

TABLE

Sialorrhée (salivation)	529
ART. II. <i>Maladies de l'appareil biliaire.</i>	530
Hépatite (inflammation du foie).	<i>ibid.</i>
Hépatite chronique..	552
Ictère (jaunisse).	534
Flux bilieux.	535
ART. III. <i>Maladies de l'appareil urinaire.</i>	
Néphrite (inflammation des reins).	536
Cystite (catharrhe vésical).	538
Paralysie de la vessie.	541
Hématurie (pissement de sang).	<i>ibid.</i>
Calculs de la vessie	542

FIN DE LA TABLE DU TOME PREMIER.

INTRODUCTION.

COUP-D'OEIL HISTORIQUE

SUR LA MÉDECINE NAVALE.

« Sum cuique. »

Ce n'est point à l'époque où nous vivons qu'il est nécessaire de faire sentir l'importance de l'histoire. Personne n'ignore aujourd'hui qu'elle est le complément de toute science; que renfermant en elle-même le mécanisme secret du développement des choses, elle satisfait à ce premier besoin de l'esprit qui nous porte à rechercher la cause et l'origine des phénomènes qui se passent sous nos yeux. On conçoit qu'il n'est pas question ici de cette science aride et muette, de cette chronologie scholastique qui consiste à inscrire sans critique des dates isolées et des événements stériles; mais bien de cette histoire constituée par un judicieux assemblage de faits desquels découlent des déductions rationnelles qui servent à faire juger la sagesse et la valeur absolue des institutions humaines.

Lorsqu'il nous vint à l'esprit d'accomplir cette tâche

à l'égard de la médecine navale, nos premières investigations firent naître en nous un sentiment profond de découragement; car dès les premiers pas nous vîmes nous échapper le fil régulateur qui devait nous guider dans la carrière. En vain nous interrogeâmes les relations des navigateurs les plus célèbres; partout se faisait sentir l'abnégation qui pèse encore sur les hommes dévoués à la conservation des marins. A peine est-il fait mention çà et là de ces épidémies désastreuses qui durent moissonner les équipages, dans des temps d'ignorance et de cupidité, où la soif de l'or et l'appât des conquêtes guidaient d'audacieux aventuriers vers des plages inconnues; alors même qu'ils abordent le récit de leurs malheurs, ils nous laissent ignorer quelle main s'appliquait à les secourir. Leurs descriptions informes accusent ou leur déplorable imprévoyance, en se privant des secours que pouvait leur procurer un homme de l'art, où l'impéritie des ministres sanitaires qu'ils s'étaient choisis, et qui souvent, peut-être, ne justifiaient que trop l'oubli dédaigneux dont ils ont été l'objet.

A ce défaut absolu de lumières directes, nous avons suppléé, pour les temps obscurs, par la voie de l'induction, qui trompe rarement lorsqu'elle est basée sur l'analyse raisonnée des besoins et des déterminations de l'homme; et lorsque nous avons pu nous rattacher aux indices qui reposent dans les fastes historiques ou administratifs, nous avons adopté ces nouveaux guides que nous avons suivis, tout ingrats et peu satisfaisants qu'ils soient le plus souvent.

Nous avons dû spécialement nous attacher au développement des faits et à l'examen des institutions

qui concernent l'histoire de l'art en France, n'empruntant aux étrangers que les détails qui se rattachent essentiellement à notre objet.

L'histoire de la Médecine Navale, telle que nous la concevons, ne consiste pas uniquement dans l'exposé des institutions qui ont successivement régi le service sanitaire des vaisseaux; dans les événements variés qui ont, à diverses époques, influencé la santé des équipages, et mis à l'épreuve le dévouement et la sagacité des gens de l'art; dans la biographie des hommes qui se sont distingués en parcourant cette carrière; dans les révolutions que les progrès des sciences naturelles ont fait subir à la pratique à bord des vaisseaux: si là se bornaient nos attributions, nous nous verrions bientôt arrêtés par la pénurie des documents qui, nous l'avons dit, manquent totalement dans les archives de la science. Mais nous devons envisager le sujet sous un point de vue plus élevé, plus large; et s'il est vrai que la science médicale résume, en quelque sorte, toutes les autres sciences, si la médecine existe indépendamment des médecins, comme appartenant à l'essence primordiale des choses de la nature, nous sommes dans l'obligation de faire entrer dans notre plan tout ce qui, dans la série des temps, a pu concourir à l'amélioration du sort des navigateurs et multiplier les ressources de l'art. Ainsi nous devons rigoureusement jeter un coup d'œil sur l'origine et les perfectionnements des constructions navales, qui exercent tant d'influence sur le bien-être et la sûreté des habitants d'un navire, sur les perfectionnements graduels qu'a subis le régime hygiénique de l'homme de mer; sur les conquêtes successives ou les découvertes géographiques dues à la

navigation, et qui ont multiplié les ressources comme les dangers des navigateurs. Il convient, en effet, qu'un médecin sache au moins l'origine des lieux qu'il visite et d'où viennent les médicaments qu'il emploie, afin qu'il n'envisage pas le quinquina, par exemple, comme ayant fait partie de la matière médicale d'Hippocrate; et si, malgré notre opinion sur ce point, des esprits rigoureux envisageaient nos excursions historiques comme une superfétation, nous alléguerions un dernier motif: c'est que si nous ne prenions la peine de tracer à nos lecteurs ces linéaments essentiels de l'histoire de la navigation, beaucoup d'entre eux les ignoreraient toute leur vie.

Nous resterons, sans doute, bien au-dessous d'une tâche aussi difficile, qui réclame des connaissances si variées, et surtout une portée d'esprit à laquelle nous n'avons pas la prétention d'atteindre; mais, si l'on veut considérer que nous sommes les premiers à défricher ce terrain encore vierge, on nous tiendra compte, sans doute, et des difficultés et de la hardiesse qu'il fallait pour le tenter. C'est de notre part une sorte de dévouement; et, dût notre amour propre y subir une échec, nous allons essayer de poser des jalons sur un sol que d'autres plus heureux pourront exploiter avec plus de succès.

Dans l'esquisse que nous allons tracer, les préliminaires occuperont une grande place, puisque, pour le dire par anticipation, ce n'est qu'au dix-septième siècle que nous rencontrerons des traces positives de l'art de guérir appliqué à la navigation. Mais ce que nous venons de dire a fait pressentir au lecteur de quelle importance est, pour le médecin philosophe, la con-

naissance des événements qui préparent les voies aux institutions; il est certain, par exemple, que sans les perfectionnements apportés successivement à l'architecture navale, et sans l'essor qu'a pris le génie des découvertes, à dater du quatorzième siècle, le besoin d'une organisation sanitaire ne se fût jamais fait sentir.

» Un corps plongé dans un fluide perd de son poids
 » une quantité égale au poids du volume de fluide
 » déplacé. » Cet axiome de physique, sur lequel est basée la statique navale, fut découvert par Archimède, et pourtant la navigation est contemporaine des premiers âges du monde. Il suffisait, en effet, d'observer qu'un tronc d'arbre surnageait, pour que l'homme osât se hasarder sur les eaux. Plusieurs corps flottants réunis par des liens grossiers servirent à construire des radeaux. Nous avons l'image de la navigation primitive dans le pirogue des insulaires de la mer du Sud et dans le catimaron des naturels des côtes de l'Océan indien. Mais par combien de perfectionnements lentement et péniblement acquis, a dû passer le génie des constructions navales, pour arriver au point où nous le voyons aujourd'hui! « Entre l'époque où des
 » barques construites de papyrus et de peaux flottaient
 » sur les ondes débordées du Nil, et celle où nos
 » frégates ont tenté l'approche du pôle austral; entre
 » le temps où des pilotes grossiers, l'œil fixé sur la
 » constellation de l'Ourse, côtoyaient en tremblant
 » la mer Egée et le golfe Arabique, et celui où des
 » astronomes navigateurs sont allés dans l'Océan
 » Pacifique observer le passage de Vénus au-dessus du
 » disque du soleil; entre la construction de ces galères
 » sur lesquelles des guerriers armés de flèches navi-

» guaient en suivant les sinuosités du rivage, et l'édifice
 » d'un vaisseau de cent canons qui combat avec la
 » foudre au milieu des mers ; combien de recherches,
 » combien de travaux, de découvertes et d'erreurs
 » ont tour-à-tour accéléré, ralenti, déterminé la marche
 » de l'esprit humain ! (Esménard ; *poème de la naviga-
 tion*). »

La navigation perfectionnée fut donc l'œuvre du temps ; les premiers hommes voulurent traverser un ruisseau, puis un fleuve, puis tenter l'Océan ; dès-lors c'est une pure fiction poétique, un simple jeu d'imagination que cet

Illi robur et æs triplex
 Circa pectus erat, qui fragilem truci
 Commisit pelago ratem
 Primus, etc.

l'image est fort belle sous la plume d'Horace, mais elle ne mérite pas d'occuper celle d'un écrivain sévère et réfléchi. Le premier navigateur n'eut pas besoin de plus de courage qu'un enfant qui franchit un fossé au risque d'y tomber. Les autres ne furent que des imitateurs plus ou moins aventureux ; un seul homme eut un courage sublime, cet homme, c'est Colomb, et encore la force de la conviction put remplacer chez lui la certitude de rencontrer un port.

Sans chercher si la structure des premiers vaisseaux fut imitée des formes agiles du poisson, ou des contours gracieux du cygne, nous pouvons établir que la rame fut un des premiers perfectionnements apportés par l'instinct, antérieur aux formules mathématiques et à la théorie des leviers. Le gouvernail fut une application raisonnée de la rame ; la voile elle-même, dont l'antiquité mensongère a personnifié l'inventeur, dans

l'ingénieuse allégorie du fabuleux Dédale, constate et l'obscurité des origines navales et notre impuissance à les dévoiler, en peine que nous sommes encore aujourd'hui de déterminer même dans quel sens étaient disposés les rangs de rames des galères de l'antiquité. Bien plus, nous ne savons pas comment étaient construits les vaisseaux de notre nation, au temps de Charlemagne, de saint Louis, de François I^{er} ; au huitième, au treizième, au commencement du seizième siècles ! Si pourtant nous réfléchissons aux flottes nombreuses et formidables sorties des ports de Tyr et d'Arsinoë, au temps de Sémiramis et de Sésostris ; si l'on admet que les Phéniciens ont contourné l'immense presque-île de l'Afrique, on devra supposer qu'il existait alors une puissante organisation maritime dont les siècles ténébreux de la barbarie ont effacé les traces.

Cependant, on trouve dans les lois grecques et romaines des vestiges de législation navale, qu'il serait injuste de passer sous silence, puisque c'est d'elles que nous avons emprunté notre institution des *classes* ou *inscription maritime*, et d'autres moins importantes.

Franchissons ce grand intervalle où l'esprit humain, durant le moyen-âge, resta comme enseveli dans la léthargie et frappé de stérilité. Les premières notions que nous puissions recueillir sur l'architecture navale, datent de l'expédition de Guillaume le conquérant, au onzième siècle (an 1066) ; les vaisseaux qui le portèrent à la conquête de la Normandie, et dont les dimensions nous sont parvenues, avaient soixante-et-un pieds de longueur sur seize de large et huit de profondeur ; ils n'étaient pas pontés. Un peu plus tard, et dans le même siècle, lorsqu'un vertige religieux transporta l'Europe

en Asie, les Croisés payèrent au poids de l'or les vaisseaux que leur fournirent les Génois et les Vénitiens qui devancèrent les autres nations en marine, comme en d'autres points de la civilisation; ils avoient dès cette époque des navires pontés et naviguant sans le secours des rames. Louis IX (1246) sentit la nécessité de les imiter, et la France eut aussi des vaisseaux avec une cale, un entrepont et des gaillards; mais ils recevaient l'air et le jour par en haut, on n'avait point encore osé percer les murailles. Nous laissons à penser ce que nos preux avoient à souffrir dans leurs voyages à la Terre-Sainte. Néanmoins les Croisades donnèrent lieu aux premières lois maritimes. Le plus ancien monument de législation navale qui soit sorti de la nuit du moyen âge, est celui connu sous le nom de *droit maritime de Wisby*. La plupart de ses dispositions furent reproduites dans les *jugements d'Oléron*, autre code maritime, promulgué dans le douzième siècle, et rédigé par ordre d'Eléonore de Guyenne, femme de Louis VII, au retour de la Croisade où elle avait accompagné son époux; c'est là que nous rencontrons le premier linéament de juridiction médicale: il y est dit que « Lorsqu'un » homme de l'équipage tombe malade, en faisant le » service, le patron (capitaine) doit le mettre à terre, » le placer dans une maison, lui procurer de la chandelle, lui donner un des serviteurs du navire et lui » fournir les vivres du bord. » La même disposition se retrouve dans les *lois de Westcapelle*.

Le *Consulat de la mer*, premier recueil de bonnes lois, publié à la fin du treizième siècle, va nous fournir les premiers indices de règles hygiéniques appliquées aux équipages: « Le patron doit donner à manger aux mate-

» lots trois jours par semaine de la viande: le dimanche, le mardi et le jeudi; les autres jours il doit » leur donner le potage, et tous les soirs de quoi accompagner le pain, et aussi trois fois le matin, il doit » leur donner du vin, de même il doit leur en faire » donner tous les soirs. Ce qui doit accompagner le » pain consistera en fromage, oignons, sardines ou » autres poissons. » Dans ce règlement, où il est fait mention de l'écrivain, il n'est pas question du chirurgien, pas plus que dans le *Guidon de la mer*, code postérieur à celui-ci.

Nous puissions ces renseignements négatifs dans la précieuse *collection de lois maritimes* de M. Pardessus, guide qui va nous abandonner.

En 1270 fut créée la première charge d'amiral, par Louis IX, en faveur d'Enguerrand de Varennes. C'est encore à cette époque qu'il faut rapporter l'origine des lois sanitaires, lazarets, quarantaines, etc.

Rappelons que c'est à la fin du treizième siècle (1295) que le moine Roger Bacon inventa la poudre à canon, et fit connaître la propriété des verres à foyer, eu égard à la concentration du calorique et de la lumière; ce que, j'espère, on n'envisagera pas comme indifférent à notre sujet.

Dès le commencement du quatorzième siècle (1302) un pilote napolitain, Flavio de Gioia, perfectionna, dit-on, le compas de marine qui, avant lui, ne consistait qu'en une pierre d'aimant suspendue sur l'eau au moyen d'un liège. Il divisa la boussole en trente-deux parties ou *rums* de vent; et fixant l'aiguille aimantée sur un pivot, il la préserva des dérangements occasionés par les secousses du navire.

En 1340, Berthold Schwartz, cordelier de Cologne, fut, selon l'opinion générale, l'inventeur des canons dont les Maures firent usage au siège d'Algésiras, en 1342, et les Anglais, à la bataille de Crecy, en 1346, tandis que la marine n'en tira parti que plus tard.

Mais déjà l'architecture navale, la boussole et la poudre à canon ont frayé la voie des découvertes, et dès 1345 les Génois découvrent les Canaries, et en 1383 les Français s'établissent sur la côte de Guinée.

Pendant ce quatorzième siècle, la stratégie est appliquée à la marine, les vaisseaux surmontés d'énormes dunettes deviennent des châteaux forts, et des plateformes ou *hunes* sont adaptées aux mâts pour porter des combattants.

Le quinzième siècle va nous ouvrir une plus vaste carrière : à cette époque, on s'applique à tailler les navires pour la marche; la quille s'allonge et la carène s'amincit; la marine militaire, jusqu'alors confondue avec celle du commerce, tend à se séparer d'elle. Les gros vaisseaux, en raison de leur forme et de leur masse, sont distingués sous le nom de *navires ronds*; on y transporte de petits canons installés sur le pont supérieur, par d'étroites meurtrières situées entre les deux *châteaux* de l'arrière et de l'avant.

On prétend que ce fut près de Venise que la poudre à canon fut employée pour la première fois dans un combat naval, en 14...; la flotte de Médicis y fut complètement détruite par les Vénitiens.

En 1420, les Portugais découvrent Madère, en 1440 le Cap blanc, en 1442 les îles et parages d'Arguin, en 1446 le Cap vert, en 1447 le Sénégal, en 1448 les Açores (d'autres disent en 1432), en 1471 la côte de

Guinée, l'île du Prince, de Saint-Thomas, etc. En 1484, Jean de Souza découvre le fleuve Zaire et les côtes de Congo. En 1486, un autre Portugais, Barthélemy Diaz découvre le cap des Tempêtes, dit depuis de *Bonne-Espérance*.

En 1492, le Génois Christophe Colomb, opposant l'élan de son génie aux obstacles que lui suscite l'ignorance et la jalousie, part du port de Palos, en Andalousie, sous les auspices de Ferdinand et d'Isabelle, et découvre un nouveau monde, en abordant aux Lucayes, puis à Saint-Domingue et à Cuba; en 1493, il découvre les Antilles; en 1494, la Jamaïque; plus tard l'isthme de Darien et la province de Honduras dans le Mexique, et meurt dans les fers après avoir doté ses souverains de quinze cents lieues de pays.

Vers la même époque, le Portugais Pedro de Covilham découvre les côtes de Zanguebar, en traversant l'Égypte, et conçoit la possibilité d'un passage autour de l'Afrique, que Vasco de Gama, suivant ses indications, effectue en 1497, en doublant le cap de Bonne-Espérance; ainsi fut ouverte une route nouvelle pour les Indes orientales. Cette époque est précieuse pour la médecine navale, en ce qu'elle produit le premier exemple historique du scorbut à bord des vaisseaux. En 1499, Améric Vespuce avec Oiéda et Lacosa, aborde à Venezuela, et prend possession de la côte d'Amérique aperçue par Colomb, et à laquelle il donna son propre nom: usurpation dont fait justice le nom de république de *Colombie*. En 1500, Pinson, officier de Colomb, et Cabral, Portugais, doublent la ligne et découvrent la rivière des Amazônes et le Brésil. Vers la même époque, l'amiral anglais Cabot découvrait le littoral de l'Amé-

rique septentrionale depuis Terre-Neuve jusqu'à la Virginie.

Suspendons cette rapide narration pour rappeler qu'au milieu de ce quinzième siècle, en 1450, Schœffer, Faust et Guttemberg inventent l'imprimerie, dont les bienfaits se sont étendus à la marine comme à tous les arts (1).

En entrant dans le seizième siècle, nous trouvons les dernières découvertes de Colomb. En 1501, Bastidès découvre toute la côte de Terre-Ferme, et Corteréal, celle de Labrador. En 1502, un Portugais allant à la côte de Malabar, découvre, le jour de Sainte-Hélène, l'île à laquelle il donne ce nom.

Vers la même époque, François d'Albuquerque, vice-roi des Indes pour les Portugais, s'empare de Goa; en 1513, il prend possession d'Ormuz, dans le golfe Persique, tandis que l'Espagnol Balboa découvre la mer du Sud en y pénétrant par terre, à travers l'isthme de Panama. En 1514, les Portugais fondent Macao; ils établissent leurs comptoirs dans l'Inde. En 1515, Diaz de Solis découvre la baie de Rio-Janeiro, et remonte le fleuve de la Plata. En 1519, Fernand Cortez commence la conquête du Mexique, qu'il achève en 1521. A cette époque, Magellan entreprend le premier voyage autour du monde, et traverse le détroit qui porte son nom; il découvre les îles Philippines, Barnéo, les îles des Larrons (Mariannes), où il est massacré par les insulaires. Faisons observer qu'en 1525 Copernic explique

(1) En 1437, Mentel avait publié une bible au moyen de planches gravées, et les Hollandais réclament en faveur de Coster de Harlem l'invention des caractères mobiles (1430.)

le système du monde, et publie des géographies d'après les nouvelles découvertes. En 1525, Pizarre de Truxillo et Almagro de Magalon, découvrent le Pérou; vers le même temps, Verazanni, Florentin, découvre le Canada. En 1526, les Portugais pénètrent dans le Paraguay. En 1527, Bermudez découvre et donne son nom aux Bermudes.

En 1528, les Portugais découvrent la nouvelle Guinée; en 1536, Almagro, compagnon de Pizarre, pénètre dans le Chili. En 1542, les Portugais découvrent les îles du Japon. En 1553, l'Anglais Richard Chancellor découvre la route maritime d'Archangel dans la mer Blanche; en 1579, François Drake découvre la côte nord-ouest de l'Amérique. En 1587, Davis découvre le détroit qui porte son nom.

Pendant le cours de ce seizième siècle, il se passait en Europe des choses dignes de remarque. Dès le commencement, Anne de Bretagne faisait construire à Morlaix un énorme vaisseau, portant douze cents hommes, et qui fournit le premier exemple d'un navire à batterie couverte avec des sabords. Ce vaisseau fut brûlé, en 1513, dans un combat contre les Anglais, devant le Conquet; on le nommait la *Cordelière*.

François I^{er} fit construire au Havre un vaisseau de cent canons, à deux batteries armées de pièces de tout calibre et qui ne sortit jamais du port. C'est à cette époque qu'on commença à façonner le tableau et le couronnement des vaisseaux, et à pratiquer des ouvertures ou sabords d'arrière. Vers le même temps, André Doria inventait la tactique navale, et battait les Turcs à Lépante. En 1547 fut créée la première charge de ministre de la marine, par François I^{er}, en faveur de Clause.

En 1588, Philippe II, roi d'Espagne, fit armer cent cinquante vaisseaux qu'on surnomma l'*armée invincible*, qui fut dissipée par une tempête ; enfin, en 1600, Mélius, Hollandais, invente le télescope, qu'on attribue aussi au Napolitain Porta (1549), ou à Lipersheim de Middelbourg.

Déjà commence à se dérouler le tableau des perfectionnements nombreux et rapides que la marine a subis pendant le cours du dix-septième siècle. Au règne de Henri IV se termine l'histoire de ce qu'on appelle la marine *ancienne* ; avec Louis XIII et Richelieu naît l'aurore de la marine *moderne* ; mais avant de passer outre, jetons un coup-d'œil en arrière, et, à défaut de certitude, établissons quelques conjectures sur l'état de la médecine navale dans les temps que nous avons parcourus. Nous n'avons rien à dire de l'état de cet art chez les anciens : on sait que leurs guerriers possédaient quelques notions empiriques à leur usage, et, sans doute, les navigateurs furent aussi leurs propres médecins. A l'égard des temps plus rapprochés de nous, il semblerait que la médecine navale eût dû prendre naissance en même temps que la marine elle-même ; mais si l'on réfléchit que la prévision des maux futurs est la dernière qui se présente à l'esprit de l'homme, on sentira pourquoi l'institution du service de santé à bord des vaisseaux, fut un des derniers perfectionnements apportés à l'art de la navigation. Indépendamment de cette raison morale, il en est d'autres plus réelles : c'est que cette nécessité ne dut se faire sentir qu'à l'époque où, se destinant à de longues traversées, les navigateurs furent obligés de se confiner pour long-temps à bord d'un navire. Lorsque naviguant d'une pointe à l'autre, en cô-

toyant le rivage, les anciens mouillaient l'ancre chaque soir pour prendre un gîte sur la côte, ils pouvaient en même temps y trouver des secours, y déposer leurs malades, etc. Nous venons de voir plus haut que les navigateurs du treizième siècle ne possédaient en effet aucun secours sanitaire. Mais lorsqu'ils prirent un plus grand essor, lorsque Colomb, Vasco de Gama, Magellan, s'élançèrent vers des régions inconnues, ils durent se pourvoir des moyens nécessaires pour prévenir ou pallier d'inévitables fléaux ; mais la voix de la philanthropie est bien moins prompte à se faire entendre que celle de la cupidité ; il est probable que le coffre à médicaments précéda de long-temps l'apparition du médecin à bord des navires, car il fallut qu'une cruelle expérience eût mainte fois stimulé l'égoïsme, et que de funestes épidémies ou de sanglants combats eussent souvent ravagé les équipages, avant qu'on se décidât à recevoir à bord un homme inutile au commerce, à la manœuvre et à l'art de détruire les hommes. Une autre considération tout historique nous porte à conclure que ces célèbres navigateurs n'avoient pas de médecins : c'est qu'alors l'art de guérir était exclusivement exploité par les moines qui trouvaient l'existence des couvents trop voluptueuse, sans doute, pour aller se hasarder sur des mers souvent inconnues, et subir les privations et les dangers d'une carrière si pénible.

On sait que depuis long-temps on combattait en bataille rangée, que les chirurgiens militaires n'étaient pas encore institués ; les comtes et les barons se faisaient suivre à la guerre par leurs chapelains qui les soignaient dans l'occurrence. Le reste de l'armée était livrée à l'empirisme des vendeurs de baumes et d'onguents