

Francisco Cabrera Pablos

**ΕΠΙΔΕΜΙΟΛΟΓΙΑ
ΜΑΛΑΓΟΥΕΝΣΙΑ:
LAS PATENTES DE SANIDAD
(1750-1848)**



Primer buque de vapor que fondeó en el puerto de Málaga. José María Panizo (c. 1820). (Museu Marítim de Barcelona).

MÁLAGA ha dependido a lo largo de los siglos de su mar y de su puerto. Desde que las naves fenicias surcaran estas aguas hace milenios buscando fondeaderos en donde instalar sus factorías hasta épocas bien recientes, el tráfico portuario resultó ser el motor económico que permitió su existencia y la del extenso *hinterland* al que servía.

Sin embargo, no todas las influencias derivadas del movimiento de los buques resultaron positivas para estas tierras. Su estratégica situación geopolítica, tan cerca de Gibraltar y de las plazas norteafricanas, despertó las apetencias de otras potencias europeas deseosas de controlar la entrada al Estrecho, desde el mismo momento en el que los Reyes Católicos conquistaron la ciudad malacitana en el lejano verano de 1487.

El hecho de ser puerto de mar contribuyó además a la propagación de enfermedades en la localidad malagueña, las cuales llegaban a sus muelles a bordo de las naves procedentes de los más lejanos países. El procedimiento era siempre el mismo: una vez realizado el atraque del buque tras meses de navegación, los tripulantes desembarcaban y se “perdían” por la intrincada red de callejuelas de la margen izquierda del río Guadalmedina a la búsqueda de garitos, tabernas y casas de reputación más que dudosa. Si algunos marineros eran portadores de cualquier enfermedad, la epidemia se extendía a las pocas horas de que aquéllos abandonaran los prostíbulos, cuando el buque se había hecho de nuevo a la mar.

A la situación anterior es preciso añadir las escasas condiciones sanitarias del caserío malacitano a lo largo de la Modernidad. La existencia de muldares era entonces habitual, el sistema de excretas muy deficiente y la denominada *zanja* en la terminología de la época (antiguo foso defensivo que rodeaba al recinto urbano) hallábase casi permanentemente llena de desechos y escombros. La recogida de basuras se hizo incluso y durante siglos a lomos de bestias, en capachos abiertos y sin ninguna prevención higiénica.

Asimismo, la red de abastecimiento de agua potable dejaba mucho que desear y en los meses estivales se mostraba claramente insuficiente. Otras aguas, las del Guadalmedina, quedaban estancadas durante el verano en zonas cercanas a las casas propiciando la proliferación de mosquitos y parásitos que actuaban de agentes transmisores de numerosas enfermedades. Las viviendas, desde luego, carecían en su mayoría de agua corriente y de letrinas conectadas a la red de alcantarillado, la cual en muchas calles ni existía.



Por último, los conocimientos en aquellos tiempos eran lógicamente insuficientes y la formación de los profesionales sanitarios (médicos, cirujanos, comadres parteras y sangradores) resultaba poco científica.

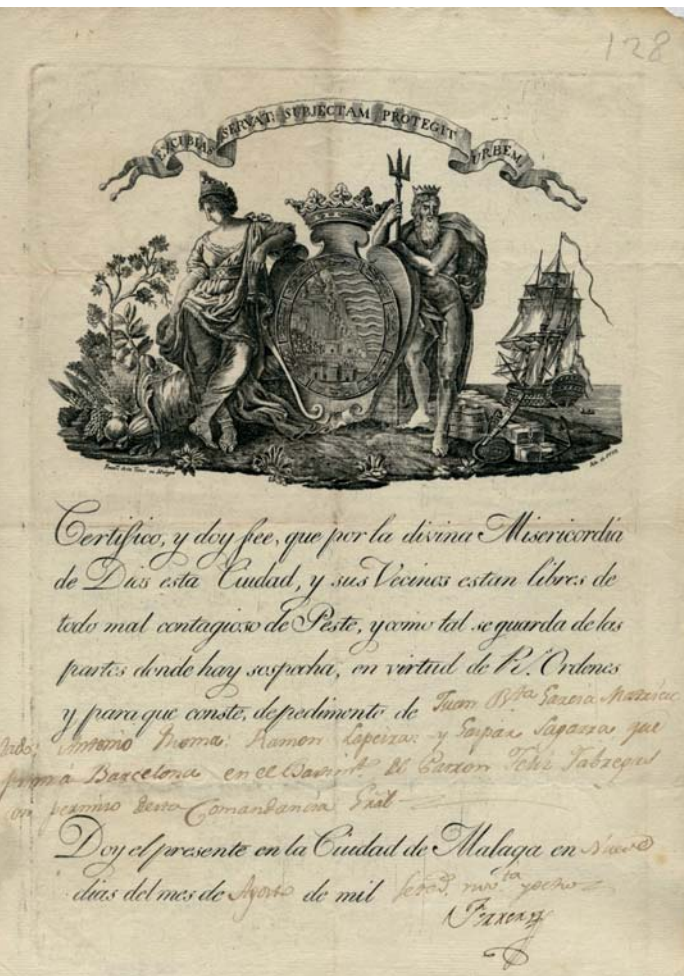
Todo ello contribuía a extender la creencia popular de la escasa competencia que tenían algunos facultativos. Sirva de ejemplo la denuncia formulada en el cabildo celebrado en Málaga el 5 de abril de 1730 y que se conserva en el libro de Actas Capitulares correspondiente a esa fecha:

Que siendo muy ordinario y contingente el acaecer diferentes accidentes repentinos, peligrosos y mortales al vecindario de ella y a distintas horas de la noche, particularmente a los vecinos pobres, ... a quienes causaban mayores desconuelos por la imposibilidad de hallar médicos que ocurriesen al remedio, sin permitir éstos salir de sus casas a ejecutar las dichas curaciones: de que se seguía el que se morían muchas personas por falta de medicinas ...

Además, el estado y la gestión de las instalaciones hospitalarias fueron, en algunos momentos, muy deficientes. Sobre este punto nos hemos permitido transcribir a modo de ejemplo la situación en la que se encontraba el llamado *Hospital Civil* malagueño en 1812. A las pocas semanas de retirarse de la ciudad el ejército francés, una comisión del propio Ayuntamiento presidida por el médico José Mendoza pasaba a inspeccionarlo y afirmaba desolada lo siguiente en la sesión municipal que tuvo lugar el 14 de octubre:

En él habrá unos 63 o 70 enfermos, tendidos o sobre las tablas o en unos colchones que sólo tienen mugre y porquería en términos de presentar el aspecto más asqueroso.

Son muy pocos los enfermos que tienen sábanas pues los más sólo se hallan cubiertos con unas raídas y agujereadas mantas, pero tan cochinas unas y las otras que extraña a la comisión el que puedan respirar el fetor (sic) que despiden, ... y escasean demasiado en las enfermerías los utensilios necesarios ... a el (sic) servicio de los enfermos, observándose en los pocos que hay el mismo desaseo que caracteriza a todo el hospital.



La denominada *despensa* en el inspeccionado recinto era tan precaria que los pacientes se morían literalmente de hambre. La *botica* presentaba un aspecto igual de lamentable: *allí sólo había algunos unguentos y medicamentos magistrales, que se traían por junto, por no tener la molestia de ir diariamente por ellos*. Conviene no olvidar que en siglos precedentes las condiciones de los servicios hospitalarios pudieron llegar a ser incluso peores, por lo cual la propagación de enfermedades tuvo una trascendencia demográfica muy grande, al menos hasta la Ilustración, en la cual comenzó a cambiar esta tendencia.

1. Aproximación histórica a las epidemias

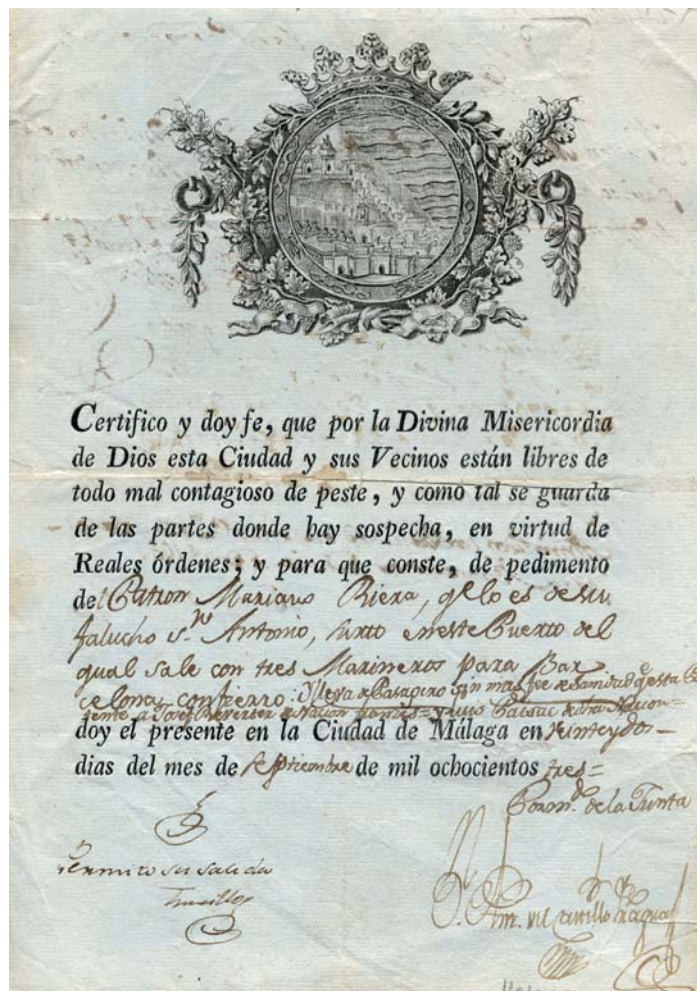
Las razones anteriores explican la extensión y proliferación de los focos epidémicos en la ciudad malagueña a lo largo de su historia y reafirman el hecho de que el ser puerto de mar incidió en el estado sanitario de todo el *hinterland*.

A lo largo del siglo XVIII hemos podido constatar documentalmente la existencia de numerosos brotes epidémicos de distinta intensidad en la propia urbe o en su entorno más cercano: tabardillos malignos, mal de éticos, lamparones o tumores escirrosos, mal de San Lázaro, pestes sin especificar, disenterías, mal de gálatas, tisis, moquillos o catarros, tercianas, cólera y sobre todo la epidemia de *vómito negro* o fiebre amarilla de 1741¹. Esta última tuvo una incidencia demográfica y económica muy alta en toda Andalucía, volviendo a aparecer con una virulencia notable en los primeros años del Diecinueve². Junto a ella, el cólera morbo también causó muchas víctimas en toda esta zona.

En buena parte de los casos anteriores Málaga se cerraba por completo al comercio, estableciéndose además los cinturones sanitarios a los que más adelante habremos de referirnos.

2. Medidas de protección y defensa

Los acuerdos que se adoptaban ante la aparición de estas enfermedades eran distintos, según que el contagio se produjese en el interior de la ciudad o bien que, estando Málaga libre del mismo, llegasen noticias de epidemia en un puerto con el que el nuestro mantenía relaciones comerciales.



¹ El llamado *mal gálico* o de *gálatas* correspondía a la sífilis, patología muy habitual en las zonas portuarias, que recibía tal denominación de la supuesta creencia en que sólo los franceses podían contraer la enfermedad. Es obvio que la espiroqueta *Treponema pallidum*, que es quien la produce, no entiende de nacionalidades.

² CARRILLO, J.L. y GARCÍA-BALLESTER, L., *Enfermedad y sociedad en la Málaga de los siglos XVIII y XIX (I). La fiebre amarilla (1741-1821)*, Universidad de Málaga, 1980.



CERTIFICO , Y DOY FEE , QUE POR LA
 Divina Misericordia de Dios nuestro Señor , esta Ciudad,
 y sus Vecinos estàn sanos de todo mal contagioso de Pe-
 ste , y como tal se guarda de las partes donde se tiene sospecha, en
 virtud de Reales Ordenes ; y para que conste, de pedimento de

*Juan Cayetano. Cuyo sugeto de Guadalupe
 española, que con su sobrino y sus hijos
 del mismo y sim.^{to} asen viaje a Barcelona
 sobre buque de la Catalana no habia el
 1.^{to} Ochohomo su Patron Jph. Nieto*

Doy la presente en Malaga en *veinte* dias del mes
 de *Noviembre* de mil setecientos cinquenta y *dos*

D. Francisco Joseph Gonzalez
 Nieto,



Junto a estas disposiciones, se adoptaban otras sin duda más sorprendentes. En el verano de 1834, tras recomendar con toda lógica aumentar la profundidad de las fosas de cadáveres, el capitular Manuel Rengel proponía al Ayuntamiento *que se enciendan hogueras en el camposanto y en toda la población para purificar la atmósfera, siendo de ramajes aromáticos como de romero, tomillos y canchales, y debiendo intervenir en esta medida la parte facultativa ...*

Por la parte de tierra, Málaga quedaba cercada por las tropas que impedían cualquier comunicación con los lugares cercanos. En las instrucciones que llegaron a este Ayuntamiento en marzo de 1801, conservadas en sus Actas Capitulares, podía leerse:

No se permitirá por los Comandantes del cordón ni por las justicias de los pueblos que se hallen en la línea de su demarcación, que persona alguna, sin excepción de clase, sexo ni edad, ni los ganados, frutos, géneros, ni efectos, sean de la especie que sea, pasen de los Pueblos que estén dentro de él con ningún motivo.

Hasta los correos tenían prohibido atravesarla y sólo se permitía la entrada de víveres para la población afectada en los puntos señalados, bajo estricta vigilancia y *evitando el roce, comunicación y*

contacto de personas y ropas, y aun del dinero, que se pondrá en vasija con vinagre. Tal era el miedo que había a la propagación de estas enfermedades por sus terribles consecuencias.

Por cierto, que esa costumbre de desinfectar con vinagre cualquier objeto que procediese de la zona apestada era una práctica que ya se empleaba desde hacía muchos años y que perduró durante algunos más. En el cabildo que tuvo lugar en nuestro Ayuntamiento el 14 de noviembre de 1801 el Consulado presentó a las autoridades una enérgica queja sobre dicho asunto: *Que noticioso de que ... se habían empaquetado todas las cartas del correo anterior mojadas en vinagre, ... y pudiendo esta operación influir unas results muy perjudiciales tanto a el (sic) comercio quanto del público, a pesar de ser tan notoria la salud que se disfruta.*



En cualquier caso, las autoridades tenían la importante responsabilidad de impedir la aparición de estas enfermedades con los medios que ya entonces eran conocidos. Así, en 1810 llegaba una orden del Consejo de Estado que recordaba la importancia de mantener la ciudad libre de estercoleros e inmundicias: *La limpieza de las calles, plazas y demás parajes cercanos a la morada de los vecinos es el primer medio para conservar la salud y las reglas que contiene la orden que S.M. ha tenido a bien dictar ...* Además, a cada inquilino se le obligaba a barrer y regar diariamente la acera delante de su casa dos veces (a las siete de la mañana y a las cinco de la tarde), todo lo cual sería convenientemente vigilado por los alguaciles para obligar a su cumplimiento.

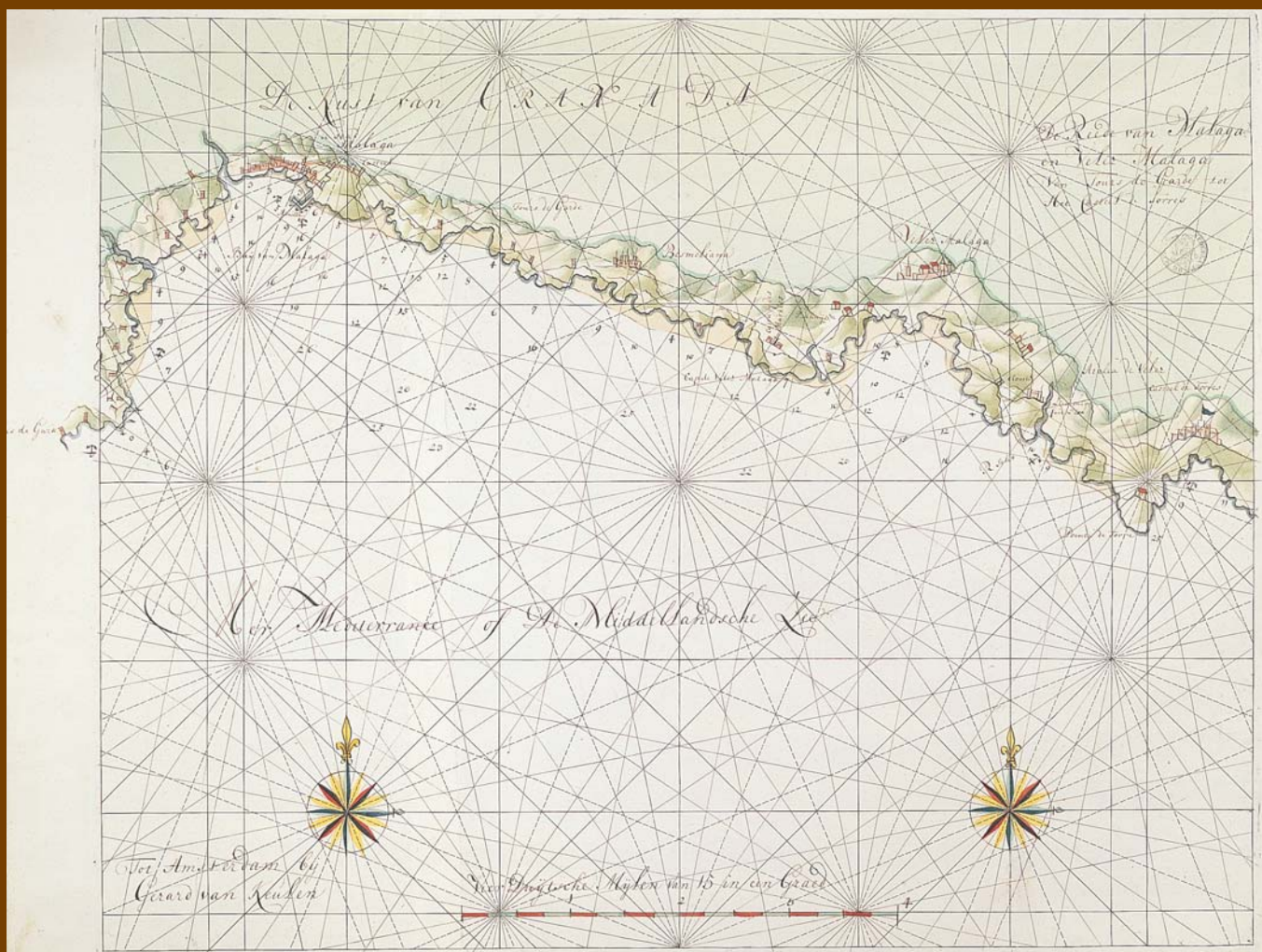
También es preciso reconocer que la ciencia médica experimentó un avance importante en el siglo XIX, y los vectores y agentes transmisores de las patologías infectocontagiosas fueron cada vez mejor conocidos.

En otras ocasiones, la epidemia venía de fuera. Con cierta frecuencia llegaban a Málaga informaciones, más o menos rigurosas, de que *se padecía contagio* en otros puertos mediterráneos con los que el nuestro mantenía habituales relaciones mercantiles.

En ese caso era establecido inmediatamente un cordón sanitario del que la más importante manifestación era el llamado *barco de la salud*. Esta nave, situada a la entrada de los muelles malagueños, impedía la *plática comercial* a todo buque que pretendiese atracar en esta dársena sin haber presentado previamente su *patente de sanidad*.

Era éste un documento extremadamente importante, ya que en él se establecía el origen del barco y los puertos por los que había pasado: si en alguno de ellos había epidemia se le impedía la entrada llegando incluso, en situaciones extremas, a hundir el buque.

El procedimiento que se seguía era siempre el mismo y muy similar en todos los fondeaderos: acercándose al costado del navío el *barco de la salud*—en el que se hallaban un médico, un cirujano, un escribano y los tripulantes necesarios—, procedían a examinar



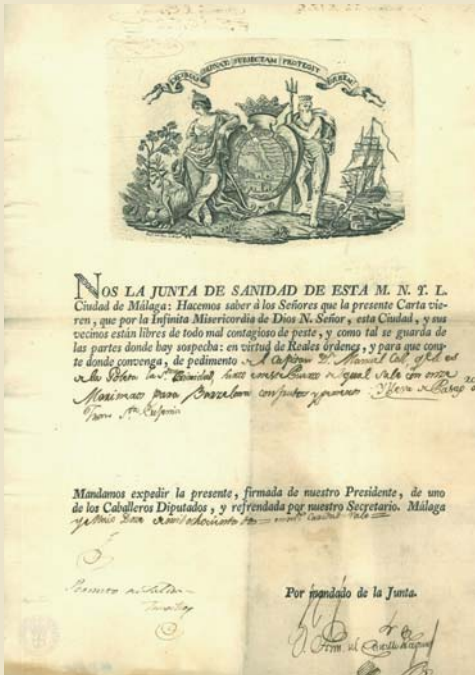
Bahías de Málaga y Vélez-Málaga. Gerard van Keulen. Algemeen Rijksarchief

3. Las patentes de sanidad.

sin dudarle la quema de la nave con toda la carga. Los tripulantes recurrieron a su cónsul que se negó a auxiliarles aludiendo a que era un barco de contrabandistas, con lo cual terminó por consumarse la propuesta, pasando la tripulación a cumplir una rigurosa cuarentena.

En los procedimientos de control anteriormente analizados, la revisión de las patentes sanitarias que el buque traía antes de permitir su atraque resultaba esencial.

Estos documentos, cuya estética fue cambiando a lo largo de los años, mantuvieron sin embargo unas características respecto a su contenido muy parecidas. En todos ellos, las autoridades sanitarias hacían constar, junto a la fecha en la que se expedía, el tipo de buque, su nombre, el patrón que lo mandaba, la naturaleza de la carga y el número de tripulantes que llevaba. De igual forma, si viajaba con pasaje, el nombre y destino de las personas que viajaban en la nave.



Curiosamente, no hemos localizado hasta la fecha patentes de sanidad en el archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga, aunque sí aparecen algunas en el Museu Marítim de Barcelona, de donde proceden todas las que reproducimos en este trabajo.

Esto demuestra lo que algunos autores han afirmado en sus obras: el tráfico de cabotaje entre el puerto de Málaga y otras dársenas mediterráneas, especialmente las de Cataluña, fue realmente importante. Incluso en las escasas ocasiones en las que se fletaron barcos para América, tras los decretos liberalizadores de Carlos III, no era extraordinario que la carga de la nave se completase con fletes catalanes³.

³ GÁMEZ AMIÁN, A., *Málaga y el comercio colonial con América (1765-1820)*, Miramar, 1994.

⁴ Museo Marítim, Drassanes de Barcelona, Sig. 371/VIII: agradecemos al investigador Manuel Olmedo las facilidades que nos ha dado para consultar estos documentos.

Después del análisis de las citadas patentes sanitarias podemos concluir varias cuestiones. La primera es que en la mayoría de los casos su expedición dependía de la propia Junta Sanitaria, estando signada por el presidente y refrendada por un escribano y, con frecuencia, por uno de los diputados municipales que formaban parte de la misma. El protocolo era casi siempre muy parecido en lo que a encabezamiento y contenido se refiere:

Nos, la Junta de Sanidad de esta M.I. y Leal e Ilma. Ciudad de Málaga.

Hacemos saber a los Señores que la presente carta vieren, que por la Divina Misericordia de Dios Nuestro Señor, esta ciudad y sus vecinos están libres de todo mal contagioso de peste y como tal se guarda de las partes donde hay sospecha: en virtud de Reales Órdenes, y para que conste donde convenga, de pedimento *del capitán Miguel Granel, que lo es de su polacra la Virgen del Rosario, surto en este puerto, del cual sale con catorce marineros a Barcelona con algodón, azúcar y cueros.*

Hemos mandado expedir la presente, firmada de nuestro Presidente, refrendada de uno de los escribanos mayores de nuestro cabildo, y sellada con el de sus armas en diez y nueve días del mes de marzo de mil setecientos noventa y tres⁴.

La patente terminaba con las rúbricas de rigor y la siguiente reseña del marqués de Vallehermoso: *permiso que esta embarcación salga del puerto.*

Desde mediados del siglo XIX, estos documentos adquieren un carácter más cercano al del certificado, si bien conservando el contenido y haciendo siempre especial énfasis en que Málaga permanecía libre de contagio. En el mismo Museo de Barcelona encontramos el ejemplo siguiente:

La Junta Municipal de Sanidad de esta Ciudad, Certifica:

Que el capitán Juan Picasso sale de este puerto con destino al de Barcelona mandando la fragata Constancia, ...

Y porque (gracias a Dios) la salud es muy buena en esta ciudad y pueblos de la comprensión (sic) de su Provincia Marítima, sin ninguna sospecha de peste ni otra enfermedad contagiosa, de que se guarda por medio de las precauciones más rigurosas con arreglo a reales Órdenes e instrucciones, ha mandado expedir esta nuestra Carta ...

El interés histórico que presenta el análisis de las patentes de sanidad estriba esencialmente en que el núcleo más importante del tráfico mercantil que salía de los muelles de Málaga era de cabotaje y con destino a los puertos catalanes: Barcelona esencialmente. Además, el tipo de buque era el apropiado para este tráfico: saetías, landros (sic), polacras, jabeques y, en el mejor de los casos, algún bergantín y fragata. Respecto a la naturaleza de la carga, solían ser productos agrícolas (cacao, azúcar, algodón, aceite, ...) y minerales (hierro, cobre y estaño).

Por otra parte, la estética y el contenido de las patentes variaron relativamente poco a lo largo del período objeto de este estudio. Así, en el diario *Eco del Mediodía* del 27 de marzo de 1841, entre otras



cuestiones relacionadas con el tráfico portuario malagueño se recogían las disposiciones referidas a los mencionados documentos, que en lo sustancial decían lo siguiente:

Por orden de la Junta Suprema de Sanidad ... se manda observar bajo la más estrecha responsabilidad de las municipales, la circular de 18 de julio de 1817 y demás posteriores con relación a la expedición y habilitación de patentes ...

Lo que se hace saber a los respectivos capitanes y patrones para su conocimiento, recordándoles con este motivo la obligación en que se hallan de conducir los documentos que correspondan, bien para acreditar los cargamentos y pasajeros que conduzcan a bordo de sus buques, como las demás formalidades que están establecidas, para que no se toque entorpecimiento alguno en su despacho y habilitación⁵.

En lo que quedaba de siglo, aún pudieron experimentar las patentes de sanidad del puerto de Málaga algunos cambios en la estética de las láminas, pero no en su contenido, ya que continuaron desempeñando un papel muy importante en la salvaguarda sanitaria de nuestra ciudad y el *hinterland* con el que se relacionaba.

⁵ Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Sección de Puertos, leg. 5.639/35.

NOTA

Todas las Patentes de Sanidad reproducidas en este trabajo se conservan en el Museo Marítimo de Barcelona, al que agradecemos su valiosa colaboración.