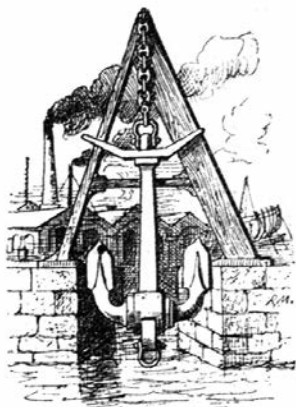


OREO DE COIS

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero reservista voluntario honorífico



muchos les resultará extraño que dediquemos este pequeño artículo a lo que no deja de ser una simple hamaca. Los más jóvenes la asociarán de inmediato con una idílica estampa tropical, en la que indefectiblemente aparecerá asegurada entre dos palmeras en su condición de mero *attrezzo* que muchas agencias de viaje han utilizado para «vendernos» las vacaciones soñadas.

Pero para los marineros de la Armada dieciochescos (1) representaba mucho más que un lugar donde poder descansar, pues era en realidad el único espacio íntimo del que disponían a bordo, ya que ni siquiera cuando debían ir al retrete, podían «disfrutar» de una mínima privacidad (2).

¿Qué es un coy (3)?

Aunque la pregunta pueda ofender a los habituales lectores de la REVISTA, no está mal, sobre todo si pensamos en la posibilidad de que este número caiga en manos de las denominadas generaciones «Z» o *millennials*, que traigamos aquí la definición que se inserta en la *Enciclopedia General del Mar* (4):

(1) Con anterioridad, los marineros dormían en cubierta sobre una simple esterilla que guardaban en la cala.

(2) Se llamaban «beques» y no eran otra cosa que simples tablas a las que se había hecho el correspondiente orificio. Se situaban a proa del buque, al aire libre y emplazados a ambos lados de la roda y fogonadura del bauprés.

(3) Según la RAE, etimológicamente, el sustantivo coy procede del término neerlandés *kooi* que significa «cama a bordo». En plural, se admite de dos formas: coyes o cois. El autor que les escribe ha preferido utilizar la segunda.

(4) Dirigida por el que fuera muchísimos años director del Museu Marítim, el por entonces capitán de corbeta José María Martínez-Hidalgo, es una excelente enciclopedia de seis voluminosos tomos que se editó por primera vez en 1957.



Acorazado *España*, 1914. (Foto: colección Alejandro Anca Alamillo).

«Típica hamaca de lona con bolinas de piola para colgarla en el sollado o batería, en donde duerme la marinería. Es la cama reglamentaria en la Armada para marineros, fogoneros, cabos y todo aquel personal que no se aloja en camareta o camarote, aunque en ciertos buques la marinería tiene literas en vez de coyos...»

Su origen se pierde en la noche de los tiempos, aunque es generalmente aceptado que procede de las poblaciones autóctonas de Norteamérica (5). En la Armada solía componerse de dos paños de lona «de primera» (debidamente blanqueados) de poco más de dos metros de largo. Hay que recordar que los cois en los barcos se ubicaban entre cubiertas (6) y se colgaban de los baos por medio de ganchos en sentido longitudinal del buque. Dependiendo de las circunstancias, podían colocarse superpuestos con el objeto de acoger a la

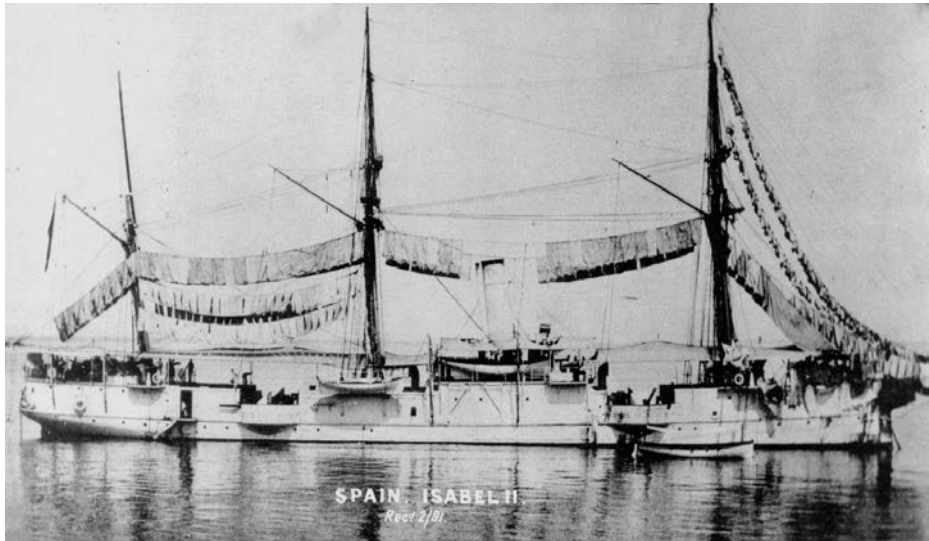
(5) Cuando Colón descubrió América, era de uso general entre los aborígenes. También se asegura que fue en realidad el famoso médico griego Asclepiades (124-40 a. C.) quien la inventó.

(6) En un espacio de entre 2,13 y 2,44 metros de altura. Estaba totalmente prohibido establecer los cois en la batería alta del buque. Véase el Título 28, apartado I, de la *Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles del S. M. de 1802*.

inmensa mayoría de la dotación, ya que en muchas ocasiones aquel espacio había que compartirlo con las piezas de artillería o con los animales que se llevaban a bordo para su consumo.

Tres eran las principales ventajas que tenía la utilización del coy: su rápido montaje y desmontaje; la capacidad para conservar su centro de gravedad en la disposición que hemos comentado, pese al balanceo del buque, y la protección que ofrecía de las mordeduras de los roedores. Además, las batayolas donde se recogían podían convertirse durante el combate en improvisado «escudo» contra los proyectiles procedentes de armas cortas y de las astillas que salían despedidas tras el impacto de un balazo.

También servía de salvavidas, pues en caso de naufragio un coy bien aferrado podía aguantar a flote varias horas. Por último, no hay que desdeñar ni olvidar su empleo como pallete de colisión. Comentar que antes de que se incorporaran como complementos de aquellos la colchoneta (7) y la



Crucero *Isabel II*. (Historical Naval Center).

(7) En 1787 se pidió informe facultativo sobre la conveniencia de incorporar la colchoneta al coy con objeto de poder empallear los navíos para el combate, además de eliminar la existencia de enfermerías de entrepuentes. En dicho documento, fechado el 23 de octubre, los médicos Tomás Bernal, Gaspar Boto, Alonso López Puga, Bartolomé Fernández, Manuel Guim de Torres, Mariano Canals, Alfonso Soriano, José Santiesteban, Juan Change, Ignacio Donadeu, José González García y José Díaz de Arellano dictaminaron que «ni se pueden extinguir las actuales enfermerías, ni conviene introducir el uso propuesto de los colchones y mantas para la salud de la tripulación y guarnición de los buques del Rey».



Crucero (en realidad no era más que un simple cañonero) *Isla de Luzón*.
(Foto: colección Alejandro Anca Alamillo).

almohada (8), y con el fin de ganar en comodidad, algunos marineros introducían paja o heno en su interior (algo totalmente prohibido por su fácil combustión) y arrollaban alguna prenda de ropa que colocaban bajo su nuca. El coy era tan inherente al marinero que podía servirle incluso de mortaja (9).

En la Armada, su «momento de mayor popularidad» lo alcanzó tras la promulgación de la *Real Ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M. de 18 de septiembre de 1802*, que dispuso que, exceptuando los camarotes situados en la toldilla en los que había catres, el resto de alojamientos debían estar provistos de cois; es más, también se señalaba que si el número de oficiales y guardiamarinas embarcados hiciese imposible que todos se alojaran en aquellos y en los existentes en el alcázar y crujía, durmieran como el resto de la dotación entre cubiertas, eso sí, reservándose para ellos el espacio existente bajo el alcázar para estar separados del resto (10).

(8) No sabemos la fecha exacta de su implantación, pero sí que en 1851 fue de manera oficial suprimida la que tenían para conseguir «mayor visualidad y fácil arreglo del zafarrancho de cois».

(9) Así se llegaría a especificar en las Ordenanzas, junto con una bala de cañón atada a sus pies para que el cadáver no quedara flotando.

(10) Véase su Título 28, apartados 4 y 10, pp. 350-354.

En el caso más específico de los guardiamarinas, lo que en la Ordenanza se apuntaba como posibilidad, dependiendo de la capacidad que en este sentido tuviera cada buque, acabaría siendo obligatorio (11) tras la promulgación de la Real Orden de 8 de noviembre de 1832 del ministro Francisco Javier de Ulloa y Remírez de Laredo (12), reflejo de las estrecheces económicas que sufría la Armada del primer tercio del siglo XIX.

Aunque el advenimiento de la propulsión mecánica, junto con la aparición de los cascos metálicos, hizo mejorar y mucho las condiciones de habitabilidad de la oficialidad, ya que no solo recuperaron sus camarotes sino que incluso disfrutaron de nuevos espacios para su esparcimiento, lo cierto fue que los guardiamarinas siguieron en ocasiones durmiendo en coy, tanto en los veteranos buques escuela (13) como en los modernos de gran desplazamiento, como el acorazado *Pelayo* (14).

Higiene naval

Aun pareciendo sorprendente, y obviando las espeluznantes condiciones higiénicas de épocas anteriores, hasta bien entrado el siglo XVIII no se ejecutaron en nuestros navíos zafarranchos generales de limpieza, por lo que no nos debe extrañar lo afirmado por un escritor inglés tras su visita a uno de ellos:

«... siempre están sucios y malolientes como porquerizas y corrales de ovejas en contraste con los nuestros, pues no designan personal que se encargue de la limpieza» (15).

La constatación de que los buques mercantes se conservaban mejor que los del rey, gracias al mantenimiento, cuidado y adecentado casi diario, hizo reac-

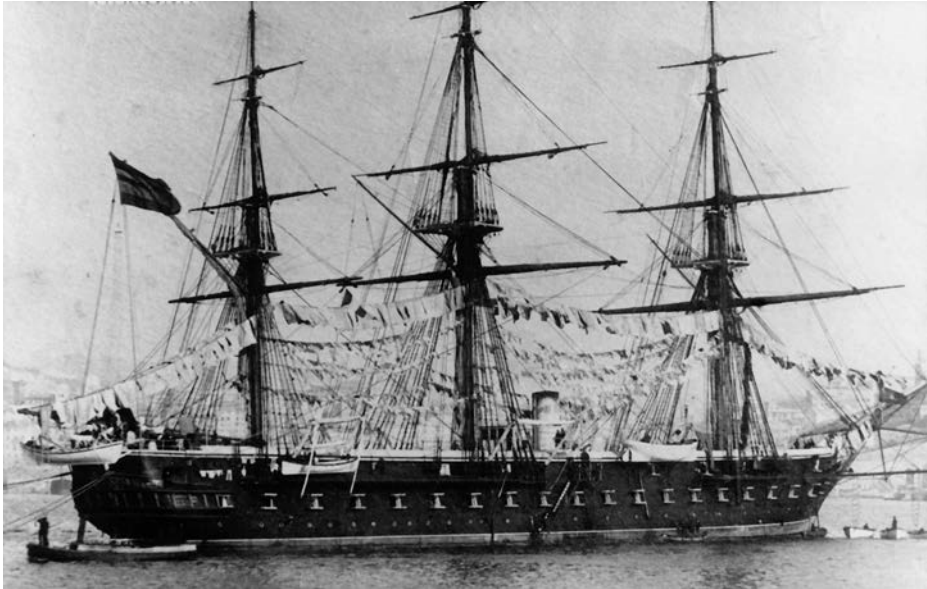
(11) Perdían de esta manera el privilegio de dormir en catres que la Ordenanza de Patiño de 16 de junio de 1717 (capítulo VI) les había concedido en su condición de «gente de guerra y parte principal de la que guarnece los navíos».

(12) El texto de la Real Orden decía: «Enterada la Reina nuestra señora de haber V. E. dispuesto que en opción al presupuesto que incluye en carta núm. 430 del valor de 1.966 reales y 6 maravedís, se hagan por el Asentista dieciséis catres de lona y otros útiles para el alojamiento de guardiamarinas destinados a la fragata *Lealtad*, ha resuelto S. M. que en lo sucesivo se procuren de cois guarnidos a los guardiamarinas embarcados. Dios Guarde a V. E. muchos años».

(13) Como ejemplo, citar que 1867 los guardiamarinas (entre los que estaba el que sería celeberrimo teniente de navío Isaac Peral) tuvieron que dormir en cois al ordenarse su trasbordo a la urca *Santa María*, que no disponía de catres o literas.

(14) CARRANZA, José: «Mejoras que convendría hacer en el acorazado *Pelayo*», en REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-junio de 1890.

(15) FLORES, Ángeles: «Protagonismo andaluz en la Sanidad Naval del siglo XVII», en *Andalucía y América en el siglo XVII*. Sevilla, 1985.



Fragata *Gerona*. (Foto: colección Alejandro Anca Alamillo).

cionar a la Armada. A pesar de que las Reales Ordenanzas de 1757 y 1793 intentaron cambiar la situación (16), lo cierto es que los marineros no tenían medios ni posibilidad de ser más limpios. Si alguno de ellos enfermaba durante la navegación, se le dejaba abandonado a su suerte en el coy, donde si además se encontraba incapacitado de moverse, defecaba y orinaba literalmente en él, lo que unido al hedor producido porque la mar en muchas ocasiones impedía abrir las portas hacía que la insalubridad de aquel espacio fuera notable.

Como solución para purificar el aire se procedía a «sahumar» el interior del navío, que no era otra cosa que quemar plantas o hierbas aromáticas, como romero o incienso, o utilizar pólvora amasada con vinagre. Se hacía cuando era necesario, por lo que podían pasar varios días y semanas o se hacía dos veces al día.

(16) *Ordenanzas de Marina para los navíos del Rey, de las islas Filipinas que en Guerra, y con Reales Permisos hacen viajes al Reino de la Nueva España, u otro destino del Real Servicio. Año de 1757 y Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 8 de marzo de 1793.* En las de 1757 eran el oficial del detall y los de guardia los encargados de supervisar el zafarrancho de limpieza del navío y de que se hiciera sobre el alcázar y la cubierta el lavado de la ropa y los cois. En la de 1793 se exhortaba a la oficialidad a vigilar el lavado de ropa, que la dotación se afeitase al menos una vez cada quince días y que el espacio de entrecubiertas se limpiara tres días a la semana.

Es también en la etapa finisecular dieciochesca cuando se estableció que en los buques de la Armada se ejecutara a diario el conocido como «zafarrancho de limpieza», en el que, aparte del fregado de los alojamientos (17) y el baldeo de la cubierta, se hacía ventilación general del barco, lo que llevó, ya entrado el siglo XIX, a efectuar con periodicidad el «oreo de cois» (18).

Precisamente la *Ley Orgánica de Sanidad Pública de la Monarquía Española*, de 22 de noviembre de 1821, en su título IV, artículo 16, estableció que «Toda embarcación deberá tener el número duplicado de cois de lona respecto a la tripulación, para usar uno mientras se lava y seca el otro» (19). Pero no sería hasta veintiséis años después cuando se especificó el modo y la periodicidad en el que se debía llevar a cabo dicha higienización, pues debían «purificarse por medio de cloro» cada 15 o 20 días (20). Por último, no hay que olvidar que la certidumbre del tiempo de navegación ayudaba, y mucho, a que las condiciones higiénicas se mantuvieran en unos límites aceptables.

La «maniobra»

Inmediatamente después de la diana, se tocaba el «zafarrancho de cois» (o «zafarrancho de camas»), procediendo los marineros a descolgarlos de sus ganchos para extenderlos en la cubierta con objeto de proceder a enrollarlos junto con la colchoneta y la manta. Luego se aferraba todo por medio de un cabo denominado «rebenque». Una vez hecho esto los colocaban verticalmente en la batayola del rancho al que correspondían, teniendo cuidado de que su número quedara bien visible.

Aquel zafarrancho se realizaba bajo atenta vigilancia de los cabos de mar de cubierta, encargados de supervisar que todo se hiciera con rapidez y de forma correcta (21). Si el buque estaba navegando, el lugar donde se encontraba la batayola, en la cubierta principal, hacía que se ventilaran de manera sufi-

(17) A veces se rociaban con vinagre.

(18) El primer tratado que hemos encontrado en el que se dispone dicha obligación es el escrito en 1805 por el cirujano de la Expedición Malaspina, Pedro María González (1784-1838), que en la página 500 (parte tercera) literalmente dice: «... los petates y los cois deberán ventilarse todos los días al aire libre, haciendo que los cois, las mantas, etc., se cuelguen por separado y se laven a menudo, para que estén libres de toda sospecha».

(19) Hasta ese momento solo disponían de uno, y a partir de la referida Ordenanza Naval de 1802 (Título 28, apartados 17, pp. 359-360) fue sufragado por el Estado, ya que con anterioridad tenía que salir del bolsillo del marinero.

(20) MONLAU, Pedro Felipe: *Elementos de Higiene Pública*, p. 517. Imprenta de Pablo Riera. Barcelona, 1847.

(21) Los cabos de mar, al grito de ¡arriba!, ¡arriba! o ¡levanta, levanta, aferra coy y manta!, balanceaban los cois y, si el marinero no se levantaba con la debida premura, le cortaban la bolina del mismo haciendo que fuera la fuerza de la gravedad la que le despertara.



Modelo de coy. (Museo Naval de Madrid).

ciente; pero si se encontraba en puerto, era necesario realizar el oreo de los cois un día a la semana, preferentemente los viernes o los sábados y siempre que el tiempo lo permitiese (22). Era entonces cuando el marinero subía su coy a cubierta, y tras poner a airear su colchoneta y manta, lo fregaba utilizando un brus (cepillo) con jabón y arena. Una vez limpio, lo ponía a secar en la jarcia prendido de un cabo o en cables tendidos en su superestructura.

El aspecto en el que quedaba el buque era un tanto grotesco y podía conducir a confusión, ya que desde la distancia pudiera parecer que estuviera engalanado, por lo que los respectivos códigos de señales no se olvidaron de indicar la maniobra (23).

Su inevitable final

La entrada en servicio en nuestra Armada de buques que disponían de sus propios trenes de lavado (sobre todo a partir de los cruceros ligeros clase *Príncipe Alfonso*, que los incorporaron a partir de 1929) hizo que poco a poco

(22) Véase por ejemplo el *Reglamento de Aprendices Navales* de 19 de enero de 1861.

(23) Entre otros, el Código General de Señales para uso de la Marina de Guerra, aprobado por la Real Orden de 31 de diciembre de 1867, indicaba que se izaran las banderas con los números 418, 419 y 420 en ese caso.

se fueran desterrando aquellas singulares estampas, que alguno llegó a comparar a cuando en las casas y en las tiendas se colgaban las hojas de bacalao con el fin de conservarlas más tiempo.

En lo que respecta al coy en sí, la entrada en servicio tras la posguerra de los destructores clase *Audaz*, donde ya parte de la marinería pudo alojarse en literas (24), marcó el inicio de su decadencia en la Armada, que fue generalizada cuando se incorporaron a nuestra Marina los buques de procedencia norteamericana.

Solo en los barcos más veteranos de nuestra Marina se siguieron armando, y seguramente los últimos que los tuvieron fueran, por este orden, el crucero pesado *Canarias*, el aljibe *A-7* (25), el buque escuela *Galatea* y nuestro celebrísimo *Juan Sebastián de Elcano*. Aunque son raras las fotografías en las que aparecen nuestros buques de guerra oreando cois (26), las que figuran insertas en el texto son sin duda fieles testimonios de una Marina de Guerra de otra época que, como cualquier tiempo pasado (y sobre todo cuando se llega a cierta edad), siempre uno piensa que fue mejor.

BIBLIOGRAFÍA

- GARCÍA GARRALÓN, Marta: «Trabajos y penalidades de la vida a bordo», en VV. AA: *La Armada Española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Editorial Silex. Madrid, 2012.
- GONZÁLEZ, Pedro María: *Tratado de las enfermedades de la gente de mar en que se exponen sus causas y los medios de precaverlas*. Imprenta Real. Madrid, 1805.
- GRACIA RIVAS, Manuel: *La Sanidad Naval Española*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S. A. Barcelona, 1995.
- LASSO DE LA VEGA, Jorge: *La Marina Real de España a finales del siglo XVIII y principios del XIX*. Imprenta de la Viuda de Calero. Madrid, 1863.
- PITA DA VEIGA Y SANZ, Gabriel; RUILOBA PALAZUELOS, Marcos: *Manual de Marinero*. Escelicer S. L., 1944.
- RIUDAVETS Y TUDURY, Pedro: *Tratado completo de velamen*. Imprenta T. Fortanet. Madrid, 1860.
- VV. AA.: *España y el Mar en el siglo de Carlos III*. Marinvest S. A. Madrid, 1989.

(24) Eran triples rebatibles.

(25) El que fuera su comandante en el año 1978, me ha confirmado que efectivamente los marineros dormían aún en cois.

(26) No me olvido de la publicada por el historiador Jaime Antón Viscasillas en estas mismas páginas de la REVISTA (número de enero-febrero de 2015, miscelánea núm. 24.894) del crucero *Reina Regente*, fechada en 1911.

Salida a pruebas de mar del *Juan Carlos I* una vez finalizada la reparación en Navantia-Cádiz, enero de 2018. (Foto: Rafael Paris González).

