo así a V. E. en cumplimiento de mi deber. — Blanco.»

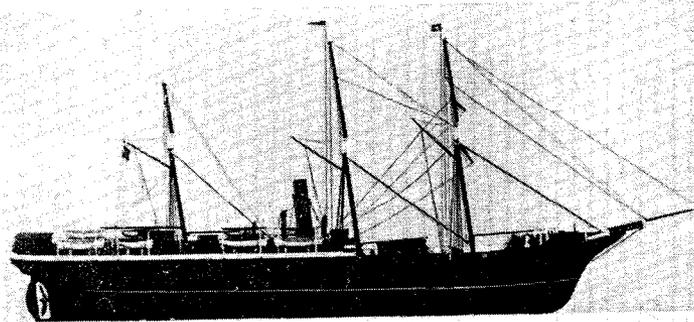
(15) ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *Sobre la nostalgia o mal del país en los soldados de ultramar*. «Revista de Sanidad Militar», 25-VIII-1865, pág. 437.



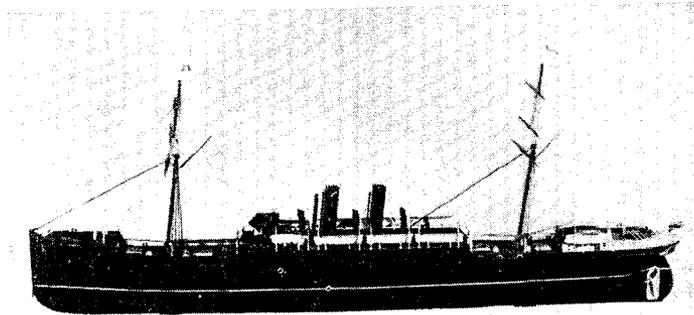
El «Alicante».



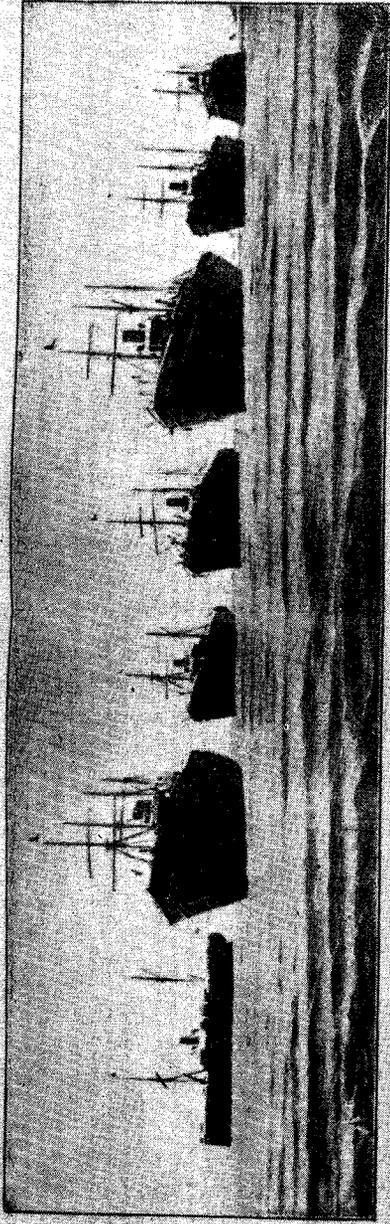
El «Monserrat».



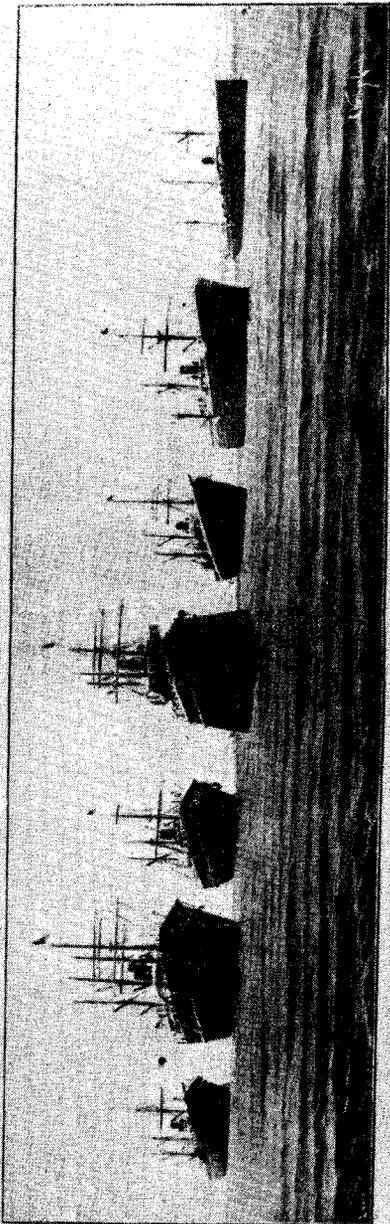
El «San Ignacio de Loyola».



El «Isla de Luzón».



SAN JUSTO. ALBAÑANES. CUBANA. FLORES DE MAR. SAN JUAN. SAN PEDRO. SAN FRANCISCO. SAN JUAN DE LOS RIOS.



SAN JUSTO. ALBAÑANES. CUBANA. FLORES DE MAR. SAN JUAN. SAN PEDRO. SAN FRANCISCO. SAN JUAN DE LOS RIOS.

FUJOTA DE LA COMPAÑIA TRANSATLANTICA, DESTINADA A LA REPATRIACION DE LAS TROPAS DE LA ISLA DE CUBA
 (GRUPO DE TROPAS).

Flota que la Compañía Transatlántica destinó a la repatriación de las tropas de la Isla de Cuba. Comprendía los barcos: *Satrústegui, Colón, León XII, San Ignacio, Isla de Panay, Leonora, San Francisco, San Agustín, Coradonga, Cheribón, Montecideo, Alicante, Villaverde e Isla de Luzón*. Se publicó en la Ilustración Española y Americana de 22 de agosto de 1898.

Era Ministro de la Guerra el General Correa y Jefe de la Sección de Sanidad Militar de este Ministerio el Inspector Médico don Bernardino Gallego Salcedo. La «Revista de Medicina Militar Española» —la actual «Medicina y Cirugía de Guerra»—, haciéndose eco del sentir general de los médicos militares, expresaba públicamente su agradecimiento al Ministro de la Guerra, al Inspector Médico Gallego y a todo el personal que en La Habana había contribuido bajo la dirección del Inspector Médico Jefe de Sanidad de Cuba por la creación de este primer buque-hospital (16).

La llegada del barco suponía completar perfectamente la obra que se había comenzado en Cuba. Para ello se dispuso, por Real Orden de 18 de febrero de 1898, que por el Parque de Sanidad Militar de la Corte se remitieran al Hospital Militar de Cádiz en calidad de depósito, dos coches «Lohner modificado» con sus atalajes y al mismo tiempo que el personal y el ganado procedieran de la Sección de Ambulancias de la 1.ª Región.

El Hospital Militar de Cádiz disponía de 400 camas, por lo que se preveía la posibilidad de aumentarlas mediante la utilización de las existentes en la factoría del mismo como material de acuartelamiento, si bien *debiendo ajustarse a los lavados y desinfección convenientes al ser devueltas*.

Interesaba también tener previsto que al día siguiente de la llegada habría que clasificar a los enfermos para continuar en la Península, usar de licencia por enfermo o ser declarados inútiles, expedándose a cada uno el pasaporte correspondiente por el Gobierno Militar para sus respectivos destinos. Este trabajo se repartía entre los médicos militares del barco y los de la plaza, si bien la clasificación ya prácticamente venía hecha por el personal sanitario destinado en «El Alicante».

La entrada en el puerto de Cádiz del barco con 510 soldados bajas del Ejército de Cuba fue un suceso recordado muchos años después por los que lo presenciaron. Todo el pueblo gaditano, que sabía de la llegada del vapor, abarrotó el muelle y en un ambiente de gran emoción atracó a las dos de la tarde del día 25 de marzo de 1898. El propio Inspector Médico Jefe de la Sección de Sanidad Militar del Ministerio de la Guerra dirigió la distribución y reconocimiento de los enfermos.

Este primer viaje fue muy penoso. Se había acordado hacer la tra-

(16) «Revista de Sanidad Militar», año 1898, enero-septiembre, pág. 170.

vesía hacia el Norte con el fin de tener mares más tranquilos y arribar sin escalas en las Canarias, donde quedarían los soldados que no pudieran continuar el viaje, y de aquí a Cádiz. Pero más de un fuerte temporal les cogió en el camino, lo que hizo pasar grandes penalidades a los enfermos y en general a todos los embarcados. El personal sanitario no avezado a los viajes por mar fue precisamente el más afectado, pero, no obstante, en el relato de los hechos hay que destacar que «el sentimiento del deber se ha sobrepuesto a las angustias del mareo, y los servicios técnicos y administrativos se han verificado con tanta exactitud, minuciosidad y cuidado, como si de un hospital de tierra firme se tratase».

De los 510 enfermos y heridos que salieron de La Habana, de ellos 150 graves, fallecieron durante la travesía cuatro. Esta cifra se consideraba muy inferior a la prevista, sobre todo teniendo en cuenta el violento temporal sufrido por el barco. Lo que suponía que el acondicionamiento de la nave se había efectuado con todo rigor a tenor de lo expresado por la prensa de aquellos días.

El acondicionamiento del vapor «Alicante» en buque-hospital se hizo según lo dispuesto en la Real Orden, anteriormente citada, en la que se comunicaba al Jefe de Sanidad lo siguiente:

«Excmo. Sr.: En vista del proyecto de obras de habilitación del vapor «Alicante» para barco hospital, presentado por la Compañía Trasatlántica y considerando que satisface las necesidades de la higiene, el Rey (q. D. g. y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido a bien otorgar su aprobación al proyecto de obras de habilitación mencionado

De Real Orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 21 de enero de 1898. — *Correa.*»

Las modificaciones que se hicieron las podemos agrupar de la siguiente manera:

A) *Espacio para salas*

Se destinaron a este servicio todos los espacios libres del entrepuente alto del buque. Estos espacios eran cuatro: uno situado en el

extremo de la proa; otro entre el citado y el mamparo, que limitaba por su extremo de proa el pozo de ventilación de la cámara de calderas; otro que se encontraba inmediatamente a popa de la cámara de máquinas, y el último entre el anterior y el departamento que en extremo de popa del buque ocupaban los camareros.

Estos espacios se llamaron entrepuentes y se enumeraron del 1 al 4, según la distribución anteriormente citada.

Los cuatro espacios se hallaban independientes uno de otro. Tenían acceso directo cada uno desde la cubierta superior por su correspondiente escotilla, en la que había colocadas escalas que se dispusieron con la mayor comodidad posible para facilitar comunicación entre esos espacios y la cubierta al aire libre.

En cada entrepuente había un número determinado de camas-literas. El total era de 513, que se repartían de la siguiente manera:

En el primer entrepuente, 83; en el segundo entrepuente, 144; en el tercer entrepuente, 126; en el cuarto entrepuente, 160.

Y además había tres dependencias para infecciosos, una situada en el segundo entrepuente con 18 literas y las otras dos en el tercer entrepuente con 20 y 12 literas, respectivamente.

Es curioso resaltar que la «Revista de Medicina Militar Española» de marzo de 1898, editada en La Habana, aunque indica también un total de 513 literas, hace una distribución de las mismas que en nada justifica esta cifra.

B) *Disposición de los locales*

El suelo de estos entrepuentes se dejó limpio de todo obstáculo, excepto de aquellos que, como los puntales, tubos de bajada, cajillos, etcétera, eran indispensables para el servicio del buque.

Toda la tablazón de la cubierta quedó al aire sin cubrir con esterres ni tapetes de ninguna clase, y en disposición de ser fregado y saneado con la frecuencia que se estimara necesario.

Las armaduras, mamparos y techos en toda su extensión se pintaron de blanco al óleo, para que de igual manera pudieran ser saneados con frecuencia.

C) *Ventilación*

Se podía obtener de forma natural y artificial. La natural se conseguía por medio de las escotillas, de las mangueras y de las ventanas de costado que tenía el buque.

La artificial se obtenía por medio de bombas extractoras de aire a vapor, instaladas sobre cubierta, una a proa y otra a popa, y que mediante tubos de madera de sección y longitud convenientes extendidos a todo lo largo de los departamentos y por ambas bandas, aspiraban por registros regulares.

D) *Iluminación*

Podía ser también de dos clases: natural y artificial. La primera se obtenía durante el día por medio de las mencionadas escotillas y ventanas de costado, que dejaban pasar la luz del sol.

La segunda consistía en lámparas eléctricas de incandescencia, distribuidas en todos los puntos convenientes de las salas, y alimentadas por los generadores eléctricos que para este fin tenía el buque. Funcionaba siempre de noche y durante el día cuando la luz natural no era suficiente.

Para los casos de interrupción eventual de este alumbrado, se tenía también faroles distribuidos adecuadamente por todas las dependencias, cuya luz se alimentaba con una sustancia llamada grasa-cera de uso corriente en los barcos.

E) *Instalación del mobiliario*

Las camas se dispusieron de a dos en altura, estando el fondo del lecho de la inferior a 0,46 metros del suelo y el de superior a 0,91 metros sobre la inferior y a 1,07 metros bajo el techo, según lo permitía el puntal del buque en cada departamento.

Se colocaron en grupos de a cuatro o de a ocho, según los casos, y de tal manera que cada litera tenía libre uno de los espacios y uno de sus extremos.

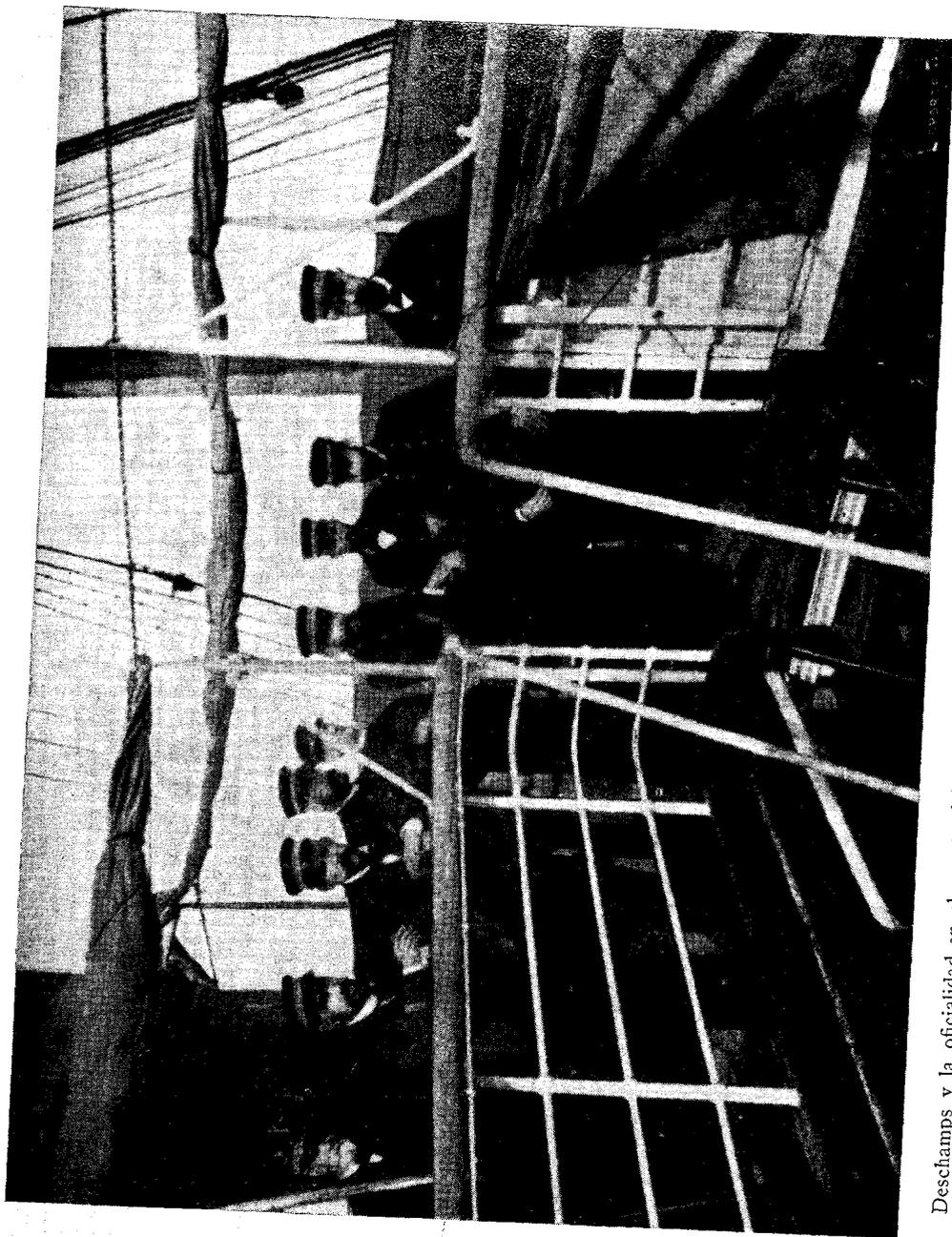
La longitud de toda las camas se dispuso en el sentido de proa a popa del buque con objeto de que los balanceos de costado, que sue-



Asistencia de heridos y enfermos graves. Puede apreciarse una camilla con toldo contra el sol. De la «Ilustración Española y Americana».



Un inválido bajando desde el buque hospital «Alicante» a la gabarra que le conducirá al puerto. De la «Ilustración Española y Americana».



Deschamps y la oficialidad en el puente del buque hospital «Montserrat». De la «Ilustración Española y Americana» de 30 de abril de 1898.

len ser los mayores, no hicieran oscilar al enfermo de pies a cabeza. Y estaban separadas de los costados del buque a distancia suficiente como para permitir cómodamente el paso de una persona.

Las dimensiones interiores de cada cama, es decir, las que correspondían a las del colchón, era 1,83 metros de largo por 0,61 de ancho. El armazón se construyó con pies derechos, largueros y riostras de madera de pino.

Cada dos camas en grupo estaban separadas entre sí por medio de mamparas o tabiques de madera de pino, que partiendo del lecho de la litera inferior, continuaba sin interrupción hasta rebasar unos 60 centímetros sobre el lecho de la litera superior. Cada cama quedaba así separada de las dos inmediatas por la cabecera y por un costado, quedando, el otro costado y el extremo de los pies libres al exterior. Además cada cama estaba defendida por el costado y por los pies, por una gualdera de madera de pino que tenía por objeto impedir que el enfermo o las ropas de la cama pudieran escapar en los balanceos.

Toda la estructura de madera de las camas se pintaron de blanco al barniz, con objeto de que todas las superficies pudieran ser perfectamente saneadas. El lecho o fondo de las camas era de lona, sujeto y atirantado a los largueros por medio de trincas de cuerdas.

Cada cama tenía un colchón de cutí de las dimensiones antes expresadas, relleno de algas desinfectadas. Dos almohadas, una de la misma tela y relleno que el colchón, que descansaba directamente sobre éste y otra que se colocaba sobre la anterior que era de igual tela, pero rellena de capoe de Filipinas. Se completaba con dos sábanas de la tela de algodón y funda de la misma tela que para la almohada. Una manta de lana o algodón y una colcha cubrecama de percal. Para los casos en que fuera necesario había también una sábana de hule impermeable.

Todo el armazón de las camas estaba atornillado y en forma de que pudiera desarmarse con facilidad al rendir viaje para su desinfección, recorrido, etc.

En cada grupo de camas, y debajo de las literas inferiores, había una pequeña taquilla de madera de pino con portezuela para encerrar un orinal de porcelana de forma corriente y otro de forma especial para los enfermos postrados. En lugares convenientemente situados de cada sala había cuatro receptáculos de porcelana o barro vidriado, encerrados en cajones de madera, con su correspondiente tapa avisagrada para verter en ellos el contenido de los orinales cada

vez que éstos se usaban. Se les echaba una solución desinfectante y se transportaban fácilmente a mano para arrojar su contenido al mar.

En la gualdera de cada cama había suspendido un escupidor de hoja de zinc pintado al óleo. Y en el mamparo longitudinal de cada cama se colocó, al alcance del enfermo, una vasera capaz para dos vasos. A los pies, por su parte exterior, se colocó un cuadrito para fijar en él la hoja clínica del ocupante.

Para el servicio de las camas altas había una escalera de peldaños de tabla y con ganchos para afirmarse a la gualdera semejante a las que se usaban corrientemente en los barcos de entonces para camarotes de primera.

En cada sala había dos mesas y dos bancos con respaldo y una alacena con medicamentos y demás material sanitario para el servicio diario de enfermos y también para el saneamiento y desinfección de los locales.

Otra alacena se destinó como ropero para contener las ropas limpias de recambio y en lugar conveniente se situó una caja portátil de cierre hermético para depositar las ropas sucias y transportarlas a la estufa de desinfección. Una tercera alacena servía para custodiar los vinos, bizcochos y demás artículos especiales para la asistencia de los enfermos, y los platos y demás enseres para el servicio de la mesa.

En cada sala había lavabos para el uso de los enfermos que podían utilizarlos. Estos lavabos eran de pino pintados en blanco con tapa de mármol y porcelana y tenían su correspondiente espejo.

En varios puntos de las armaduras, en los mamparos y en las camas, se fijaron ganchos de percha para colgar la ropa de los enfermos a quienes se permitía lavarse durante el día.

F) *Salas especiales*

En el entrepuente número 2 había dos salas aisladas y en el número 3 había tres, con capacidad para 18 enfermos en cada una, con objeto de colocar en ellas, por grupos separados, a los enfermos más graves que necesitaran tratamiento especial o separación de los restantes. Estaban dotadas de retretes aislados para uso de los enfermos que no podían salir a usar los del exterior.

G) *Baños*

En cada sala de las grandes se instaló un cuarto de baño con tina para baño entero y otras para baños de pies o de asiento.

H) *Agua*

En cada sala se dispuso la existencia de un filtro de bujía para filtrar el agua que hubieran de beber los enfermos.

I) *Retretes*

En la cubierta del buque había retretes con agua corriente, buena ventilación y convenientemente dispuestos para que lo usaran los enfermos que pudieran salir al exterior.

J) *Estufa de desinfección*

También en la cubierta se instaló una estufa de desinfección de vapor a presión, modelo «Jeneste & Hersch», con sus accesorios, para la desinfección de la ropa

K) *Salas de reconocimiento*

En el entrepuente núm. 1 se acondicionó una salita con los elementos necesarios para el reconocimiento de enfermos.

L) *Sillas*

Para uso de los enfermos que podían salir a cubierta «El Alicante» llevaba 100 sillas de extensión, construidas de lona y madera de pino barnizado para que pudieran descansar al aire libre.

Como queda reflejado, las transformaciones hechas en el buque fueron las más adecuadas y no ha de extrañar que todo el Cuerpo de Sanidad Militar se sintiera orgulloso de la obra. Se había pensado en las necesidades más precisas y se había conseguido algo realmente nuevo: tener un hospital flotante donde los soldados españoles continuaran un tratamiento, bajo vigilancia médica, que había comenzado en el Hospital Alfonso XIII de Cuba y había de terminar en principio en cualquiera de los Hospitales de Cádiz o Santander.

Ya no eran simples vapores-correos donde se transportaban más que se evacuaban los soldados heridos o enfermos sin más medios sanitarios que los de una rudimentaria enfermería. Ahora ya funcionaban auténticos buques-hospitales, aunque no fueran absolutamente perfectos. Y lo más importante era que el soldado herido o enfermo sentía ante su padecimiento la fuerza moral que suponía tener mayores y mejores medios sanitarios y el ánimo nunca falto de un médico a la cabecera.

«El Alicante» estuvo navegando al completo con los mismos hombres de dotación y los agregados de Sanidad Militar hasta el mes de agosto de 1898. En ese mes y concretamente el día 18 por Real Orden se dispuso que los médicos militares, que componían el servicio sanitario del buque, al igual que los suboficiales y tropa de Sanidad Militar que formaban la Plana Menor, se incorporaran de nuevo a su destino en la Península —la 1.ª Brigada de Sanidad Militar— una vez que el barco llegara a puerto.

IV. «EL MONTSERRAT»

Prácticamente al mes de haberse efectuado las obras de transformación de «El Alicante», se aprobó por Real Orden de 14 de febrero de 1898 (D. O. núm. 36), la habilitación del vapor «Montserrat» de la misma forma que se hizo con el anterior.

La composición del cuerpo médico era exactamente igual que la de «El Alicante». La Plana Menor la formaban un sargento, tres cabos, once sanitarios practicantes y once enfermeros, según se había dispuesto por Real Orden de 15 de febrero, publicada en el mismo «Diario Oficial».

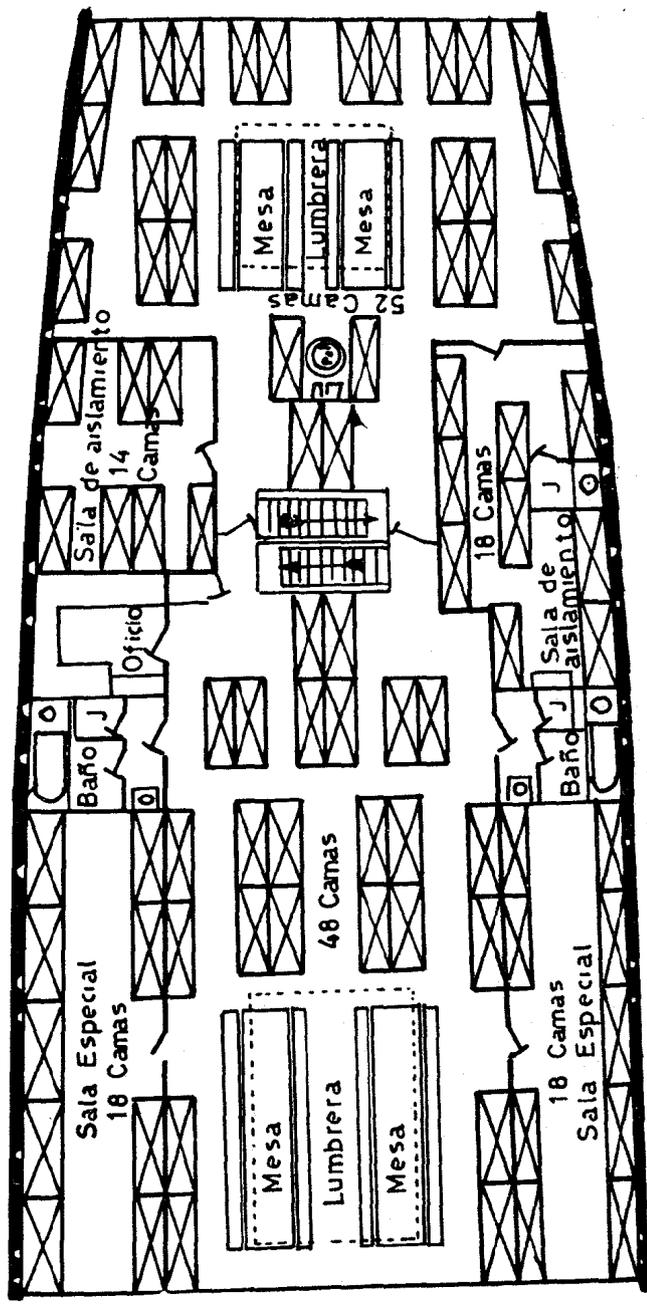
«El Montserrat» como buque-hospital habilitado solamente hizo un viaje, según se desprende de una circular aparecida el 2 de marzo de 1898, en la que se aprueban las obras de otro nuevo buque-hospital, «El San Ignacio de Loyola».

«El Montserrat» fue quizás el barco mercante que más se distinguió en la Campaña de Cuba. Aparte haber sido habilitado para buque-hospital, aunque solamente hiciera un viaje como tal, estuvo presente en muchos acontecimientos de aquellos días. Por ejemplo, relevado el General Weyler de su mando en Cuba por el General Blanco, regresó a la Península en «El Montserrat» (17). El barco en este viaje

(17) WEYLER: *Mi mando en Cuba*, tomo IV.

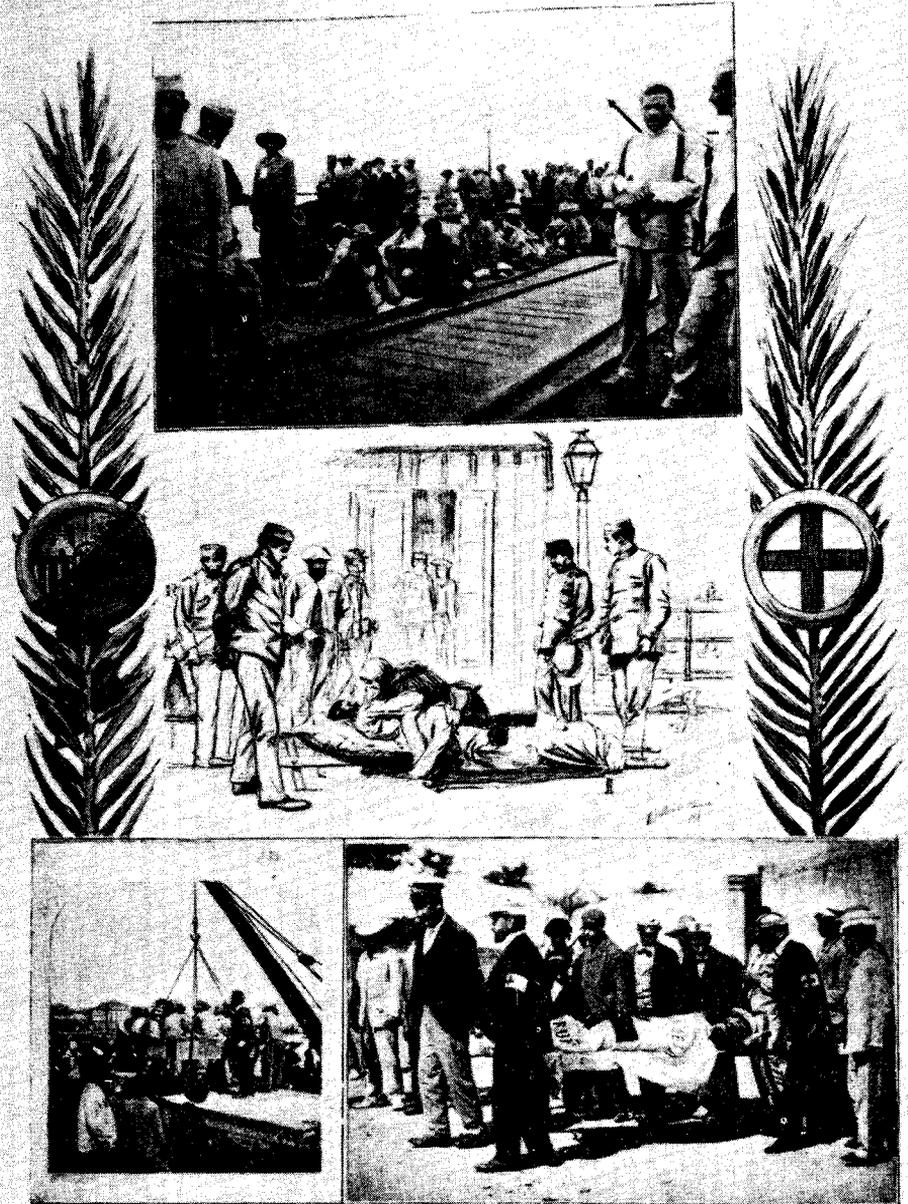
Buque Hospital
 "SAN IGNACIO DE LOYOLA"

Detalle de varias salas del mismo



Escala aproximada 1/15 de pulgada por pie ingles

Esquema reproducido del libro *Hospitales Militaires de Cuba*, de Cerezo.



LA REPATRIACIÓN. — DESBARCO DE ENFERMOS Y CONVALESCIENTES LLEVAOS A LA CORTÉS EN EL VAPOR «ALICANTE».

(De fotografías de José Sellar, de Víctor E. Bofar y otras de M. Villegas.)

Portada del número XXXIII de la «Ilustración Española y Americana», del 8 de septiembre de 1898, con una composición fotográfica de la repatriación de enfermos y heridos procedentes de Cuba.

tuvo una avería en las máquinas, por lo que tuvo que hacer escala en Gibara, donde fondeó el 1 de noviembre de 1897. La llegada del buque produjo gran confusión, habida cuenta del personaje que llevaba a bordo. A pesar del revuelo que la destinación del General Weyler llevó consigo y la confusión existente en la isla hubo manifestaciones de afecto hacia el mismo por parte de la población. Reparada la avería «El Montserat» zarpó hacia la Península y atracó en La Coruña el 17 de noviembre, saliendo posteriormente hacia Barcelona, en donde desembarcó el ilustre personaje el 23 del mismo mes. Mientras «El Montserrat» volvía a Cuba el General Weyler continuó viaje a Palma de Mallorca en el «Bellver».

Cuando estalló la guerra en Cuba, la Compañía Transatlántica creyó conveniente advertir a los capitanes de sus naves el riesgo que corrían, pudiendo libremente dejar sus cargos. Sin embargo, «ni uno solo de los invitados abandonó el puesto, que todos consideraban de honor y lejos de ello se apercibieron a desafiar con pericia y audacia los poderosos medios defensivos acumulados por los yanquis alrededor de Cuba» (18). Este era un elogioso comentario aparecido en el «Blanco y Negro» del 25 de junio de 1898, en el que se glosaban actos heroicos de la campaña. Pues bien, de entre ellos se destacó don Manuel Deschamps, capitán del «Montserrat», que burló la vigilancia de los barcos americanos por dos veces. Precisamente cuando mayor era el bloqueo, a los pocos días de declararse la guerra con los Estados Unidos, «El Montserrat», que llevaba una preciosa carga de soldados y víveres, cruzó la línea de los acorazados americanos y entró en Cienfuegos, en la Bahía de Jagua, de donde pasó a La Habana. De regreso a España volvió a burlar la vigilancia cargado esta vez de soldados enfermos y heridos. Por este hecho el capitán Deschamps, una vez en España, fue condecorado con la Cruz Roja del Mérito Naval de 1.ª clase por la Reina Regente.

Aun cuando «El Montserrat» hizo un viaje como buque-hospital sufrió muy pocas transformaciones en su estructura y su habilitación, como tal tipo de buque, puede decirse que apenas tuvo trascendencia, toda vez que se conocía de antemano estaría poco tiempo prestando este servicio.

(18) De la revista «Blanco y Negro», número de fecha 25-VI-1898.

V. «EL SAN IGNACIO DE LOYOLA»

Fue el tercer buque-hospital con que contó Sanidad Militar en esta campaña para llevar a cabo la evacuación de las bajas del Ejército de Cuba a la Península. Se creó por Real Orden de 2 de marzo de 1898 (D. O. núm. 50).

«El San Ignacio de Loyola», de 3.282 toneladas, antes de haber sido transformado en buque-hospital ya había prestado servicios de evacuación de heridos y enfermos de Ultramar. Ocurrió esto a finales del 1897 prestando servicio como vapor-correo, desembarcando en el puerto de Barcelona a mediodía del 31 de diciembre gran cantidad de soldados heridos y enfermos procedentes de Filipinas. El diario «El Imperial», en un número de aquellos días describe, en una crónica un tanto dramática, cómo el paso de las camillas por las Ramblas había producido una dolorosa impresión.

Las obras de habilitación como buque-hospital tuvieron por base las que anteriormente se habían hecho en «El Alicante». También se destinaron para salas los espacios de los entrepuentes 1, 2 y 3 y la toldilla de popa. Los dos primeros entrepuentes estaban situados a proa de la sección de máquinas; el tercero a popa de la misma, y la toldilla en el extremo de popa de la cubierta superior (19).

La disposición de los locales así como los sistemas de ventilación e iluminación eran iguales a los de «El Alicante». Además de las cuatro salas generales «El San Ignacio de Loyola» llevaba otras cuatro aisladas, con 68 literas en total, para los enfermos graves o para los que necesitaran tratamiento especial o aislamiento. Dos de estas salas estaban situadas inmediatamente al lado de la sala general del entrepuente número 1. Y las otras dos junto a la sala general del entrepuente núm. 2. En la toldilla de popa se habilitaron también cuatro camarotes independientes para enfermos operados o con fracturas, en los que había dos camas solas en altura, es decir, sin ninguna por encima. En las demás dependencias el mobiliario se dispuso exactamente igual que se había hecho en «El Alicante».

Había cuatro cuartos de baño a disposición de los enfermos y para el suministro de agua dos filtros de bujías de porcelana de amianto, a presión de a 15 elementos cada una, para dar un rendimiento de tres litros por minuto. También había una estufa de desinfección mo-

(19) CEREZO: *Hospitaux militaires de Cuba*.

delo «Jeneste & Hersch» y un número de retretes distribuidos de forma similar a como se había hecho en el otro barco.

En la toldilla de popa, próxima a los camarotes destinados a operados, se instaló una camilla articulada de un modelo especial existente en la Compañía Trasatlántica para practicar las distintas intervenciones quirúrgicas que pudieran surgir durante la travesía. En la cubierta superior del buque había también una sala de reconocimiento. Y para los enfermos que podían subir a cubierta 100 sillas de extensión de lona y madera.

Las instalaciones sanitarias de este barco se completaban con una Botica, situada hacia el centro del buque para que estuviera equidistante de todas las salas, muy bien dotada de la anaquelaría y mobiliario precisos para su objeto. Iba bien surtida y para la preparación de medicamentos que debía de hacerse en caliente se había dispuesto la utilización de una de las cocinas del buque.

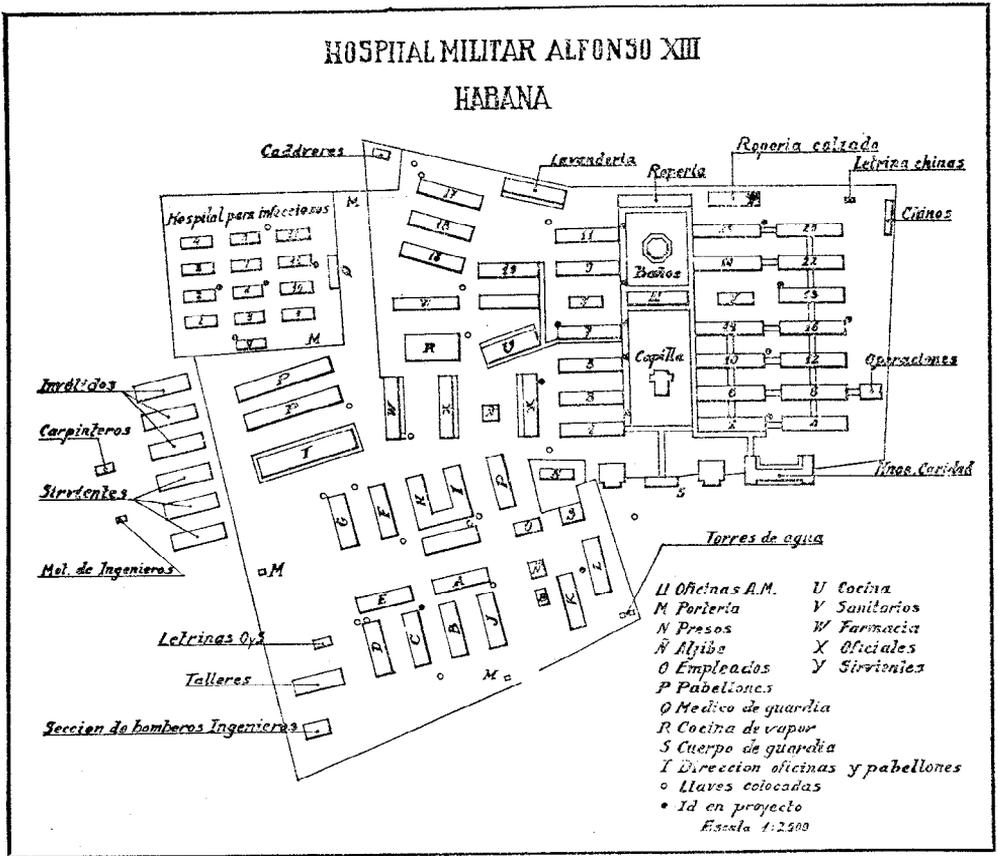
Como ya se ha citado, «El San Ignacio de Loyola», sustituyó a «El Montserrat», y a su vez fue sustituido por «El Isla de Luzón»,

VI. «EL ISLA DE LUZÓN»

Era un buque de 4.250 toneladas. Estuvo muy poco tiempo en servicio como buque-hospital y por ello no fueron muchas las transformaciones que sufrió en su acondicionamiento. Sustituyó a «El San Ignacio de Loyola» a partir de la publicación de la Real Orden de 18 de agosto de 1898 (D. O. núm. 183).

El personal sanitario encargado de la asistencia médica del buque no procedía, como en los casos anteriores, de la plantilla de la Península, sino de la de Cuba. En realidad se aprovechó en cada viaje un número determinado de médicos militares, que de vuelta a la Patria prestaban servicio facultativo en la nave.

«El Isla de Luzón» comenzó a prestar servicio como buque-hospital cuando prácticamente habían cesado las hostilidades, por lo que más que efectuar un servicio propio —por su condición de haber sido habilitado a buque-hospital—, vino a engrosar el gran número de barcos que las diferentes compañías navieras pusieron a disposición del Gobierno para repatriar a todas las fuerzas militares de Cuba y Puerto Rico. Como ejemplo de esto, cabe señalar que solamente la Compañía Trasatlántica ofreció para esta obra una gran flota mercante capaz para 1.100 oficiales y 22.000 individuos de tropa. Esta



flota estaba compuesta por los barcos siguientes: «El Monteviedo», de 5.297 toneladas; «El Villaverde», de 1.501 toneladas; «El Isla de Panay», de 3.545 toneladas; «El Leonora», de 2.792 toneladas; «El Satústregui», de 4.638 toneladas; «El Covadonga», de 5.031 toneladas; «El Colón», de 5.044 toneladas; «El León XIII», de 5.274 toneladas; «El San Agustín», de 2.527 toneladas y «El Cheribón», de 3.116 toneladas.

Aunque por disposiciones oficiales fueron cuatro los barcos destinados para el servicio de buques-hospitales, sólo dos fueron adecuados como tales: el «Alicante» y el «San Ignacio de Loyola». Ambos, desde su habilitación hasta el término de la guerra de Ultramar, fueron los únicos que, con la supervisión de Sanidad Militar, desempeñaron esa humanitaria misión, que les hizo honrarse con el nombre de barcos-hospitales.

APENDICE I

REAL ORDEN CREANDO LOS BUQUES HOSPITALES

«Excmo. Sr.: A fin de facilitar la repatriación de los soldados enfermos del Ejército de la isla de Cuba, el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer lo siguiente:

1.º La Compañía Trasatlántica destinará dos de sus vapores-cocheros, habilitados como buques-hospitales, a realizar una expedición mensual extraordinaria con el objeto de transportar soldados heridos o enfermos desde la isla de Cuba a la Península.

2.º Los barcos empleados en este servicio serán de cabida reglamentaria suficiente para transportar en las necesarias condiciones higiénicas un mínimo de 500 enfermos.

3.º El servicio sanitario-farmacéutico será prestado por el Cuerpo de Sanidad Militar. El administrativo, en lo que con los enfermos se relacione, lo desempeñará la Administración Militar, prestando el sobrecargo del buque y personal a sus órdenes, el auxilio que se le demande y dando todo género de facilidades para la misión de aquéllos pueda ser realizada en la forma provechosa.

4.º La habilitación especial del barco para hospital será por la Compañía con arreglo a las instrucciones del Cuerpo de Sanidad Militar, siendo de cuenta de aquélla los gastos de dicha habilitación hasta el máximo de 15.000 pesetas y cuenta del Estado lo que exceda de esta cantidad.

5.º La Compañía facilitará las camas y ropas necesarias de las que se usan a bordo y asimismo los utensilios precisos, supliendo la Administración Militar el que la Compañía no posea con el reglamento de hospitales, que facilitará la Intendencia Militar de Cuba.

6.º La alimentación se ajustará a un plan análogo al prescrito en el capítulo 17 del Reglamento para el Servicio de Hospitales Militares de 18 de agosto de 1884 con las modificaciones que el Gobierno y la Compañía de común acuerdo, estimen oportunas.

Los alimentos existentes a bordo no comprendidos en dicho plan, que la Junta Facultativa del buque-hospital considerase necesario prescribir a determinados enfermos, deberá la Compañía facilitarlos por el precio de tarifa que la misma tenga establecido.

7.º El servicio de que se trata, como comprendido en el de transportes oficiales del vigente contrato de servicios postales marítimos, se realizará en las mismas condiciones de precio que las expediciones extraordinarias de tropa, abonándose la subvención por viaje redondo al tanto por milla del contrato, y el pasaje de las personas transportadas a los tipos de la tarifa oficial según respectivas clases con la

modificación de que el pasaje de los soldados enfermos, se satisfará al tipo de tercera preferente con el aumento de cinco pesetas diarias por individuo garantizando en todo caso, el abono de un mínimo de transporte de 500 soldados en cada expedición.

8.º El pago de este servicio se realizará en esta Corte por la caja del Ministerio de Ultramar, en la forma establecida para el de los transportes de unidades orgánicas, de acuerdo con lo preceptuado en las Reales Ordenes de dicho Ministerio de 27 de junio y 18 de julio de 1895 y de 4 de febrero de 1896.

9.º El plazo para la duración del servicio de barcos hospitales es indefinido y su terminación, bien sea por acuerdo del Gobierno o solicitud de la Compañía Trasatlántica, deberá notificarse a ésta con un mes antes de la salida de la expedición.

10. Este Ministerio, de acuerdo con la Compañía, fijará las fechas y puertos de salida y arribo de los barcos, según las épocas y conveniencias del transporte de enfermos; determinará los itinerarios y, en general, establecerá cuantas reglas y medidas se crean precisas para mejor realización de este servicio.»

APENDICE II

ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS SANITARIOS EN LOS BUQUES HOSPITALES

«*Sección de Sanidad Militar.*—Excmo. Sr.: Para el servicio de los buques-hospitales creados por Real Orden de 10 del actual («C. L.» número 3), el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º Los buques-hospitales, en todo lo concerniente a su especial servicio, se regirán por los reglamentos vigentes de hospitales militares, y de intervención y contabilidad de los mismos.

2.º Se aplicará igualmente al de servicio sanitario de campaña de 1 de julio de 1896, en la parte referente a transportes de enfermos y heridos por vía marítima.

3.º Se proveerán de medicamentos y utensilios de farmacia en el Laboratorio Central de medicamentos de Sanidad Militar y sus sucursales.

4.º Se proveerán de instrumentos quirúrgicos y clínicos y material de curación, en el Parque Central de Sanidad Militar y sus sucursales.

5.º Se sujetará la alimentación al plan vigente de los hospitales militares.

6.º Se sustituirá la leche fresca por la condensada, eligiéndose las marcas que designe la Junta Facultativa de los mismos buques-hospitales.

7.º Se sustituirá el pescado fresco por el de conserva para cada enfermo que lo necesite, previo acuerdo de la Junta Facultativa del buque hospital.

8.º Se suministrará la cerveza igualmente, previo acuerdo de la misma Junta Facultativa, en cada caso que se considere necesario prescribirla.

9. Los alimentos no comprendidos en el plan de hospitales militares existentes a bordo, se perscribirán igualmente en cada caso, previo acuerdo de la repetida Junta Facultativa.

10. Constituirá el personal facultativo de cada uno de los buques-hospitales, un Subinspector Médico de Primera Clase, director; un Subinspector Médico de Segunda Clase, jefe de servicios; cuatro Médicos Mayores, jefes de clínica, dos Médicos Segundos, para el servicio de guardia; y un Farmacéutico Mayor o Primero, y uno Segundo.

11. El personal administrativo lo constituirá un comisario, interventor y un oficial primero, administrador.

12. El personal de la Brigada Sanitaria lo constituirá un sargento, cuatro cabos y quince sanitarios practicantes, e igual número de sanitarios enfermeros, si no pudiera facilitar, en lugar de estos últimos, la Compañía Trasatlántica personal civil avezado a la navegación.

13. El personal auxiliar administrativo se determinará por disposición especial, en vista de la presente Real Orden.

14. Del personal de la Península nombrará este Ministerio el correspondiente a los buques-hospitales.

15. Se preferirán los voluntarios, si reúnen las especiales aptitudes necesarias para este servicio.

16. El personal destinado a los buques-hospitales disfrutará sueldo de Ultramar y su pasaje será por cuenta del Estado.

17. Los sueldos indicados se reclamarán en nómina especial por los habilitados de los respectivos Cuerpos en la isla de Cuba, abonándose con cargo al crédito extraordinario de la campaña.

18. El pasaje del mismo será abonado a la Compañía Trasatlántica en la forma prevenida para los demás servicios de los buques-hospitales, en la Real Orden de creación de estos últimos, ya mencionada.

19. Se le abonará para los efectos de retiro la mitad del tiempo servido en estos destinos.

20. Le será aplicable lo dispuesto sobre asignaciones para el personal que sirve en Ultramar.

21. Se le aplicará igualmente cuanto está dispuesto referente a siniestros marítimos.

22. Los directores de los buques-hospitales son responsables del servicio y tendrán en consecuencia, todos los deberes y atribuciones inherentes al cargo y consignados en el reglamento de hospitales militares.

23. Además del servicio ordinario propio de los hospitales militares y del especial que se deriva de la aplicación del reglamento del servicio sanitario de campaña, prestará el personal facultativo los servicios siguientes :

A.—Durante la travesía formulará y prestará al Director propuestas de inutilidad, pase a continuar y licencia temporal para la península ; se constituirá por aquél la comisión de consultas preparatorias y actuará ésta tres días, formulando en el último la documentación reglamentaria.

B.—Al siguiente día de la llegada al puerto de arribo con el personal facultativo, en unión del existente en el puerto, se constituirá un tribunal médico militar para reconocimiento definitivo de los propuestos, presidiendo el acto el Gobernador Militar de la plaza o en su defecto, por delegación, el jefe médico más caracterizado de los propuestos.

24. Se autoriza a los Gobernadores Militares para expedir el correspondiente pasaporte para los puntos de residencia de los enfermos declarados inútiles, con licencia temporal o pase a continuar.

25. Los puertos de arribo serán, hasta nueva disposición los de Cádiz y Santander, en el orden establecido actualmente por la Compañía Trasatlántica para los vapores correos, con las variantes ordinarias en las estaciones de invierno y verano.

26. En la plaza de Santander se ampliará lo suficiente, para este nuevo servicio, la sala militar del hospital civil, y se nombrará además del personal que hoy tiene, un médico Mayor y un Primero.

27. Oportunamente se gestionará lo necesario para la ampliación de la sala militar a que se refiere el artículo anterior.

28. El Capitán General de la Isla de Cuba ordenará que la comisión facultativa constituida por consecuencia de la Real Orden de 3 de diciembre último «D. O. núm. 274), actúe en día hábil para el inmediato embarco en los buques-hospitales de los enfermos enviados para este efecto por la comisión designada.

29. La misma superior autoridad de la isla ordenará a la Subinspección de Sanidad Militar de la misma, que dicte las necesarias instrucciones a los hospitales, enfermerías y médicos de Cuerpos, para que los enfermos que reúnan las condiciones indicadas en la Real Orden antes mencionada, sean trasladados a La Habana en el más breve plazo posible.

30. El personal médico que en la sala militar del hospital civil de Santander se aumenta, percibirá sus haberes con cargo al sobrante del capítulo 3.º, artículo 2.º, «interin» se incluye en presupuesto y se obtiene la sanción legislativa.

31. El material y ropas necesario y que la Compañía Trasatlántica no pueda facilitar, lo suministrará la Intendencia Militar de Cuba, conforme se dispone en la Real Orden de creación de los buques-hospitales ya mencionada.

32. Se cumplirán, por lo que se refiere a la justificación del embarco y desembarco de los enfermos de los buques-hospitales, las disposiciones reglamentarias, debiendo además expedirse por el comisario interventor de transportes del puerto de embarco, un certificado de la fecha de salida del buque-hospital.

De la Real Orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 21 de enero de 1898. — *Correa*. — Señor...»

BIBLIOGRAFÍA

- ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *El rámpano*. «Revista de Sanidad Militar», año 1865, 10 de mayo.
- ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *Evacuación de enfermos y heridos en buques hospitales*. «Revista de Sanidad Militar», año 1865, 25 de marzo.
- ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *Habilitación del «María», «San Quintín» y «Cataluña» como buques hospitales para la evacuación de heridos y enfermos de la isla de Santo Domingo a Cuba y Puerto Rico*. «Revista de Sanidad Militar», año 1865, 25 de marzo.
- ANDRÉS Y ESPALA, Gregorio: *Sobre la nostalgia o mal del país en los soldados de Ultramar*. «Revista de Sanidad Militar», año 1865, 25 de agosto.
- «Barcelona»: *Buque hospital utilizado en la campaña de Marruecos (descripción y planos)*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866.
- Barcos hospitales*. «Revista de Medicina y Cirugía de Guerra», año 1925.
- «Cataluña»: *Buque hospital utilizado en la campaña de Marruecos*. «Revista de Sanidad Militar», año 1866.
- «Cataluña»: *Buque hospital habilitado para la evacuación de heridos y enfermos de la isla de Santo Domingo a Cuba*. «Revista de Sanidad Militar», año 1865.
- CEREZO: *Hospitaux militaires de Cuba*.

- CLAVIJO: *La trayectoria hospitalaria de la Armada española.*
- DE LASALA SAMPER, Fernando María: *La protección de los heridos, enfermos y naufragos de las Fuerzas Armadas en campaña.* «Derecho Humanitario Bélico», tomo II, Universidad de Zaragoza, año 1964.
- DE NO LOUIS, Eduardo: *Notas sobre aportaciones españolas al Derecho humanitario en la guerra* «Revista Oficial de la Cruz Roja Internacional», año 1967, enero.
- Del Servicio Médico en los Ejércitos de la antigüedad.* «Revista de Sanidad Militar», año 1866, 10 enero.
- Diario de la expedición contra Joló.* «Biblioteca Médico Castrense», tomo II.
- Expedición de Joló. Utilización de buques hospitales.* «Revista de Sanidad Militar», año 1866.
- LANDA, Nicasio: *Historia general de los buques hospitales.* «Revista de Sanidad Militar», año 1866.
- MARTÍNEZ DÍAZ, J.: *España, adelantada de la Medicina Castrense. Medicina e Historia.* «Boletín de Patología Médica», año 1965, mayo y junio.
- MONTALDO, Federico: *De los Servicios sanitarios y de los heridos a bordo en las guerras marítimas contemporáneas.* «Boletín de la Revista de Medicina y Cirugía Prácticas». Madrid, año 1899.
- PONTI, Valery: *Historia de las comunicaciones. Transportes marítimos.* Ediciones Salvat, S. A., año 1968.
- «Torino»: *Buque hospital utilizado en la campaña de Marruecos.* «Revista de Sanidad Militar», año 1866.
- «Ville de Lyon»: *Buque hospital utilizado en la campaña de Marruecos.* «Revista de Sanidad Militar», año 1866.
- WEYLER, General: *Mi mando en Cuba.* 5 tomos.
- PERIÓDICOS Y REVISTAS: «Revista de Sanidad Militar»: (1865 a 1868 y 1896 a 1899).—«Revista de Medicina y Cirugía de Guerra»: (1925). «Blanco y Negro».—«Ilustración Española y Americana».—«Nuevo Mundo».—«El Imparcial».
- COLECCIONES LEGISLATIVAS Y DIARIOS OFICIALES.