

## EL LAZARETO DE MAHON

LORENA OCAÑA QUEVEDO\*

(\*) Servicio de Prevención Ibermutuamur. Madrid

Hasta finales del Siglo XIX, la navegación constituyó uno de los principales mecanismos de difusión de enfermedades infecciosas y se ha identificado como un sistema de expansión de muchas de las epidemias y pandemias que siglos atrás afectaron a la Humanidad.

Según refiere Ramón Navarro (1), *"hemos de tener en cuenta que la Navegación tuvo el monopolio de las comunicaciones entre países lejanos durante muchos siglos, prácticamente hasta mediados del Siglo XIX, pues ha de pasar mucho tiempo hasta que aparecen otros mecanismos de transporte generalizado como el ferrocarril o el avión.*

Así, este autor señala tres características que favorecen la transmisión de enfermedades relacionadas con la navegación:

*En primer lugar, hasta el siglo XIX, los desplazamientos terrestres eran lentos y escasos, por lo que difícilmente podían actuar como vehículos de difusión de enfermedades graves, ya que estos enfermos solían fallecer por el camino. Sin embargo, los barcos podían transportar tripulantes, pasajeros, animales enfermos y en condiciones precarias, además de mercancías contaminadas, insectos, artrópodos y otros vehículos de infección en pocos días y a lugares muy lejanos del lugar de origen.*

*En segundo lugar, la tripulación de los barcos es una comunidad cerrada, que convive con relativo hacinamiento en un pequeño espacio, y en aquella época, insalubre o al menos sometido a rigores climáticos y condiciones ambientales duras. De esta forma los contagios eran relativamente frecuentes, especialmente cuando llegaba un marinero "crudo", es decir, un nuevo tripulante, que puede ser portador de gérmenes a los que no está acostumbrada el resto de la tripulación, o viceversa, cuando embarca un sujeto virgen con respecto a la inmunidad predominante de a bordo y entonces el afectado es el marino nuevo.*

*En tercer lugar, los tripulantes arriban a puertos lejanos, donde existen patologías nuevas contra las que no tienen protección y por lo que frecuentemente adquieren enfermedades que luego propagan dentro del barco o en entre las poblaciones de otros puertos lejanos".*

No es de extrañar, por tanto, que a lo largo de la historia de la navegación y hasta épocas relativamente recientes, la mayoría de las enfermedades infecciosas fueran transportadas por marineros, pasajeros y mercancías llegadas por mar de lugares remotos, dando así lugar a la aparición y propagación de las epidemias de paludismo, fiebre amarilla, sífilis y peste, entre otras que a lo largo de siglos ha padecido la Humanidad.

Pero como también refiere este autor, *"el suceso más terrible ocurrido en el Siglo XIV y posiblemente de toda la Edad Media, haya sido la gran epidemia de peste negra que surgió en 1345 y que azotó la población de todo el mundo produciendo una mortalidad de las tres cuartas partes de la población. La impotencia e ineficacia de las medidas adoptadas durante el largo periodo que duró la epidemia, llevó en 1377, a las autoridades de Ragusa (hoy Dubrovnik), en la costa de Dalmacia y Venecia, a adoptar por primera vez en la Historia, la "cuarentena" en los barcos como medida de protección, prohibiendo la entrada de los barcos procedentes de zonas infectadas, hasta que superasen un periodo de cuarenta días sin que apareciese la enfermedad.*

*Durante todo el Siglo XV se siguieron sucediendo epidemias de peste, por lo que en 1403 se construyó en Venecia el primer Lazareto de Europa, en la Isla de Santa María de Nazaret, como lugar dedicado al asilamiento y cuarentena de tripulaciones, viajeros y mercancías sospechosas de padecer enfermedades contagiosas.*

*Adoptaban el nombre de "Lazareto" como una continuidad en la denominación de los establecimientos destinados al aislamiento de los leprosos o "enfermos de San Lázaro" y se caracterizan por constituir una arquitectura e instalaciones destinadas a impedir que las enfermedades infecciosas llegaran a puerto, lo que se conseguía mediante el aislamiento en dichas instalaciones, denominado cuarentena "(1).*

A partir de este momento, se fue generalizando la construcción de Lazaretos como una medida de protección de las poblaciones frente a las amenazas que podía suponer el tráfico marítimo. En los Lazaretos, debía permanecer las tripulaciones y pasajeros de las naves sospechosas, donde pasaban el periodo de cuarentena y durante el cual podía manifestarse la enfermedad en aquellos que aún aparentemente sanos, se encontraban contagiados de la enfermedad o los que estaban enfermos podían sanarse o morir.

Por otra parte, las mercancías también eran sometidas a cuarentena, lo que consistía en almacenarlas en lugares de oreo, normalmente salas grandes donde pasaban el tiempo suficiente para que fueran eliminando de forma paulatina su poder de infección. La misión principal de los lazaretos generales era aislar a las personas enfermas o que hubieran estado en contacto con la enfermedad y que llegaban por mar así como a las mercancías traídas en esos barcos.

En el Siglo XVIII, las principales enfermedades infecciosas que amenazaban España eran la peste y la fiebre amarilla. La peste continuaba siendo uno de los principales problemas para España y para Europa, principalmente procedente de África, mientras la fiebre amarilla tenía sus orígenes en las aguas y terrenos pantanosos de América y se consideraba que era transmitida por medio de miasmas.

En 1785, España firmó un tratado de paz con Argelia (territorio sanitariamente infectado) por el que fueron liberados 268 hombres, los cuales habrían de pasar una cuarentena y para ello se escogió la isla d' en Colom, islote situado en la zona norte de Menorca y hecho que dio lugar a la construcción de un lazareto en el puerto de Mahón.

Menorca fue ideal para la construcción de esta "fortaleza sanitaria" por su situación estratégica en el Mediterráneo y por tratarse de una isla alejada de la Península que impediría la propagación de la enfermedad, sin olvidar la importancia que suponía la gran capacidad para albergar naves del puerto de

Mahón, razones que llevaron a escogerla como el mejor enclave para instalar un Lazareto.

Las obras comenzaron el 15 de Septiembre de 1793, aunque se suspendieron debido a la falta de presupuesto, recursos humanos y ante la necesidad de tener que utilizar lo poco que entonces se encontraba construido, para albergar a la tripulación de un barco que traía casos de fiebre amarilla. Finalmente, contando con presupuesto nuevo y mano de obra, se finalizó la construcción del Lazareto en Septiembre de 1807.

Aunque inicialmente su fin último era desarrollar la misión de "Lazareto", recibió muchos usos diferentes para los que se había diseñado, así, durante etapas de mayor o menor duración, fue confinado como cuartel, hospital, e incluso cárcel, entrando posteriormente en una etapa de abandono que duró unos diez años y en la que se fue progresivamente deteriorándose, hasta que en 1816 Fernando VII inició la restauración y consiguió que sirviese para lo que realmente había sido construido.

La arquitectura del Lazareto es de estilo neoclásico, existía un espacio delimitado con una doble muralla en forma poligonal y con una torre de vigilancia en cada uno de sus vértices (Fig. 1) así como una torre de vigilancia central desde la que se controlaba todo el recinto (Fig. 2). La estructura interna del Lazareto de Mahon se encontraba separada en diferentes departamentos denominados "patentes", que facilitaban el aislamiento interior. Además, el lugar destinado a las personas y a las mercancías se encontraba separado por barreras arquitectónicas, las enfermerías y un huerto. Uno de los objetivos que se perseguía era que pudiese contar con abastecimiento de agua y alimentos lo más independiente del exterior posible, por lo que contaba con varios pozos y huertos estratégicamente distribuidos.



*Figura 1. Vista general de la arquitectura de patentes del Lazareto de Mahón*

En la zona oeste se encuentra el espacio destinado a la patente sospechosa, es decir, para viajeros y mercancías que llegaba de un lugar en contacto con enfermedad endémica, aunque no hubiese sido declarada. En la zona este, estaba la patente sucia o tocada, destinada a alojar a viajeros que llegaban de países donde la enfermedad estaba declarada o que parte de los ocupantes del barco hubiesen enfermado durante la travesía. Existía otro espacio, la patente apestada donde encontrarían su lugar las personas infectadas por enfermedades infecciosas. Pasajeros y mercancías estaban separados únicamente por muros y allí no había lugar para las mercancías. En la zona norte del recinto y dentro de la muralla exterior se encontraban dos cementerios, uno católico y otro para demás religiones y a los cuales sólo había acceso desde la patente apestada.

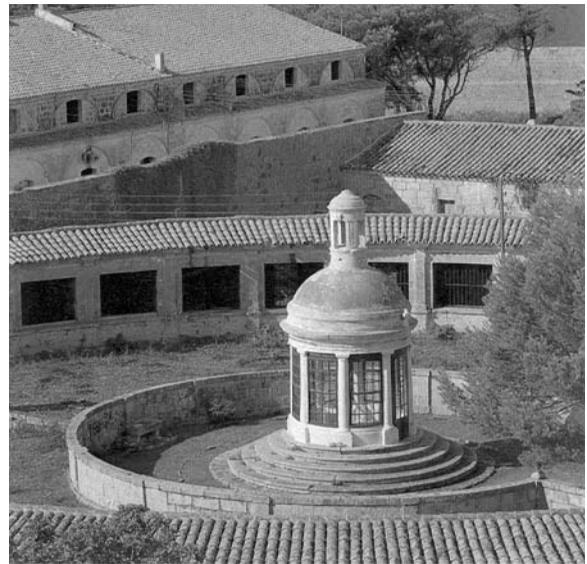


*Figura 2. Torre central de vigilancia del Lazareto de Mahón*

Así, el Lazareto se encontraba diseñado de forma que permitía aislar del exterior a los viajeros que se encontraban en cuarentena, mediante una muralla que rodeaba el recinto, y separar en su interior a los viajeros, unos de otros, dependiendo de su salud mediante espacios de diferente riesgo y categoría denominados "patentes". Cada patente contaba con

enfermería propia, huertos y pozos de agua para alimentar a los viajeros en cuarentena y al personal que trabajaba en la institución.

Uno de los elementos más curiosos del Lazareto de Mahon por su arquitectura, lo constituye la capilla (Fig. 3). Se encuentra situada en el centro de la edificación y consta de una estructura circular de celdas separadas entre sí para facilitar el aislamiento de enfermos por patologías mientras asistían a los actos religiosos. Una ventana central enrejada situada en cada celda, comunicaba con el espacio interior, donde se encontraba situado el altar, también protegido por una estructura circular que protegía al sacerdote durante la ceremonia. De esta forma se intentaba impedir o reducir el riesgo de contaminación.



*Figura 3. Capilla. Altar Mayor Central cubierto y zona circular circundante de celdas comunicadas al interior*

A la hora de regir la institución, se creó la Junta Superior del Lazareto de Mahón que era totalmente independiente a nivel local y regional. Había un alcaide que era el jefe administrativo de la institución, un médico y un cirujano que llevaban a cabo la atención y gestión sanitaria del lugar, que vivían en el Lazareto. Entre los empleados, contaba con un sacerdote, un sacristán y un grupo de guardias encargados del cumplimiento de la incomunicación de los viajeros, que tenían dependencias propias para residir dentro del Lazareto.

Fuera del Lazareto estaba un diputado de sanidad de Es Castell (pueblo cercano al Lazareto) como empleado, el cual interrogaba a los patrones de los

barcos y les exigía la documentación sanitaria. Él se encargaba de asignar el lugar de anclaje del barco, que normalmente se hacía según las patentes, por lo general, en las aguas que inmediatamente rodeaban dichas patentes. El alcaide del Lazareto interrogaba de nuevo al patrón, comprobaba documentación y si era necesario también a los viajeros y mercancías.

Las mercancías (denominadas contumanes) que podían constituir vehículos de transmisión de enfermedades, principalmente, la peste y la fiebre amarilla, eran desembarcadas, y junto a los pasajeros, se hacían pasar por un "perfumador" que destruía las mismas de la enfermedad. A partir de ese momento, las mercancías llevaban un tratamiento independiente de las personas y eran sometidas a oreo en lugares específicamente destinados a ello. Se desembarcaban por medio de carruajes que se dirigían a unos edificios de dos plantas con arcos abiertos (hoy cerrados y sustituidos por ventanas) en los que se depositaban las mercancías para que pudiera circular el aire entre ellas.

Otra estructura curiosa de la edificación, son los arcos del puente por el que accedían a la planta superior los carruajes cargados con las mercancías, y cuya forma del arco es tan característico del Lazareto de Mahón que difícilmente podemos encontrarlo en otro tipo de edificaciones (Fig. 4).



*Figura 4. Pabellones de enfermería (izquierda) y de oreo de mercancías (derecha) con puente de acceso de carruajes de arcos excéntricos*

Cuando se consideraba necesario, tanto a los pasajeros como a la tripulación, se les trasladaba a las

patentes sucia o sospechosa para que cumplieren cuarentena, a no ser que tuvieran enfermedad grave contagiosa, y entonces se les llevaba a la patenteapestada. Si la cuarentena pasaba sin incidentes, se reunían de nuevo a los viajeros y se les permitía seguir su viaje hacia los puertos españoles de destino.

Sin embargo, todo este sistema perfectamente engranado y planificado dentro de un sistema de protección sanitaria de la población, generalmente se quedaba más en el terreno de lo hipotético que en el de la realidad, pues habitualmente, por falta de recursos económicos y materiales, además de las dificultades para encontrar personal dispuesto a residir en el Lazareto, las tripulaciones solían pasar la cuarentena en sus barcos y sólo las mercancías desembarcaban hacia las zonas de oreo. Así que el Lazareto de Mahón cumplió sólo parcialmente su función, restringido al control sanitario de mercancías y en épocas de epidemias altamente mortíferas, evitar que se propagara la enfermedad entre la población sana, mediante medidas de vigilancia de los ocupantes enfermos de los barcos para trasladarlos a la patenteapestada en caso de se apreciaran síntomas de enfermedad.

A finales del Siglo XIX y a medida que los avances de la medicina fueron descubriendo los verdaderos mecanismos de transmisión de las enfermedades infecciosas, se introdujeron medidas de control más eficaces, como el autoclave, la esterilización, desinfección, desparasitación y desinsectación, entre otros. Los cambios conceptuales de los sistemas de prevención y control de las enfermedades infecciosas fueron paulatinamente dejando obsoleto el antiguo sistema de aislamiento por medio de patentes. Coincidiendo en el tiempo, el Lazareto de Mahón pasó a estar gestionado por el Estado, quien se ocupó de mejorar el precario estado de las instalaciones y sustituir las por enfermerías, más orientadas a la recuperación de los pacientes que al control en sí mismo de la enfermedad. A principios del Siglo XX, el Lazareto de Mahón se cierra definitivamente como institución sanitaria de aislamiento de personas y mercancías, destinándose en la actualidad como residencia de verano y punto de encuentro de reuniones científicas, encuentros, congresos y simposios, entre los que destaca la Escuela de Verano de Salud Pública, que este año celebra su XVIII edición.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Ramón Navarro y García. Historia de la Sanidad Marítima en España. Instituto de Salud Carlos III. Madrid. 2001.

2. Joseph M. Vidal Hernández. El Lazareto de Mahon, una fortaleza sanitaria. 2ª Edición. Institut Menorquí d'Estudis. 2004.