

Legislación Sanitaria Marítima durante el siglo XIX

R. Jordi González

Barcelona atraviesa unos difíciles momentos bajo la férula del Capitán General Charles d'Espagnac, a quien Fernando VII había concedido el título de Conde de España, aventurero francés que había luchado al lado de los españoles en la Guerra de la Independencia. Enérgico y cruel, su mandato en la Capitanía General de Catalunya durante cinco largos años le hizo ganar el sobrenombre de «tigre de Cataluña». Asistido por una pandilla de indeseables que constituyeron su policía secreta, la obra de gobierno del Conde de España a menudo podían sentirla los ciudadanos barceloneses en las horcas de las cuales pendían los cuerpos de las víctimas de su justicia, o contemplando los muros de la ciudadela, imagen del terror para el pueblo barcelonés.

Extravagante y de humor siniestro, es el mismo hombre que si en 1.º de mayo de 1830 hacía promulgar un Edicto, del que luego trataremos, recordando las prevenciones contra el contagio y en beneficio de la Salud Pública, porque la salud colectiva le preocupaba como a cualquier político, luego censuraba poesías intrascendentes ordenando que en lugar de cosas morales «El Diario de Barcelona» insertara algún artículo de agricultura, algún remedio para curar almorranas, dolores de muelas, callos, etc. Esto nos muestra cómo un tirano, o un dictador, puede preocuparse por afecciones más o menos banales que en nada le diferencian del más desgraciado ciudadano sometido a su férula.

Cuatro años después de la promulgación del bando que nos interesa, en 1834, se iniciaba en Barcelona el cólera. Cinco años después, en 1839, el Conde de España, convertido en uno de los capitostes de los carlistas, sería asesinado por sus propios correligionarios cerca de Organyà, siendo su cadáver arrojado por un puente.

Con fecha 1.º de mayo de 1830, Ramón García Vecino, Secretario de la Junta Superior de Sanidad del Reino, firmaba un Ordeno y Mando de Don Carlos de España (1). Y para que nadie pudiera alegar ignorancia, el Edicto debía fijarse en los parajes públicos de la ciudad de Barcelona y en los del destrito marítimo de la misma.

El motivo de la promulgación de este Edicto *era prevenir, ante la aproximación de la época del calor*, el peligro que podía significar la *propagación de enfermedades contagiosas*. Por este motivo el Edicto recordaba las Providencias adoptadas por Sanidad para el control de buques y géneros que llegaban a los puertos, indicando también que debía estimularse la vigilancia que *requería el contrabando* por la razón de constituir éste un peligro de contagio al eludir los contrabandistas las dispo-

siciones sanitarias establecidas, consecuencia del fraude que tal contrabando significaba.

El Edicto señalaba que no podrían ser admitidas en los puertos del Distrito Marítimo de Barcelona las embarcaciones procedentes de Turquía o de territorios que habían pertenecido al antiguo Imperio Otomano (2) y, en segundo lugar, que todos los procedentes de aquella zona geográfica tenían destinado el lazareto de Mahon, lazareto al que debían también expedirse aquellas embarcaciones procedentes de la zona del «Cabo Mezurat, en el distrito de la Regencia de Trípoli, hacia la dirección de Levante por toda la costa de Africa, y volviendo por la Siria, la Natolia y el Mar Negro hasta Regusa (que juntamente con las Islas Jónicas se excluye en el Adriático) comprendiendo el Archipiélago y las demás islas del mismo de patente sucia, cualquiera que sea el estado de salud de sus tripulaciones y la calidad del cargamento que conduzcan, con patentes en Sanidad o sin ellas y que éstas las traigan sucias o limpias».

Por otra parte, las embarcaciones procedentes de la zona comprendida desde Veglia, descendiendo por puertos de la Dalmacia hasta Regusa, islas próximas, y archipiélago jónico, las procedentes de Orán y demás puertos berberiscos, desde Trípoli, en virtud del artículo 93 de las Providencias Generales de Sanidad de 3 de junio de 1817 eran declaradas patentes sospechosas, así como aquéllas procedentes de algún puerto «de los países cultos» que por las circunstancias descritas en el citado artículo hubieran de considerarse igualmente sospechosas. Todas ellas debían dirigirse al lazareto de Mahón donde debían despedirse según las normas dispuestas por la Junta Suprema de Sanidad del Reino (3), también las embarcaciones procedentes de Marruecos, consideradas posibles vehículos de contagio.

Se recordaba en el Edicto que los buques procedentes de la Isla de Malta «y de los países cultos del Adriático» debían sujetarse a una cuarentena de ocho días y a espurgo, al igual que los procedentes de Sicilia, Cerdeña y Córcega (4) pero sometiendo a estos últimos a cuatro días de cuarentena y análogo espurgo.

Los buques procedentes de Gibraltar, desde 1.º de julio hasta finales de octubre, debían también ser sometidos a una cuarentena de ocho días con espurgo de los géneros susceptibles de contagio. En el caso de que fueran originarios de lugares prohibidos por la Sanidad Española, estos géneros precisaban un certificado del Cónsul español de la plaza atestiguando «que el buque conductor de ellos ha obtenido allí libre plática» (*) pues, de lo contrario, se les despediría hacia un lazareto sucio y sólo serían admitidos con la referida cuarentena y espurgo de ocho días «si se hiciese constar la mencionada circunstancia o que vienen de puntos con los cuales por su conocida salubridad estamos en directa y libre comunicación», pero aunque estas embarcaciones hubieren hecho escala

(*) En Derecho marítimo es la fórmula de admisión de un buque con patente libre indubitada en un puerto, sin más requisitos que el reconocimiento y aprobación documental y la declaración del capitán.

y recibido libre comunicación en cualquier otro puerto de las Provincias debían presentarse «en los de Barcelona y Tarragona, únicos en donde obtendrán su habilitación a plática, a fin de dirigirse sucesivamente al que más les convenga del Principado».

Del mismo modo debían ser despedidas hacia el lazareto de Mahón las embarcaciones procedentes de las Antillas, Islas de Barlovento y Sotavento, las del Golfo de Méjico y las que hubieran partido desde las bocas del Orinoco hasta el canal de Bahama, sumándose a éstas las partidas de los puertos de los Estados Unidos comprendidos dentro de esta demarcación y que llegaran al Principado de Catalunya desde el 15 de junio hasta mediados de noviembre, aunque el estado de las tripulaciones fuera perfecto (5) pues, aun cuando se consideraban patentes sospechosas las de los buques procedentes de la mencionada zona durante la última quincena de junio y las partidas durante la primera de noviembre, a pesar de haber recibido un espurgo adecuado, estas embarcaciones no podían ser admitidas «en atención a que no se halla el lazareto en esta ciudad, ni los hay en el resto de la Provincia debidamente dispuestos» para lo clase de operaciones que debían realizarse para asegurar que no hubiera contagio.

Las embarcaciones procedentes de Georgia, de las Islas Carolinas y de los puntos comprendidos entre los 31 a 36º Norte en los Estados Unidos que hubiesen salido de dichos puertos durante los meses de junio a septiembre consideradas también como de patente sospechosa (6) debían ser enviadas hacia *lazaretos sucios o de observación*. Sin embargo, las embarcaciones procedentes de Baltimore, Nueva York y otros puertos de Estados Unidos salidas de sus puertos durante los cuatro meses citados solamente debían sufrir, con arreglo a las disposiciones en vigor, un espurgo de todos los efectos, de la ropa de la tripulación y del cargamento que fuera susceptible de contagio quedando los *Ayuntamientos y las Juntas Municipales de Sanidad* encargados de hacer cumplir las medidas adoptadas. En el Edicto se especificaba que éstos responderían «con penas pecuniarias de consideración y otras mayores afflictivas, según la naturaleza del caso, siempre que en sus jurisdicciones o distritos *se verifi.,ue algún desembarco sin las formalidades prescritas por leyes sanitarias*, principalmente cuando se preparase *con fogatas u otras señales* que no es posible se oculten a la vista de dichos Ayuntamientos y Juntas, que si tal vez pueden hallar disculpa en la falta de fuerza armada con que oponerse a los desembarcos clandestinos, nunca la tendrán en no haber avisado a la Autoridad competente transgresiones tan escandalosas y trascendentales, cuando se halla en la obligación y facultades de todo funcionario público vigilar y hacer que se vigile *por personas de confianza, que nunca faltan en las poblaciones, ya sea por invitación hecha a su buen celo, o por estipendio*».

Queda claro en este apartado que los desembarcos fraudulentos era cosa corriente, ya que la mención de señales —*en este caso fogatas*— realizadas en los lugares de desembarco nos lo pone en evidencia. También podemos constatar que la Autoridad *se valía de delatores a sueldo* para que pusieran en su conocimiento los lugares costeros donde se

desembarcaba género de contrabando y en cuyo desembarco colaboraba la población, la cual, según los lugares, obtenía beneficios que le ayudaban indiscutiblemente no a vivir mejor, sino a continuar viviendo miserablemente.

En las mismas penas incurrián los Ayuntamientos y Juntas municipales de Sanidad cuando al verificarse la detención de algún barco en el mar, o al reconocérsele sus papeles en tierra, «resultase que para la expedición de sus boletas» no hubiera precedido «la presentación del rol, cuya falta es un argumento concluyente de haberse descuidado por aquéllos una de las obligaciones más recomendables; o bien que en dichas boletas se omita restringir, con cláusulas claras y terminantes, la libertad que podrían asumirse los patronos costaneros de translimitar el punto del viaje para el cual se han habilitado».

Las sanciones se hacían extensivas cuando en el caso de ser requeridos los mismos Ayuntamientos y Juntas «dejasen de dar razón que satisfaga sobre el porte y paradero de los barcos, que peregrinos por alguno de nuestros buques de fuerza, se les hubiere visto buscar y hallar asilo en los pueblos».

En el mismo Edicto, y completamente al margen de los posibles peligros de contagio fruto del comercio marítimo, se encargaba muy particularmente a las mismas Autoridades de la más cuidadosa vigilancia sobre el cumplimiento de cuanto se tenía prevenido para impedir los «funestos efectos del mal de rabia, o hidrofobia, que se había manifestado con frecuencia en los perros», «y que se observe lo dispuesto acerca de estorbar el excesivo número y abandono de estos animales», cuestión ésta altamente preocupante y que en anterior ocasión tratamos someramente (7).

También se recordaba a las Juntas de Sanidad y a los Ayuntamientos la responsabilidad que tenían de «cuidar de la salubridad de las poblaciones por medio de la limpieza y aseo, situando convenientemente los estercoleros, y dando curso a las aguas estancadas, cuyos efluvios puedan perjudicar a la salud de los habitantes»; tema éste no menos importante que nos muestra que la salubridad ciudadana dejaba aún mucho que desear, cosa que ya demostramos anteriormente, concretamente en la ciudad de Barcelona (8).

Dentro del amplio capítulo de lo que debe entenderse por Sanidad Marítima cabe aquella legislación cuyo objeto era la prevención de epidemias o contagios que las naves pudieran importar a la península, y que estaba establecida permanente y generalmente salvo en aquellos casos que se prevenían medidas especiales aplicables cuando las necesidades del momento lo exigían.

Parece ser que a raíz del desarrollo de a epidemia del año 1720 procedente de Marsella las disposiciones legales se incrementaron y se adoptaron disposiciones de carácter más riguroso, que se promulgarían antes y desde esta época hasta la aparición de la *Ley de Sanidad de 28 de noviembre de 1855*.

Esta Ley y las modificaciones de 24 de mayo de 1866 dibujaban el marco legal que comprendía las medidas a adoptar para un control más

planificado de las epidemias (9), todo ello consecuencia de las invasiones del cólera morbo que fue equiparado a la fiebre amarilla.

Por la Ley de Sanidad de 28 de noviembre de 1855 y Real Decreto de 17 de abril de 1867 se establecían las *Direcciones de Sanidad Marítima para toda la península* (10), estableciéndose más normas que afectaban a éstas y recordándose algunas promulgaciones anteriores (11).

Las Patentes de Sanidad, documento o certificado *dado a los capitanes de buque a la salida del puerto y en el que se expresaba el estado sanitario del país de dónde partía la embarcación, de la embarcación, de la salud de la tripulación y de los pasajeros*, debían cumplir una serie de requisitos y tener en cuenta disposiciones muy concretas sobre el particular (12) y en lo que se refería a los lazaretos o lugares sanitarios destinados al servicio especial de las cuarentenas sanitarias, éstos venían, a su vez, sometido a normativa específica (13), *siendo lazaretos de observación habilitados*, los puertos de Barcelona, Cádiz, Cartagena, Alicante, Málaga, Valencia, Santander, Almería, La Coruña, Bilbao, Tarragona, San Sebastián, Santa Cruz de Tenerife, Torrevieja y Ceuta.

Las cuarentenas, o estancia forzada fuera de la localidad a la que se había llegado, venían regidas, además de la Ley de Sanidad de 1855, por la Orden de 26 de septiembre de 1873, la de 9 de diciembre de 1869, Orden circular de 5 de julio de 1871, arts. 30, 31 y 39, 37 de la Ley de Sanidad, R.O. de 25 de abril de 1867, de 30 de noviembre de 1872 y de 6 de junio de 1860 y Orden circular de Beneficencia y Sanidad de 17 de febrero de 1876.

Es importante tener en cuenta que por *Real Orden de 3 de junio de 1867 se establecía el servicio farmacéutico de los lazaretos*, tema éste que en la historiografía farmacéutica no ha merecido la atención que debía habersele prestado. Así, en dicha disposición se daba cuenta por el Ministro de la Gobernación que con fecha 22 de mayo de 1867 había cursado órdenes al Gobernador de la provincia de Pontevedra que por deseo de la Reina debía reformarse de manera conveniente el servicio farmacéutico del lazareto de San Simón, y con el fin de evitar la reproducción de abusos y reclamaciones, hasta cierto punto justificados, que por diferentes conductos habían llegado a conocimiento del Ministerio, se nombraba en 3 de junio para el lazareto de San Simón *un farmacéutico con obligación de tener abierta su oficina y provista de los medicamentos necesarios para servir en el acto cuantos le reclamara el médico del establecimiento*, y además estar *«surtida de todos los ingredientes indispensables para las fumigaciones de las personas, tripulantes, equipajes, cargamentos y buques»*.

Las fumigaciones quedaban divididas en cuatro clases: de 1.^a, para los buques que no excedieran de 50 toneladas; de 2.^a, de 50 a 100; de 3.^a, de 100 a 200, y de 4.^a, de 200 a 400, etc.

Las fumigaciones *«para las personas, tripulantes y equipajes debían adaptarse al número de ellas y al peso y cantidad de los equipajes»*.

Los precios de las fumigaciones se establecían en: 1.^a clase a 150 milésimas de escudo, 2.^a clase a 300, 3.^a clase a 600 y los de 4.^a a 1.200 milésimas.

Cuando los buques excedieran de 400 toneladas se debían aplicar fumigaciones a la justa proporción que quedaba establecida en la 4.^a clase.

En circunstancias especiales, y cuando el estado de insalubridad de un buque aconsejara mayor número de fumigaciones o repetirlas con frecuencia para desinfectarlo *completamente*, el médico, bajo su *responsabilidad*, ordenaría las que considerara indispensables, pero *razonando la receta*, que debía ser visada por el Director del laboratorio.

El médico quedaba autorizado a disponer el baldeo de los buques cuarentenarios, siempre que su estado de insalubridad lo reclamara.

El *farmacéutico* tenía obligación de suministrar gratis los medicamentos para los pobres y licenciados del Ejército y los alimentos de los enfermos debían correr a cargo del contratista de la fonda, que los debía suministrar a precios corrientes.

La *oficina de farmacia del lazareto de San Simón* estaba bajo la inmediata *dependencia y vigilancia del médico del mismo*, quien, bajo su responsabilidad, debía procurar que todos sus medicamentos estuvieran en el mejor estado de conservación «y colocados en envases y vasijas de cristal y porcelana, y procurará que estén completamente limpias».

Las fumigaciones debían ser practicadas en el lazareto *en presencia del médico y del farmacéutico*.

Las cuentas de los medicamentos y fumigaciones debían ir firmadas por el *farmacéutico con el «Conforme» del médico y el V.º B.º del Director*; debían expendirse por triplicado, remitiéndose una copia al consignatario para su abono, otra debía unirse al expediente del buque y la tercera debía enviarse «con atento oficio, al Cónsul de la nación respectiva».

En el *libro recetario* debían constar, bajo la responsabilidad del farmacéutico, todas las recetas despachadas durante cada cuarentena, expresándose la dosis de que se componían, su número, el nombre del buque en que se emplearon, etc. (14).

No era menos importante la Orden de 28 de marzo de 1873 dictando normas sobre el suministro de fumigaciones. Estas afectaban muy directamente, como puede comprobarse, al farmacéutico. Dicha Orden se expresaba en el sentido de que la R. O. de 23 de mayo de 1868 y la Orden del Poder Ejecutivo de 22 de mayo de 1869 sobre suministro de fumigaciones a los buques según su procedencia o por higiene, no eran lo necesariamente claras y determinantes para garantizar la conservación de la salud pública de la importación de gérmenes pestilenciales, dando con ello lugar a una diversidad de procedimiento «en los puertos y lazaretos sucios, con perjuicio del buen nombre de la Administración española, y siendo causa de abuso en unos y de indiferentismo en otros, que el Gobierno de la república no puede tolerar». Por mala interpretación de la Orden de 22 de mayo de 1869 por la mayor parte de las Direcciones espaciales, se habían cobrado indebidamente a cada pasajero 2 pesetas 50 cts por las fumigaciones recibidas. Para evitar esta exacción y organizar convenientemente el servicio, el Ministro de la Gobernación

fiel a la ley sanitaria ordenaba que no se procediera a la aplicación de fumigaciones en caso alguno, sin que «antes se haya ventilado suficientemente el buque abriendo todas sus escotillas y colocando las mangueras necesarias».

En cuanto a los lazaretos sucios quedaba ordenado el cumplimiento de los siguientes puntos:

1.º Para la debida purificación de las naves que arriben a los lazaretos de la Península e islas adyacentes, sin novedad en la salud de a bordo y en buenas condiciones higiénicas, *el Médico segundo recetará dos fumigaciones*, una a la entrada del establecimiento y otra a la salida del mismo.

En caso de haber sufrido el buque accidente sanitario sospechoso o no ser satisfactorias sus condiciones higiénicas, dicho empleado repetirá las fumigaciones las veces que crea necesarias, consignándose en las recetas el V.º B.º del Director, si se halla conforme. De lo contrario, el Gobernador decidirá inmediateamente, oyendo a una comisión de la Junta provincial del ramo.

2.º Se empleará para las fumigaciones la *fórmula de cloro designada en la farmacopea española vigente*.*

3.º A cada 15 tripulantes y pasajeros se les aplicará una fórmula a la entrada y otra a la salida.

Asimismo y por una sola vez cinco fórmulas para cada 100 cueros al pelo y las que correspondan a los demás efectos y al buque, teniendo en cuenta que cada una es suficiente para desinfectar 700 pies cúbicos.

4.º Dentro del recinto de cada lazareto habrá una oficina provista de los ingredientes necesarios para las fumigaciones y surtida de toda clase de medicamentos.

5.º Las fumigaciones se aplicarán por los guardianes de salud, a presencia del Médico segundo y del Farmacéutico.

6.º Constantemente permanecerá en el lazareto de farmacéutico o un regente de la botica.

Para salir de la demarcación cuarentenaria estarán sujetos como los demás empleados a lo prevenido en la regla 10 de la R. O. de 25 de abril de 1867. Los demás deberes y responsabilidad del Farmacéutico serán los que establecen las ordenanzas de farmacia para el ejercicio en general de esta profesión.

7.º El farmacéutico cobrará por su servicio del capitán, patrón o consignatario el precio establecido en la farmacopea de las fórmulas que se hayan empleado en la fumigación del barco, cargamento propio y tri-

(*) Cloruro sódico en polvo	250 gramos
Manganesa	115 »
Acido sulfúrico de 66º	230 »
Agua	200 »

Méxclase en una vasija de vidrio o de barro la sal común, la manganesa y el agua, añádase el ácido sulfúrico, y déjese en el local que se quiera desinfectar.

Las cantidades de la fórmula pueden desinfectar un recinto de 100 metros cúbicos.

pulación del mismo; y de los pasajeros, a excepción de los menores de siete años, 2 pesetas por la fumigación que se les da a la entrada y salida y por la que se aplica a sus equipajes.

El farmacéutico entregará al capitán, patrón o consignatario un recibo de la cantidad percibida por fumigaciones incluso la de las suministradas a los pasajeros, y otro si el buque no fuere español, al cónsul de la nación a que corresponda; el que, como el capitán, patrón o consignatario, podrá reclamar ante el Gobernador de los abusos que se hubieren cometido.

8.º Las recetas, después de percibido su importe y timbradas con el sello del establecimiento, las remitirá el farmacéutico al director del lazareto para que sean unidas a los expedientes de los buques respectivos.

9.º En los casos de *reclamación sobre abuso por exceso de fumigación o adulteración de los ingredientes, formará V. S. el expediente oportuno* en averiguación de los hechos, oyendo a la Junta provincial de Sanidad y remitiéndolo después a este Ministerio.

10.º Los expedientes de las naves se exhibirán a cuantas personas deseen examinarlos.

11.º Los medicamentos que necesiten los buques en cuarentena se facilitarán por el farmacéutico que preste el servicio de fumigaciones, con vista de la receta del Director o Facultativo de la embarcación.

12.º En las cuentas de medicamentos, agregadas a las tarifas de la farmacopea, se seguirá el mismo procedimiento que en las de fumigaciones.

13.º Para el abono de estancias en los lazaretos por alimentos y medicinas suministradas a los individuos o licenciados del Ejército y Armada, la Administración militar continuará entendiéndose con los Directores, quienes cobrarán el importe de los gastos librando y formalizando los documentos que sean necesarios.

En los lazaretos de observación debía aplicarse a los buques solamente media fumigación, con arreglo a su capacidad y condiciones, y otra media a cada 15 tripulantes o pasajeros.

Las fumigaciones *debían ser realizadas* por un *guardián que debía fijarse a bordo de cada barco y que debería permanecer en él hasta que éste fuera admitido a libre plática.* Este guardián debía percibir del capitán, patrón o consignatario, entregándole recibo, *2ptas. diarias* mientras durara la incomunicación del barco, después de prescrito el régimen sanitario a que estuviera sometido.

Las fumigaciones *debían ser presenciadas por el director y el farmacéutico* y, en su defecto, por el secretario, «pudiendo comunicar desde luego dichos empleados después de sufrir una fumigación» (sic).

El valor de los ingredientes consumidos *debían cobrarse según el precio designado en la farmacopea.*

En cuanto a los farmacéuticos de las direcciones especiales, éstos *debían ser, como los de los lazaretos sucios, nombrados por el secretario general del Ministerio.* En aquellos puertos que no *hubiere farmacéutico determinado por la superioridad, sería obligación del director*

el cumplimiento del servicio. Este debería entregar al capitán, patrón o consignatario, un recibo de la cantidad percibida por fumigaciones y otro, si el buque fuera extranjero, al cónsul de la nación respectiva, concediéndosele el derecho de reclamar que percribían las normas para los lazaretos sucios.

En aquellos casos en *que mediara una larga distancia entre una Dirección de Sanidad y la primera botica que se encontrara*, dificultándose con ello el servicio, y cuando otras razones de necesidad o conveniencia para los pasajeros y tripulación de los buques lo exigieran, *se establecería en la Dirección de Sanidad, o en el punto más próximo, una oficina de farmacia como la señalada para los lazaretos sucios*, percibiendo el farmacéutico los mismos derechos que los señalados a los farmacéuticos del lazareto sucio y ateniéndose a las formalidades y deberes prescritos para los mismos, exceptuando la incomunicación.

A los expedientes de los buques debía unirse indispensablemente la copia del recibo que el guardián entregaría al capitán, patrón o consignatario, firmada por aquél, y la receta del director por las fumigaciones dispuestas, quedando ampliadas estas normas con otros extremos prevenidos para los lazaretos sucios, señalado en los apartados 2, 8, 9, 10, 11 y 12 de la Orden de 28 de marzo de 1873.

Cuando se originaran dudas y cuestiones en el desempeño del servicio entre el director, médico segundo y secretario del lazareto, como igualmente entre el director y secretario de un puerto, debía formarse expediente y, previo informe de la Junta provincial de Sanidad y expuesta la opinión del Jefe de Sanidad Provincial, debía llevarse al Ministerio para que se dictaran las medidas generales convenientes o resoluciones oportunas.

Los jefes de los lazaretos sucios y direcciones especiales, por su carácter, quedaban responsabilizados de las faltas que en este servicio y demás del ramo cometieran sus subordinados, en el caso de no corregirlas.

Las faltas en el servicio serían castigadas con la pérdida del destino y con las otras penas a que hubiere lugar con arreglo a Código.

Después de todas estas normas, se establecía la derogación de la R. O. de 23 de mayo de 1868 y de la Orden del Poder Ejecutivo del 22 de mayo de 1869 por las que se venía rigiendo este servicio, todo lo cual estaba orientado a que los Jefes de Sanidad provinciales desplegaran el mayor celo en el cumplimiento de las disposiciones y para cortar inmodalidades, procurando a la vez, con la «aplicación estricta de las leyes sanitarias, las mayores garantías para los intereses de la salud pública, que son al fin los intereses del comercio» (15).

En 8 de julio y 7 de septiembre de 1875, con motivo de una consulta realizada por el director del lazareto de San Simón sobre la cantidad que debía abonarse por las fumigaciones aplicadas a los tribunales y a quién debían ser cobradas, el Director General de Sanidad, basándose en la Orden del Gobierno de 28 de marzo de 1873 y la R. O. de 23 de junio de 1875, declaraba que debía abonarse al facultativo 2 ptas. por fórmula de las que aplicara a los tribunales; esto es «cuatro pesetas por las dos fór-

mulas de entrada y salida que a cada 15 tripulantes corresponden», cuyas cantidades debían ser incluidas por el farmacéutico en las cuentas que había de formular para los pagos correspondientes, con cargo al presupuesto del ramo.

En 7 de septiembre de 1875 era comunicado por el mismo Director General a los gobernadores de Pontevedra y Santader y el subgobernador de Menorca que el abono de fumigaciones a los farmacéuticos del lazareto sucio por las fórmulas aplicadas a las clases de tropa, marinería y penados debía hacerse por igual precio y forma que lo prevenido para los tripulantes según se había establecido en 8 de julio de 1875.

En cuanto a las Patentes de Sanidad estaba establecido en el siglo XIX que su formato debía ser uniforme y extendidas sobre los modelos publicados por el Gobierno.

Las patentes eran limpias cuando en el lugar donde eran extendidas no reinara enfermedad importable, y patentes sucias en todos los otros casos, incluidas aquellas patentes extendidas en puertos extranjeros aun cuando éstas fueran patentes limpias, y aquellas que consideradas limpias eran presentadas por buques que hubieran variado sus rutas por incidentes de viajes como así mismo aquellas expedidas por puestos extranjeros que no hubieran sido visadas por el cónsul español, debiendo llevar unas y otras en su dorso el nombre de los pasajeros.

La Patente de Sanidad *era obligatoria para todos los buques* salvo guardacostas, chalupas de Hacienda y barcos de pesca.

NOTAS

1. Según figura y era costumbre en los Edictos, otros títulos del conde de España eran los de «Carlos de Consarans, de Cumminges, y de Foix, Grande de España, de primera clase, Gentil hombre de Cámara de S. M. con ejercicio, Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Carlos III, y de las Reales y Militares de San Fernando y San Hermenegildo, de la de San Luis de Francia, y de la de San Fernando de Nápoles, Caballero profeso de la Orden Militar de Santiago, de la de San Juan de Jerusalén, y de la Real y Militar de la Legión de Honor, Condecorado con la Cruz de primera clase de Fidelidad Militar, y otras varias Cruces e Insignias de distinción y mérito concedidas por S. M., Académico de honor de la Real de nobles y bellas Artes de San Luis de la ciudad de Zaragoza, Socio de número de la Real Aragonesa de Amigos del País de la misma, Regidor perpetuo de la ciudad de Palma, capital del Reino e Isla de Mallorca, Teniente General de los Reales Ejércitos, Consejero nato en el Real y Supremo de la Guerra, Comandante General de la Guardia Real de Infantería, Capitán General del Ejército y Principado de Cataluña, y Presidente de su Real Audiencia, Jefe Nato y Juez privativo de la Real Casa de Caridad de Barcelona; Presidente de su Real Junta, de la de obras del Puerto, y de la Junta Superior de Sanidad del Principado, etc.
2. Providencias Generales de Sanidad de 3 de junio de 1817.
3. Normas de 26 de marzo de 1829.
4. En virtud de lo dispuesto por la Junta Suprema de Sanidad del Reino en 10 de agosto de 1829 y 26 de febrero de 1830.
5. En cumplimiento de la Circular de la Junta Suprema de Sanidad del Reino de 24 de abril de 1829.
6. En virtud de las Ordenes de la Junta Suprema de Sanidad de 8 de agosto de 1827, de 18 de marzo de 1828 y de 24 de abril de 1829.
7. JORDI GONZÁLEZ, R.: Algunas medidas adoptadas en el siglo XVIII por el Municipio barcelonés contra la hidrofobia. «Athena» (1978), 85; 4: 18.
8. JORDI GONZÁLEZ, R.: Notas sobre la contaminación ciudadana. Deficiencias

sobre la higiene pública. Barcelona, año 1826. «Butll. Inf. Circ. Ftca.», XI (1979), 115; 36: 46.

9. Se trata en dichas disposiciones del Gobierno Superior de Sanidad, del Consejo de Sanidad, empleados, Directores especiales de Sanidad Marítima, Patentes, visitas a las naves, lazaretos, cuarentenas, expurgos, derechos sanitarios marítimos, cuarentenas interiores, tarifas de lazaretos y puertos de España, etc.

10. De primera clase: Alicante, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Málaga, Santander y Valencia.

De segunda clase: Almería, Bilbao, Coruña, Tarragona, Vigo, Gijón, Sanlúcar de Barrameda y Bonanza.

De tercera clase: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, San Sebastián, Torre vieja, Avilés, Aguilas, Algeciras, Mahón y Palma de Mallorca.

De cuarta clase: Huelva, Denia, Jávea, Santa Pola (Alicante), Adra, Garrucha (Almería); Alcudia, Ibiza, Sóller (Baleares), Arenys de Mar, Masnou, Mataró, Villanueva y Geltrú, Sitges (Barcelona), Puerto de Sta. María, San Fernando, Tarifa, Ceuta, Cádiz, Vinaroz, Benicarló, Burriana, Grao de Castellón (Castellón), Ferrol (Coruña), Palamós, Blanes, Cadaqués, Lloret de Mar, Puerto de la Selva, Rosas, San Feliu de Guixols (Gerona), Almuñécar, Motril, Colahonda, Albuñol (Granada), Deva, Fuenterrabía, Pasajes, Zumaya (Guipúzcoa), Ayamonte, Sanlúcar de Guadiana (Huelva), Rivadeo, Vivero (Lugo), Marbella, Torre del Mar (Málaga), Mazarrón (Murcia), Lúcar, Rivadesella, Navia, San Esteban de Pravia (Oviedo), Carril, Marín (Pontevedra), Castro-Urdiales, Santoña, San Vicente de la Barquera, Laredo (Santander), Sevilla (Sevilla), San Carlos de la Rápita, Torredembarra, Tortosa, Vendrell (Tarragona), Gandía, Cullera (Valencia), Bermeo (Vizcaya). En Mahón, San Simón, Tambo y Pedrosa se fijaron los lazaretos sucios.

Lazaretos sucios: En ellos hacían cuarentena los buques de patente sucia de peste levantina, fiebre amarilla y cólera morbo asiático y aquellos que por sus malas condiciones higiénicas merecían la calificación de patente sucia.

Lazaretos de observación: Todos aquellos buques sujetos a señalamiento por el gobierno y los determinados por las leyes marítimas.

11. R.O. de 6 junio 1860, R. O. 30 junio 1860, R.O. 23 marzo 1866, R.O. 24 abril 1867, R.O. 25 abril 1867, R.O. 25 mayo 1867, R.O. 28 mayo 1867, R.O. 7 agosto 1867, R.O. 24 agosto 1867, R.O. 20 septiembre 1867, Circ. 2 julio 1867, Circ. 29 julio 1867, R.O. 24 agosto 1967, Circ. 14 septiembre 1867, R.O. 8 marzo 1872, R.O. 14 mayo 1872, R.O. 24 abril 1874, O. 8 diciembre 1874, R.O. 1 junio 1876, R.O. 1 agosto 1876, O. 4 julio 1873, R.O. 5 agosto 1879, Arts. 23, 24 y 25 de la Ley de Sanidad.

12. R.O. 18 julio 1817, R.O. 19 octubre 1817, Circ. de la Junta Suprema de 19 septiembre 1846, R.O. 2 septiembre 1857, R.O. 30 septiembre 1857, R.O. 27 mayo 1858, R.O. 6 junio 1860, R.O. 7 octubre 1860, R.O. 8 septiembre 1865, R.O. 7 octubre 1865, R.O. 24 abril 1867, R.O. 25 abril 1867, R.O. 28 abril 1867, R.O. 24 agosto 1867, R.O. 29 octubre 1867, R.O. 6 julio 1871, R.O. 8 marzo 1872, R.O. 5 junio 1872, R.O. 4 octubre 1872, R.O. 24 abril 1874, R.O. 31 octubre 1877, Arts. 18, 19 y 36 de la Ley de Sanidad y Art. 968 del Código de Comercio.

13. R.O. 6 junio 1860, R.O. 19 febrero 1864, R.O. 3 junio 1867, R.O. 2 agosto 1867, Circ. de la Dirección de 2 y 12 agosto 1867, R.O. 9 marzo 1872, R.O. 28 marzo 1873, R.O. 23 junio 1875, R.O. 20 febrero 1878 y Arts. 26, 29, 41 y siguientes de la Ley de Sanidad.

14. ABELLA, F.: Manual Administrativo de Sanidad Terrestre y Marítima (Madrid, 1879); 648-650.

15. ABELLA, F.: Op. cit.; 663-666.

16. ABELLA, F.: Op. cit.; 672 y 673.

Algunos datos sobre sanidad en la Marina de Guerra pueden verse en: MARTÍN CARRANZA: B—La Sanidad de nuestra Marina de Guerra desde los tiempos más remotos hasta fines del siglo XVIII. Med. Hist. III (1970) LXX.

Sobre el Lazareto de Mahón, véase: Carreras Roca, M. El Lazareto de Mahón de Manuel Rodríguez de Villalpando. —Med. Hist. II. 2.ª Ep. (1974), 40; XVI.