

## APROXIMACIÓN AL CEMENTERIO DE SAN MIGUEL. EL CONFLICTO DEL TRASLADO DE DIFUNTOS (1833-1867).

Por David A. Delange

### RESUMEN

El Cementerio de San Miguel fue consecuencia de la reforma del servicio de enterramiento aprobada durante el reinado del monarca ilustrado Carlos III, si bien su construcción se retrasó bastante por diversos problemas, sobre todo de financiación, que no desaparecieron durante su andadura. Uno de los asuntos que más preocupó a la Comisión municipal de Enterramiento, derivado de esa misma situación económica fue el del traslado de cadáveres, que no supo resolver hasta transcurridos muchos años desde la puesta en funcionamiento del establecimiento público.

### Introducción

Durante los gobiernos ilustrados de Carlos III y por influencia del movimiento científico existente en los países más desarrollados de Europa, que consideraba la higiene pública como un medio eficaz para prevenir toda suerte de enfermedades, se produjeron en España algunas mejoras en materia sanitaria<sup>1</sup>. Entre ellas cabe destacar la creación de servicios municipales de enterramiento público, cuyo alumbramiento se produjo con la aprobación de la Real Cédula de 1787, por la que se prohibían las inhumaciones en iglesias, parroquias, ermitas u otros sitios que no fueran los cementerios que se construyesen *ad hoc* en la periferia de las poblaciones.

El primer enterramiento público de estas características establecido en Málaga fue San Miguel, aunque no por ello desapareció la inveterada costumbre de enterrar cadáveres en iglesias, que aún pervivió muchos años pese a las continuas amonestaciones por parte de la autoridad civil y eclesiástica hacia el bajo

clero por su probada complicidad. Cabe recordar en este sentido, a finales del siglo XVIII, la figura del Obispo Molina Lario como promotor del proyecto ilustrado de situar enterramientos generales en la periferia<sup>2</sup>, aunque en realidad esta medida ya había sido adoptada en situaciones de extrema necesidad, durante la reproducción de epidemias, cuya letalidad obligaba a las autoridades a improvisar lugares a propósito en diferentes zonas marginales de Málaga, por ejemplo en El Ejido, Gibralfaro, San Andrés, la Caleta o Zamarrilla<sup>3</sup>.

Del proceso evolutivo del Cementerio de San Miguel podría decirse que se vió entorpecido por innumerables problemas, sobre todo de carácter económico, sin olvidar los que se desencadenaron en sus inicios por las competencias sobre su administración, que justifican el retraso en la conclusión de un establecimiento tan preciso como aquél. No se pretende en esta publicación realizar un estudio general sobre el establecimiento en sí, sino tan sólo profundizar en los problemas que generó el traslado de cadáveres hasta el camposanto y en las iniciativas que se generaron para darle solución.

### **Evolución del Cementerio de San Miguel**

De acuerdo con la Orden Circular de 26 de abril de 1804 se realizaron las gestiones para encontrar el lugar idóneo para establecer el Cementerio, eligiéndose finalmente un terreno al norte de la ciudad, en la zona de Olletas y conocido como Haza del Capitán, por las buenas condiciones que reunía: distante mil varas de la población, separado de ésta por una densa arboleda capaz de absorber las emanaciones insalubres de aquél, con una orientación norte que le exponía a vientos beneficiosos y muy próximo al acueducto de san Telmo, lo que aseguraba el suministro de agua<sup>4</sup>.

La orden fue consecuencia directa de la irrupción de la fiebre amarilla en el país, y de hecho fue la Junta Municipal de Sanidad de Málaga la que asumió la dirección del ramo de enterramiento en un principio, debido al abandono del servicio de recogida de cadáveres por parte de la autoridad civil y eclesiástica. Acto seguido, la Junta realizó una serie de obras de acondicionamiento en los terrenos expropiados con cargo a sus fondos, lo cual mereció la aprobación de la Junta Suprema del Reino. Sin embargo, las obras se vieron paralizadas, inicialmente por la guerra de independencia contra los franceses —realmente el recinto se bendijo durante la ocupación<sup>5</sup>—, y más tarde por dificultades financieras, hasta la llegada del Trienio Liberal, cuando Cofradías y Hermandades colaboraron en el cierre del recinto, si bien parece que su ayuda fue generosamente recompensa-

da<sup>6</sup>. En este sentido, resulta curioso que de los 2.492 nichos existentes en 1831, el número de ocupados por esas corporaciones ascendiese a 1.086, frente a los 1.286 libres sin propietario, lo que venía a suponer aproximadamente un cincuenta por ciento del total<sup>7</sup>.

Lo cierto es que hubo serios problemas administrativos en estos primeros años en relación con la propiedad de los terrenos donde se ubicó el Cementerio. De 1822 data la demanda presentada por la propietaria de aquellas tierras, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Ana Cabello, al Alcalde de Málaga, en su calidad de Presidente de la Junta Municipal de Sanidad, quejándose de que se le había despojado de unas tierras para la ubicación de un Cementerio general en 1804<sup>8</sup>. El asunto se remitió a los tribunales de justicia, hasta que en mayo de 1823 la Audiencia Territorial de Granada dictaminó que el juez de primera instancia que había llevado la causa debía instar a la Junta de Sanidad de Málaga a indemnizar a la propietaria con todos los daños y perjuicios ocasionados, o en caso contrario le restituyese el goce y aprovechamiento de dicha finca, compensándole por todas las molestias.

El asunto se demoró hasta que en 1834 el Ayuntamiento asumió la dirección del Cementerio, después de resolver ciertos problemas de competencias con la Junta de Sanidad, reclamándose nuevamente a la supuesta propietaria los títulos de propiedad. Quedó conforme la comisión pericial y se procedió a hacer una valoración de la finca y de los daños causados, hasta que en febrero de 1835 la Corporación municipal acordó afrontar el pago de la cantidad fijada, "*según fueran permitiendo las circunstancias*". Como señal de las dificultades financieras por las que atravesaba el Municipio tan solo he de decir que a la altura de 1837, cuando concluyó el expediente, resultaban aún por pagar 5.837 reales, pues según libramientos existentes en tesorería sólo se habían satisfecho 7.826 reales. Tuvo que ser D. José Chinchilla, sobrino y heredero de D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Ana Cabello, quien siguiera reclamando la deuda<sup>9</sup>.

Lógicamente, el crecimiento demográfico de la ciudad condicionó futuras ampliaciones del recinto<sup>10</sup>, por no hablar de aquellas coyunturas en las que la demanda de espacio se disparaba, como se puso de manifiesto durante la sucesivas epidemias de cólera, particularmente en 1860, cuando la Comisión de Enterramiento<sup>11</sup> denunció que no quedaba sitio "*para cavar zanjas ni labrar nuevos nichos*"<sup>12</sup>. Esa fue la causa de la expropiación de un nuevo lote de tierra lindante con el edificio propiedad de D. Juan Moreno, construyéndose así el cuarto patio. La operación de compra e indemnización por daños causados a los cultivos plantados fue aprobada por el Gobernador, quien ordenó asimismo levantar una cerca que acotase la construcción<sup>13</sup>.

Sin embargo, no fue esa la última operación de ampliación o mejora, pues de 1865 data el expediente de compra del terreno perteneciente a D<sup>a</sup>. María Manil y Moreno<sup>14</sup>, cuyo propósito fue, según el arquitecto municipal D. José Trigueros, desahogar la entrada del recinto, ya que durante la epidemia de 1860 se habían acumulado los cadáveres en la entrada, donde el facultativo practicaba los reconocimientos antes de su entierro; asimismo, la plaza edificada ante la fachada habría contribuido a una mayor ventilación del Cementerio. El último argumento esgrimido para justificar la ampliación fue que en condiciones normales el terreno resultaba más barato que en situaciones extraordinarias, pensando seguramente en una nueva sacudida del cólera y en la consiguiente necesidad espacial<sup>15</sup>. No obstante, por esas fechas Diputación Provincial y Ayuntamiento habían llegado al acuerdo de que el Cementerio de San Miguel resultaba insuficiente para las necesidades de la ciudad y que estaba "sobrado cerca de la población", de ahí el dictamen que se le remitió al Ministerio de la Gobernación sobre la urgencia de construir uno nuevo<sup>16</sup>, aunque esto no impidió que el primero continuase resultando útil durante muchos años más.

#### La cuestión sanitaria en torno al servicio de enterramiento público

La inhumación de cadáveres fue contemplada siempre por las autoridades civiles y sanitarias una cuestión de primera necesidad de cara a garantizar la salud pública de sus ciudadanos, y muy especialmente durante los procesos epidémicos, pues acusando la influencia de la corriente miasmática consideraban tan peligroso inhumar los cuerpos en un terreno poco apropiado, como demorar más de lo necesario el sepelio. Ya vimos como durante la etapa ilustrada se emprendió la reforma del servicio de enterramiento, con el fin de establecer una ordenación más acorde con las nuevas tendencias imperantes en Europa. Como consecuencia de esa aspiración se ordenó la construcción en todas las poblaciones del país de cementerios públicos, aunque en algunas de ellas se demoró bastante la orden, por ejemplo en Málaga, donde su finalización se postergó hasta la década de los treinta, debido especialmente a problemas de carácter financiero.

De hecho, la Comisión de Enterramiento, órgano responsable de este servicio desde que el Ayuntamiento reemplazó en su dirección a la Junta Municipal de Sanidad, se quejó repetidamente de las dificultades económicas por las que atravesaba, resultándole incluso difícil abonar el sueldo a sus empleados, de ahí la petición en 1839 de que los fondos que le pertenecían les fueran entregados por

separado del resto de las partidas municipales<sup>17</sup>. Una cláusula que se aceptó en breve plazo, seguramente por la presión de la Diputación Provincial<sup>18</sup>, según recoge el art. 3º. del Reglamento de enterramiento general de 1840:

*“Sin perjuicio de la referida medida para los fondos del Ayuntamiento, habrá por separado para este solo ramo, y con el fin de que distraigan sus valores a otras atenciones inconexas, un arca de tres llaves en Tesorería, en la cual se custodiarán a principios de cada mes el dinero que por arqueo resulte sobrante en fin del pasado, después de cubiertos los pagos que le incumben”<sup>19</sup>.*

No por ello mejoró la liquidez del establecimiento, debido sobre todo a la práctica adoptada por el Municipio de solicitar a la Comisión continuos préstamos, que difícilmente podía reembolsar<sup>20</sup>. A tal punto llegaría a ser de insostenible la situación del Cementerio que el Ayuntamiento discutió la posibilidad de arrendarlo, sugerencia que rechazó la Comisión, apoyándose en que un servicio de esa naturaleza no podía dejarse en manos de la especulación privada:

*“... lugar tan venerable no debe darse en arriendo, ni permitir que sobre los derechos que se devengan por razón de sepulturas, únicamente aplicables a la conservación de este local, y a cubrir las atenciones necesarias al efecto, se formen especulaciones cuyos resultados pueden ser de la mayor trascendencia”<sup>21</sup>.*

Con estas referencias sólo queremos demostrar que la voluntad municipal de ajustar el servicio a unos determinados parámetros higiénicos, debió verse en todo momento dificultada por el imponderable económico. De cualquier modo, producto de ese interés en beneficio de la salud pública, son prueba palpable los sucesivos reglamentos que se realizaron desde la puesta en funcionamiento del Cementerio<sup>22</sup>, entre ellos el aprobado en 1840, que hemos usado para conocer las fórmulas de carácter preventivo fijadas entonces en relación con esta materia.

Respecto a los entierros advertía que debían llevarse a cabo en breve plazo de tiempo, especialmente cuando lo recomendase un médico, o en caso de faltar éste, que era algo bastante frecuente, un alcalde de barrio. Precisamente, en torno a la asistencia médica que se practicaba en este periodo, que naturalmente habría que poner en relación con la mortalidad existente, podríamos decir que en términos generales fue mala y escasa, en tanto que buena parte del sector menos

favorecido de la sociedad parecía sin ella, según reflejan las papeletas de defunción. Lo cierto es que el número de profesionales médicos establecido por el municipio malagueño al servicio de la comunidad durante el siglo pasado resultaba muy deficitario, no alcanzando apenas uno por parroquia.

También prestaba interés el Reglamento por la llegada de cadáveres embalsamados o exhumados por vía terrestre o marítima, sobre los que advertía debía informarse de inmediato a la Junta Municipal de Sanidad, seguramente para someterlos a una previa inspección y dictaminar si la causa de muerte había sido una enfermedad de carácter contagioso o infecciosa.

Las exhumaciones fueron objeto de un tratamiento especial por parte de las autoridades, especificándose que no podían llevarse a cabo hasta dos años después para las muertes comunes, cuatro para las víctimas del cólera y prohibición absoluta durante la época estival, entendiéndose por tal desde principios de junio hasta finales de octubre. Como es lógico, transcurrido ese periodo, sin que los parientes reclamases aquella operación o abonaran el *"derecho del retardo anual"*, se colocaban los restos en el osario general.

La mayoría de estas reglas tenían como fin evitar la influencia de las emanaciones insalubres asociadas con la corrupción de los cadáveres, a las que incluso llegó a concederse más importancia que a las razones de tipo económico:

*"Aun cuando ocurran diferencias en las parroquias sobre los derechos parroquiales de los cadáveres, no deben por eso suspenderse los sepelios de parte de la Comisión"*

Por esa misma razón la Autoridad prohibía las visitas al Cementerio en el día de Difuntos y en su víspera durante la amenaza de contagios, según la creencia de que en esos días *"se aglomeraba un gentío demasiado numeroso en un recinto donde el aire no era demasiado puro"*. Por supuesto, para no coartar los sentimientos piadosos de la población se ofrecían otras alternativas que se interpretaban como mucho más saludables e igual de recomendables desde el punto de vista de la Iglesia:

*"Abiertos están los templos donde con tanta magnificencia se tributa culto a Dios en esos días y desde ellos puede cada cual dirigir al Señor sus preces por sus difuntos sin necesidad de exponerse a un daño"<sup>23</sup>.*

Con el transcurso de los años, a través del seguimiento de las noticias que llegaban del exterior, se demandaron algunas novedades orientadas a mejorar la

calidad del servicio de enterramiento, como por ejemplo la instalación de una inspección facultativa de cadáveres en el Cementerio, que se reivindicó frecuentemente desde *El Avisador Malagueño*, sin duda por presión del colectivo médico<sup>24</sup>. Sin embargo, la aplicación de ésta, como de otras muchas aspiraciones, se demoró por el problema que ya conocemos, aunque eso no significa que el Ayuntamiento no las considerase positivas, como se refleja en el dictamen que solicitó del Colegio Médico en 1868, apoyándose en la necesidad de su creación para "evitar la contingencia horrible de enterrar viva una persona y averiguar en otro caso la violencia de ciertas muertes que podrían pasar por naturales"<sup>25</sup>.

Es poco probable que llegara a cumplirse al detalle el informe elaborado por el Colegio Médico, aunque lo cierto es que ese organismo debía sentirse satisfecho de que la administración civil solicitase su colaboración, pues como se sabe durante mucho tiempo el elemento político prevaleció sobre el científico en materia de legislación sanitaria<sup>26</sup>. No entraremos en analizar el documento, pero sí queremos destacar la primera de las condiciones expresadas en el mismo, y demostrar así el carácter clasista de sus miembros cuando reclamaban "el establecimiento de la debida independencia entre los depósitos de pobres y los que no lo sean", condición que quiere decir tanto como que las desigualdad social iba más allá de la vida, porque incluso en la muerte los desposeídos continuaban siendo ciudadanos de segunda categoría, fenómeno que por más conocido no deja de resultar menos sorprendente.

### Los portitores y el traslado de difuntos

Como es lógico el servicio de enterramiento público tuvo a su disposición una serie de empleados, todos ellos elegidos por el Ayuntamiento a propuesta de la Comisión de Enterramiento, aunque aquí sólo nos ocuparemos de los portitores o sepultureros, que como cabe imaginar se situaban en el peldaño más bajo del escalafón. Los portitores estaban bajo las órdenes directas del guarda, aunque también debían obedecer al capellán, y sus obligaciones incluían el traslado, amortajamiento, entierro y exhumación de los difuntos, a los que debían tratar con sumo cuidado sino querían perder su empleo, al igual que si no se ajustaban en el cobro de derechos a la tarifa vigente, para lo cual necesitaban la papeleta del comisionado.

En relación a esos derechos, el Reglamento de 1840 recogía que por los cadáveres de los hospitales civil y militar recibirían del Ayuntamiento cinco reales,

pero nada por los procedentes de los demás centros y de las casas de beneficencia, ni por los que portasen papeleta de pobres de solemnidad expedida por la mesa. Un abuso que difícilmente podían compensar con los traslados que sí tenían posibilidad de cobrar, o las cantidades que se derivasen de situaciones de carácter extraordinario:

*“Siempre que ocurra a instancia de parte conducir algún cadáver del campo, los portitores cobrarán por él a razón de treinta reales por la distancia de un cuarto de legua, y la demás distancia en la proporción de sesenta reales por legua; a los cadáveres de las afueras de la ciudad que no excedan de mil varas se les llevará como si fuesen del radio de la misma.*

*Cuando por comodidad o lujo de los interesados se variase la ruta recta del entierro, o los cadáveres fuesen en caja de hierro o plomo, cobrarán los portitores doble derecho que los fijados para casos comunes”*

No cabe duda que uno de los mayores problemas de la Comisión de Enterramiento fue el transporte de cadáveres hasta el camposanto, y el hecho de que los pobres de solemnidad no pagaran los derechos de traslado y enterramiento se convirtió en una fuente permanente de conflictos, pues esta eximente no agradaba a los portadores, lo que es lógico si pensamos en el alto porcentaje de defunciones que se englobaba en esa categoría social.

Fueron innumerables las quejas presentadas por las Juntas parroquiales, que acusaban a los portadores de negarse a recoger los difuntos si previamente no les pagaban sus respectivos derechos; así como las denuncias de alcaldes de barrio en las que se decía que ciertas familias tenían que mendigar para reunir la cantidad exigida por aquéllos, o incluso de haberse cobrado derechos de traslado tres veces superiores a lo señalado en el Reglamento<sup>27</sup>. Aunque en contraste con las acusaciones anteriores también se dieron casos en los que los portadores resultaron ser las víctimas, siendo incluso golpeados por familias que si tenían recursos para pagarles sus justos derechos, según partes presentados por el comisionado ante la Comisión:

*“Unos hombres con pistolas y estoques maltratando a uno de aquellos y dándoles bofetadas, haciéndoles cargasen con el cadáver sin retribuirles lo más mínimo”<sup>28</sup>.*

Los portadores protestaban ante la Comisión de no percibir ningún derecho, y ésta se limitó durante mucho tiempo a comunicar a los alcaldes de barrio y las Juntas parroquiales que se asegurasen antes de remitirle la papeleta que justificaba la pobreza de los finados, pues de lo contrario serían responsables de los derechos que se devengasen<sup>29</sup>. Pero al comprobar que la situación no mejoraba, la Comisión adoptó una posición más comprometida, denunciando ante el Ayuntamiento que se les causaba un grave perjuicio al obligarles a conducir gratis al Cementerio los cadáveres procedentes de los hospitales de San Julián, Caridad, Militar o Civil o de las Juntas de Beneficencia parroquiales, por lo que estimaba que hospitales y juntas podían pagar al menos la mitad de los derechos o en su defecto buscar personas que realizasen ese servicio<sup>30</sup>.

Sin embargo, lo único que se logró para mejorar su situación fue conseguirles una gratificación en fechas señaladas<sup>31</sup>, aunque tales entregas serían una excepción, quedando el resto del año a su suerte, lo que explica la insistencia de este pequeño colectivo, que ante la ausencia de una organización sindical capaz de defender sus derechos, sólo podía refugiarse en la autoridad de la Comisión:

*"Suplicamos tengan a bien mandar a quien le competa y decirnos a quien hemos de apelar para que ese caballero se sirva abonarnos nuestro mísero trabajo"*<sup>32</sup>.

Seguramente fue ese deseo de normalizar el cumplimiento exacto de los pagos lo que llevó a la Comisión a inicios de 1840 a demandar del Ayuntamiento que se les entregase a los portadores cinco reales por cada cadáver a mes vencido, en lugar de los siete que teóricamente debían estar recibiendo en cada traslado<sup>33</sup>. Entre tanto persistía la denuncia sobre el fraude de las papeletas de enterramiento, de ahí su decisión de conceder únicamente desde entonces el certificado de pobreza a *"los pobres mendigos de solemnidad sin recurso alguno"*, siendo responsables de los derechos los firmantes de aquéllos, es decir, alcaldes de barrio y curas párrocos<sup>34</sup>.

Finalmente, después de interminables pugnas y negociaciones, en las que se llegó a amenazar a los hospitales con no recoger sus cadáveres, todos los centros asistenciales aceptaron abonar una gratificación por su conducción hasta el campamento, aunque esa explícita voluntad no siempre se materializó de forma puntual, por lo que a veces las autoridades municipales emplearon medidas alternativas, por ejemplo apelar a la intervención del Gobernador, como respuesta frente a la morosidad del Hospital Militar<sup>35</sup>.

Las numerosas quejas recogidas en las actas de la Comisión de Enterramiento confirman las constantes infracciones que se produjeron con los reconocimientos de pobreza de los individuos, aspecto que en cualquier caso no intentó resolver el municipio sólo para mejorar la situación de los sepultureros, sino especialmente por el perjuicio económico que esos ardidés suponían para una de sus principales fuentes de ingresos<sup>36</sup>. A la altura de 1865, cuando amenazaba de nuevo el cólera, el periódico *El Avisador Malagueño* anunciaba la decisión municipal de poner a los portadores a sueldo, para evitar que tuvieran que negociar los derechos por conducción e inhumación directamente con las familias del difunto y las horribles escenas que por ese motivo se producían<sup>37</sup>. En cualquier caso, no hemos podido confirmar la aplicación de tal medida, o si por el contrario se trató de un anuncio público más de buena voluntad como tantos otros que surgían en el marco de este tipo de catástrofes.

### El uso de carros fúnebres como medida alternativa

Ya durante la década de los treinta comenzó a plantearse en el seno de la Comisión como alternativa a la problemática de la conducción de cadáveres el establecimiento de un servicio de carros fúnebres, que a juicio de sus promotores terminaría con el penoso espectáculo que ofrecían los portadores, tanto desde el punto de vista físico como material. Prueba evidente de esta situación es la nota dirigida por la Comisión al Ayuntamiento en mayo de 1839 en la que reclama la construcción de dos cajas para transportar los difuntos, pues *"conduciéndose en el día los cadáveres de los hospitales en una mala escalera, liados en una manta y las más de las veces dos nudos"*, podían sucederse horribles escenas de terror<sup>38</sup>.

El mismo año la Comisión planteó al Ayuntamiento la posibilidad de que los sepultureros fuesen reemplazados, previa autorización del Jefe político, por cuatro presos y un capataz de los que estuviesen a punto de acabar sus condenas, quienes realizarían ese servicio bajo la vigilancia del comisionado<sup>39</sup>. El motivo fue al parecer los repetidos escándalos que habían causado los portadores en casas de difuntos últimamente, aunque en cualquier caso se trataba de fijar de manera permanente un recurso de carácter extraordinario, pues como se sabe en épocas de epidemias se acudía a ellos porque los responsables se negaban a hacerlo, no sólo por temor a contagiarse, sino también porque en esas coyunturas realizaban un esfuerzo sobrehumano sin obtener recompensa alguna. De cualquier modo no se produjo el cambio, pues según le notificó unos días después al

Gobernador el Comandante de la Brigada no se presentaba ningún preso voluntario<sup>40</sup>.

A punto de concluir el año 1840 se propuso desde la Comisión que se transportasen los cadáveres en "*magníficos coches fúnebres con soberbios mausoleos como se verifica en la culta Barcelona*", ciudad que entonces ya se había convertido en el referente obligado de todos los representantes locales y de la burguesía local en general. Y a tal fin se decidió instruir un expediente y solicitar al Ayuntamiento de aquella ciudad una copia del reglamento y tarifa de conducción, el modelo de sus coches, su coste y el acuerdo alcanzado con sus parroquias<sup>41</sup>. Un proyecto que se sumaba a tantos otros intentos de reforma destinados a hacer de Málaga una ciudad mucho más bella, racional y, en definitiva, más higiénica, en consonancia con esa tendencia europea que había convertido la ciudad en laboratorio de pruebas al servicio de la pujante sociedad burguesa.

En ocasiones posteriores se aludió de manera insistente al expediente de carros fúnebres, aunque siempre se remitía a otra sesión, hasta que finalmente la Comisión consideró que ante el elevado gasto que supondría la empresa y las muchas atenciones que debían cubrir los fondos municipales debía archivar<sup>42</sup>. Transcurrieron muchos años, hasta que en 1859 se retomó la idea, sin duda por la pervivencia de los mismos problemas: portadores que cobraban derechos que no les correspondían, personas que no les pagaban porque pensaban que cobraban un salario, etc. Fue entonces cuando la Comisión remitió al Ayuntamiento la propuesta que le había dirigido cierta "*empresa de efectos funerales*" existente en la ciudad. Según aquélla, la compañía había hecho un cálculo de los ingresos percibidos por los portadores el año anterior y le había solicitado la adjudicación del servicio, comprometiéndose a tener asalariados a doce de ellos, así como a la conducción gratuita de los pobres de solemnidad. Pero la propuesta fue desestimada, sin duda porque pasaba por un aumento notable de la tarifa, en algunos casos superior al cincuenta por ciento<sup>43</sup>.

A principios de 1863 surgió una nueva tentativa, en esta ocasión fueron D. Pedro Capasoti y D. Francisco Aguilar quienes presentaron la solicitud para hacerse con el servicio de traslado, en la que también incluyeron el diseño de los futuros coches. Posiblemente esta propuesta explique por qué se solicitó nuevamente al Ayuntamiento de la ciudad condal una copia del pliego de condiciones y contrato por el que se regía el instalado en aquella ciudad, que les fue remitido en mayo de 1863, mereciendo la mayor parte de sus condiciones la aprobación general de la asamblea<sup>44</sup>. Ignoramos porque fracasó esta nueva tentativa, pero lo cierto es que así fue, aunque pocos años después se realizaron nuevas maniobras

particulares para conseguir la concesión, esta vez con mayor éxito, según parece. En realidad ha llegado hasta nosotros la *“Contrata celebrada entre el Excmo. Ayuntamiento y D. Joaquín Bacó por la conducción de cadáveres en coches fúnebres a los Cementerios de esta Ciudad”*<sup>45</sup>, con fecha de 6 de noviembre de 1867, cuya lectura permite reconstruir el contexto en que se produjo su gestación y aclara las condiciones por las que debió conducirse este servicio público.

Según parece existía un contexto propicio para la recuperación del anhelado proyecto, pues acababa de suscitarse una oposición de los vecinos de la Trinidad ante la intención municipal de fijar un depósito de cadáveres en la Capilla auxiliar del Cristo de Zamarrilla, perteneciente a dicho barrio, debido a su buena situación respecto al recién construido Cementerio de San Rafael<sup>46</sup>. En su ánimo de evitar un conflicto innecesario, el Ayuntamiento recurrió al dictamen de la Comisión de Enterramiento, que respondió:

*“... era indispensable el establecimiento de varios carruajes denominados de primera, segunda y tercera clase y otro para los pobres de solemnidad que no lleven entierro y para los de los hospitales, y que de no establecerse ese servicio por la Administración Municipal, que se anunciase por los periódicos locales por si alguna persona quería interesarse y organizarlo por empresa, en cuyo caso se oyeran proposiciones optando por las más ventajosas”*

Inmediatamente el Ayuntamiento prestó su conformidad a la propuesta, concediendo el Gobernador su autorización el primero de abril, publicándose acto seguido sendos edictos en la Gaceta de Madrid y en el Boletín Oficial de la Provincia con el fin de que las personas interesadas por la exclusiva presentasen sus propuestas con fecha límite de 10 de mayo siguiente:

*“acompañada de diseños de cuatro clases al menos y pliego de condiciones inclusive tarifa de precios, bajo la base de que la conducción de los cadáveres de los pobres de solemnidad había de ser gratuita”*

De acuerdo con esa convocatoria la más ventajosa resultó ser lógicamente la ofertada por D. Joaquín Bacó, un comerciante natural de Barcelona, cuyas condiciones se aceptaron en su totalidad, salvo pequeñas modificaciones, siendo unas y otras desgranadas a continuación.

En primer lugar el contratista se comprometía a tener disponibles en el plazo de seis meses desde la firma del contrato, *“cuatro coches con sus correspon-*

*dientes caballos, guarniciones y sirvientes*", variando lógicamente la solemnidad y riqueza de los cuatro modelos en consonancia con la extracción social del "finado". En ellos se conducirían todas las personas fallecidas en esta población o su término, *"desde su casa hasta el Cementerio, pasando a la iglesia, si lo quisieran las personas interesadas"*. El carácter local de la empresa se expresaba además en la reseña que en el caso que el cadáver debiera trasladarse fuera del término municipal, aquella sólo tenía obligación de conducirlo hasta su límite; y, por supuesto, también se aseguraba el monopolio del contratista sobre el sector, según advertía esta condición:

*"Si algún cadáver fuere conducido por coche que fue de su propiedad u otro particular de parientes o amigos, podrá verificarlo abonando los derechos que correspondan por tarifa al coche número 1"*

El cuarto carruaje estaría sin duda destinado a recibir un mayor uso, pues serviría para las muertes ocurridas en hospitales, casas de beneficencia y de personas pobres en general. En relación con este sector de la población habría que decir que existía una cláusula que obligaba al contratista a recoger esos cadáveres, especificándose que debía ser a primera hora de la mañana:

*"que será en invierno de cuatro a cinco y en verano de tres a cuatro, exceptuando los casos excepcionales y determinaciones de la Junta de Sanidad, sobre la permanencia de los cadáveres en las casas"*

Se trataba de una medida preventiva que se apoyaba en el supuesto médico tradicional del carácter nocivo de las exhalaciones de los difuntos, aunque en el caso concreto de las clases populares debían conjugarse otras condiciones especiales pues la medida únicamente les afectaba a ellas, seguramente porque desde la visión de la clase dirigente la propia naturaleza social del individuo "pobre" debía ser causa de por sí suficiente que explicase su abrumadora superioridad dentro del cómputo total de muertos.

Asimismo se reconocían las dificultades económicas de las casas de caridad y los hospitales civiles, a los que se redimían de abonar derechos de traslado por los enfermos que pereciesen en ellos, lo cual era una forma de reconocer el carácter gratuito y humanitario de la asistencia médica que se practicaba en tales centros, *"exceptuando a la clase de tropa"* pues por cada soldado, cabo o sargento podía exigir el contratista hasta diez reales, aunque si se le negaba el pago debía

llevarlos gratuitamente. Frente a esta situación, y considerando que la mayor parte de la población se englobaba en la categoría de pobre, el Ayuntamiento aportaría una pequeña compensación por los cadáveres que no procediesen de aquellos centros y que "absolutamente" no tuviesen para pagar los derechos de conducción: seis reales por cada adulto y cuatro por cada párvulo, y diez por cada uno en caso de epidemia.

De hecho, la última condición del contrato decía textualmente "*en caso de epidemia el contratista estará obligado a prestar el servicio de su clase*", un requisito que no debe causar extrañeza si atendemos a la acuciante problemática con la que se enfrentaban las autoridades civiles cada vez que se manifestaba una de estas catástrofes, y que tan presentes tendrían debido a los sucesivos brotes de cólera había padecido la ciudad últimamente (1833, 1834, 1854, 1855 y 1860), pues en todos ellos se reprodujo la negativa de los portadores de hacerse cargo con un servicio que, además de considerarlo un serio riesgo, apenas se lo retribuían, de ahí el constante recurso municipal a las cuadrillas de presidiarios, cuya actuación desataba empero no pocas críticas entre el vecindario<sup>47</sup>.

El contrato tendría una duración de seis años, prorrogable a uno más si no se avisaba con seis meses de anticipación, quedándose el Ayuntamiento con todos los coches, caballos y demás útiles, previa tasación de los mismos. Por otra parte, en caso de fallecer el contratista sus herederos tenían obligación de continuar el convenio, y para mayor estabilidad de éste, el contratista no podría hipotecar ni los coches, ni sus accesorios. Por último, el documento presentado por el contratista recogía la tarifa de precios, atendiendo a cada uno de los cuatro modelos: coche de lujo (280 reales), segundo coche (130 rs.), tercer coche (70 rs.) y cuarto coche (30 rs.).

El contrato definitivo sufrió pequeñas variaciones después de ser revisado por el Ayuntamiento, siendo la primera que "*la clasificación de la pobreza para los efectos de este contrato*" seguiría siendo competencia suya, fórmula sustentada en una larga experiencia que pretendía evitar los innumerables conflictos que de seguro se generarían entre la parte interesada y el contratista por sus posibles arbitrariedades al clasificar a la población en una situación socioeconómica concreta. En esa misma línea de defensa de los intereses de los menos favorecidos de la sociedad se incluiría la reducción en la tarifa de los coches de cuarta categoría de 3 escudos a 2,4, que afectaría a aquéllos menos pudientes, pero que no eran "absolutamente pobres".

La aprobación superior del Gobernador quedó supeditada al compromiso del empresario de tener disponibles dos carruajes de cada una de las clases que tenía

ofertadas para que no alterase el servicio en épocas anormales –seguramente se refería a la reproducción de epidemias y otras catástrofes colectivas–, y además, a que se responsabilizase de la conducción de los cadáveres desde las “casas mortuorias” hasta el carruaje cuando éste, por la estrechez de la calle, no llegase hasta las mismas puertas; lo que equivalía a decir a que debía poner en nómina a los portadores que prestaban en la actualidad tal servicio, con el consecuente desembarazo de la administración local de tan conflictivo asunto, según comentamos en su momento. Estuvo de acuerdo D. Joaquín Bacó en variar el pliego de condiciones presentado, incluso en duplicar el número de carruajes cuando la situación así lo precisara, aunque eso sí, siempre y cuando la Corporación civil le indemnizara por esos gastos extraordinarios, lo cual se aceptó por orden superior, disponiéndose la concesión de la correspondiente escritura.

Las limitaciones de la propia documentación consultada nos impide saber cuándo comenzó a funcionar el servicio y cómo se desarrolló, pero si la administración civil se preocupó mínimamente para que la empresa privada cumpliera todas las condiciones del contrato cabe pensar que debió mejorar sensiblemente.

### Conclusiones

El movimiento ilustrado fue el promotor de la reforma del servicio de enterramiento y de la consiguiente construcción de cementerios públicos en todas las poblaciones del país, aunque al menos el de Málaga se enfrentó a lo largo de su historia con serios problemas financieros que dificultaron enormemente su desarrollo, que corrió en buena parte paralelo a las catástrofes colectivas, sobre todo las epidemias de cólera que se registraron a lo largo del siglo XIX.

Sobre el trabajo de los portadores podemos resumir que siempre resultó penoso y estuvo mal retribuido, debiendo haber correspondido dicha competencia al Ayuntamiento directamente desde la fundación de San Miguel, para así evitar el permanente conflicto que hubo entre aquellos infelices y las familias afectadas. Y fue precisamente la precariedad financiera del Municipio la razón que impulsó a incorporar el sistema de carros fúnebres, un recurso más acorde con los nuevos postulados higiénicos que ya había sido implantado en ciudades como Barcelona, y que se contempló desde la Comisión de Enterramiento como la mejor de las alternativas posibles.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Para conocer algunos de esos avances véase la obra de FERNÁNDEZ PÉREZ, J.; GONZÁLEZ TASCÓN, I. (eds.): *Ciencia, Técnica y Estado en la España ilustrada*. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1990.
- <sup>2</sup> En 1781 denunciaba en un informe remitido al Gobierno la hediondez que despedían los templos de Málaga, manifestándose en favor de alejar los cementerios de la población. Cfr. CAMACHO MARTÍNEZ, R.: "Moradas de la muerte en la Málaga contemporánea", *Actas I Encuentro Internacional sobre los Cementerios Contemporáneos. Una arquitectura para la muerte*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 1991, pág. 38.
- <sup>3</sup> Para profundizar en el tema nos remitimos a las efemérides del erudito Narciso Díaz de Escovar. Archivo Díaz de Escovar (A.D.E.), *Caja n° 67*. Recordar tan sólo que las epidemias de fiebre amarilla registradas entre 1804 y 1805 causaron más de 18.000 muertes, sucediéndole luego el cólera, que en su primera visita en 1833 causó más de 3.000 víctimas. Cfr. MARTÍNEZ Y MONTES, V.: *Topografía médica de la ciudad de Málaga*, Málaga, (facsimil), 1993; CARRILLO MARTOS, J. L.; GARCÍA BALLESTER, L.: *Enfermedad y sociedad en la Málaga de los siglos XVIII y XIX. I. La fiebre amarilla (1741-1821)*, Málaga, 1980.
- <sup>4</sup> RODRÍGUEZ MARÍN, F. J.: "Resumen histórico de los cementerios de Málaga en la época contemporánea", *Actas I Encuentro Internacional sobre los Cementerios Contemporáneos...*, pág. 538.
- <sup>5</sup> Exactamente fue el día 1 de julio de 1810, reuniéndose en el convento de Capuchinos las personas invitadas bajo la presidencia del Gobernador militar de la plaza. A.D.E., *Caja 67*, 6-1.
- <sup>6</sup> Según denunció más tarde la Junta Municipal de Sanidad al Ayuntamiento, con la aprobación de la Junta superior establecida en Málaga por aquel gobierno constitucional, levantaron nichos y se beneficiaron del privilegio de pagar la mitad de derechos que el resto del vecindario.
- <sup>7</sup> A.D.E., *Caja 67*, 1-19.
- <sup>8</sup> (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, *leg. 64-C*, 3.
- <sup>9</sup> En 1839 el asunto se complicó cuando el heredero se negó a pagar los gastos de escritura, papel y derechos de alcabala que le reclamaban, declarando la Comisión de Enterramiento que la difunta propietaria estuvo de acuerdo. Por ello se reclamaba del juez de primera instancia que la otorgase de oficio, como se había hecho en ocasiones precedentes. A.M.M., *Leg. 64-C*, 3.
- <sup>10</sup> El Dr. Martínez y Montes recogía en su célebre obra, publicada en 1852, que su capacidad no era la adecuada, "pues no tiene la superficie quintupla de la necesaria para los entierros anuales, a fin de no haber de sepultar nuevos cadáveres en un mismo espacio antes que transcurran cinco años", exigiendo por ello la construcción de, al menos, dos cementerios más: uno que sirviese a los barrios del Perchel y la Trinidad, y otro a levante, en el camino nuevo que conducía a la Victoria. Ver MARTÍNEZ Y MONTES, V.: *Op. cit.*, pág. 303.
- <sup>11</sup> Sección especial del Ayuntamiento integrada por el Alcalde (que actuaba como presidente), dos Capitulares y uno de los caballeros Síndicos del Común. Se reunían a principios de cada mes o en caso de necesidad y recogían en un libro de actas sus acuerdos, aprobados por mayoría relativa de votos.
- <sup>12</sup> A.M.M., *Actas Capitulares*, vol. 257, sesión de 28 de junio de 1860, ff. 87. Junto a la falta de espacio para enterrar cadáveres se planteó la necesidad de facilitar trabajo a los pobres jornaleros que se veían afectados por el desajuste económico introducido por la epidemia, aprovechándose la ocasión para realizar algunas reformas en la fachada e inmediaciones. A 200 ascendió el número de empleados, según *El Avisador Malagueño*, 5-VI-1860.
- <sup>13</sup> El terreno abarcaba una fanega y medio celemin de tierra y fue valorado en 6.500 reales. A.M.M., *Leg. 64-C*, 8. A raíz de esta ampliación, la extensión del recinto superó los 40 mil metros cuadrados, siendo sus límites en 1864: al Norte con el Camino de los molinos harineros de San Telmo, al Oeste con las tierras de D. Rafael Morales y otras de los herederos de D. Juan Moreno, por el Sur

- con el terreno de D<sup>a</sup>. María Manil, y por el Este con tierras de los citados herederos de D. Juan Moreno. A.M.M., *Leg. 64-C*, 9.
- <sup>14</sup> La superficie de esta parcela era de 7.900 varas cuadradas y se valoró en 3.900 reales.
- <sup>15</sup> A.M.M., *Leg. 64-C*, 10.
- <sup>16</sup> A.M.M., *Actas Capitulares*, vol. 257, sesión de 23 de agosto de 1860, f. 130v.
- <sup>17</sup> A.M.M., *Leg. 64-C*, 3.
- <sup>18</sup> En más de una ocasión intervino esta institución para que el Ayuntamiento saldara sus deudas con la Comisión (atrasos en los sueldos a los empleados, gastos por obras, etc.), todo por su empeño de que el servicio funcionase sin obstáculos. A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 5 de diciembre de 1840, ff. 71v-72r.
- <sup>19</sup> *Reglamento, Arancel y Tarifa que deben observarse en el régimen de Enterramiento General de esta Ciudad a cargo del Ilustre Ayuntamiento de la misma*, Málaga, 1840. A.M.M., *Leg. 74-C*, 3.
- <sup>20</sup> El débito del caudal de Propios superaba a finales de 1840 los 56.000 reales, mencionándose entre otros préstamos uno de 3.000 reales para socorrer un centro benéfico. A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 1 de mayo de 1837, f. 8v.
- <sup>21</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 18 de mayo de 1839, ff. 48.
- <sup>22</sup> Tenemos constancia al menos de los impresos en 1828, 1833, 1840 y 1856.
- <sup>23</sup> *El Avisador Malagueño*, 12-X-1865.
- <sup>24</sup> Cfr. MARTÍNEZ Y MONTES, V.: *Op. cit.*, pág. 304.
- <sup>25</sup> A.D.E., *Caja 67*, 1-8.
- <sup>26</sup> Para profundizar en este campo recomendamos la lectura, entre otros, de GRANJEL, L. S.: *Historia política de la medicina española*, Salamanca, 1985; PESET, M.; PESET, J. L.: *Muerte en España (Política y sociedad entre la peste y el cólera)*, Madrid, 1972; RICO-AVELLÓ, C.: *Historia de la sanidad española (1900-1925)*, Madrid, 1969.
- <sup>27</sup> A.M.M., *Leg. 64-C*, 3, fecha 21 de noviembre de 1837.
- <sup>28</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 30 de junio de 1842, f. 94r.
- <sup>29</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión de Enterramiento, junta de 3 de febrero de 1837, f. 1r; *Leg. 64-C*, 3, fecha 14 de agosto de 1837.
- <sup>30</sup> A.M.M., *Leg. 64-C*, 3, fecha de 9 de noviembre de 1837.
- <sup>31</sup> Por ejemplo, en la Pascua de 1837 se les entregaron 300 reales. A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 15 de diciembre de 1837, ff. 29v-30r.
- <sup>32</sup> A.M.M., *Leg. 64-C*, 3, fecha de 7 de diciembre de 1839.
- <sup>33</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 24 de enero de 1840, f. 56r.
- <sup>34</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 12 de marzo de 1841, f. 75v.
- <sup>35</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 14 de enero de 1859, f. 133v.
- <sup>36</sup> Muestra de ese interés lucrativo, en esta ocasión superpuesto al sanitario, es el oficio dirigido por la Comisión al Obispo avisándole del perjuicio que conllevaba permitir el entierro de párvulos en las parroquias: "salvando los interesados los derechos que por reglamento se han de satisfacer en la tesorería de esta municipalidad". A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 25 de agosto de 1842, f. 96r.
- <sup>37</sup> *El Avisador Malagueño*, 11-XI-1865.
- <sup>38</sup> A.M.M., *Leg. 64-C*, 3.
- <sup>39</sup> Sugería además la Comisión que como éstos no podrían colocarse junto a los restantes presos, "por la odiosidad que trae de suyo esta ocupación", se les destinase al antiguo Parque de Bomberos, en el Arco de calle Granada, para su habitación y la de las cajas que debían construirse. A.M.M., *Leg. 64-C*, 3.
- <sup>40</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 10 de noviembre de 1840, f. 71r.
- <sup>41</sup> A.M.M., *Leg. 2.297*, Actas Comisión Enterramiento, junta de 5 de diciembre de 1840, f. 72r. También se solicitó información a los ayuntamientos de Cádiz y Valencia, aunque desde el último al menos se contestó que en su población no funcionaba tal servicio. *Ibidem*, f. 75r.

- <sup>42</sup> A.M.M., Leg. 2.297, Actas Comisión Enterramiento, junta de 25 de abril de 1842, f. 90r.
- <sup>43</sup> En el oficio se incluía la lista de derechos que se pagaba en la actualidad y la que ofertaría la empresa en caso de aceptarse su proposición. A.M.M., Leg. 2.297, Actas Comisión Enterramiento, junta de 28 de febrero de 1859, f. 140r.
- <sup>44</sup> Si bien se decidió una rebaja en la tarifa del siguiente modo: el de 1ª clase pasaría de 750 reales a 500, el de 2ª de 380 a 280, el de 3ª de 160 a 80 y el de 4ª se mantendría en 20 si llevaba "rosa", o se reduciría a 16 si no; en cuanto a las condiciones del contrato no se recoge nada absolutamente. A.M.M., Leg. 64-C, 12, Actas Comisión Enterramiento, 1860-69, ff. 9.
- <sup>45</sup> A.D.E., Caja n° 67, 1.
- <sup>46</sup> Precisamente, de este recinto se ha dicho que se destinó "a la clase proletaria y enterramientos de caridad, que surgió como una alternativa al de San Miguel para la burguesía". Recogido de CAMACHO MARTÍNEZ, R.: *Op. cit.*, pág. 42.
- <sup>47</sup> *El Avisador Malagueño* por ejemplo se hizo portavoz de aquella condena, pronunciándose en varias ocasiones sobre la falta de delicadeza que les distinguía en la ejecución de su trabajo. Cfr. DELANGE, D. A., *La epidemia de cólera de 1854-55 en Málaga: impacto social y demográfico*, (Memoria de Licenciatura), Málaga, Facultad de Filosofía y Letras, 1996, págs. 123 y 163.