LECCION XIII.

SUMARIO.—Legislacion sanitaria internacional y española referente á las epidemias en general.—Comentarios sobre el Convenio sanitario internacional de Paris de 1852, reformado en 1859.—Texto de este convenio.—Capitulos de la ley orgánica de sanidad de 1855, relativos al servicio sanitario marítimo é interior en tiempos de epidemias.—Real orden de 6 de Junio de 1860, dictando varias reglas que han de observarse en el servicio sanitario marítimo y terrestre mientras se publica el reglamento general del ramo.—Modificaciones que debieran introducirse en nuestra legislacion sanitaria con respecto á la organizacion administrativa provincial y local y al servicio sanitario marítimo.—Informe emitido sobre este punto por la Academia de Medicina y Cirugía de Barcelona en 14 de Mayo de 1871.

Legislacion sanitaria española é internacional referente á las epidemias en general.

Todos los higienistas están de acuerdo respecto á la necesidad de uniformar la legislacion sanitaria en lo relativo á las epidemias en las diferentes naciones del continente europeo. Si todos estos pueblos están vinculados por el comun interés de conservar sus relaciones comerciales, no les importa menos precaver y preservarse de la invasion de las enfermedades epidémicas, que á un mismo tiempo menoscaban gravemente los intereses materiales y morales de las naciones. Con el *Convenio y Reglamento sanitario internacional de Paris*, celebrado en el año de 1852 y reformado en 1859, se ha dado un gran paso en este sentido. Francia ha sido la nacion que ha demostrado mas empeño en el logro de esta empresa eminentemente civilizadora, y, gracias á los esfuerzos

del entendido higienista Melier, ha conseguido que su criterio sanitario haya sido generalmente aceptado por todos los once delegados que concurren á la conferencia internacional de París. Es verdad que en 1852 Francia tuvo tan solo á su lado la Cerdeña, resistiéndose las demás naciones á firmar el convenio; pero con las modificaciones de que fué objeto en 1859, se obtuvo unánime adhesion.

De la lectura de este documento, que á continuacion reproducimos, se desprende que el régimen sanitario marítimo ha sido objeto de considerables mejoras, con las cuales se aspira, no precisamente á anular las medidas cuarentenarias, sino á dulcificar sus rigores y á poner en armonía las necesidades de la salud pública con las del comercio y navegacion, y á someter la imposicion de aquellas, mas bien á las miras de un criterio ilustrado, que á la ciega accion de la rutina. Unánime la Conferencia en reconocer, con Melier, que la importacion de las enfermedades pestilenciales no ha tenido jamás lugar por medio de mercancías, no admite la clasificacion de estas en *susceptibles ó contumaces* y no *susceptibles*. Quedan abolidas las patentes *sospechosa* y *tocada*, quedando por consiguiente solo la *limpia* y la *sucia*. Tampoco se admiten mas que dos cuarentenas: la de rigor y la de observacion. Á diferencia de antes, en que la inspeccion sanitaria se limitaba á la llegada de los buques, ahora comisiones especiales examinan las condiciones higiénicas de las embarcaciones antes de su salida. Concédense franquicias, que la marinería estima en mucho, á los buques que reunen los debidos requisitos de sanidad y que llevan médico, ahorrándoles dias de observacion, y, en cambio, se imponen cuarentenas mas largas á los que no se hallan en tan favorables circunstancias. Esto es un estímulo que ha de ser fecundo en buenos resultados, y no vacilamos en decir con Levy,

que «por solo este hecho, la higiene naval del comercio saldrá del Convenio de 1852.» Aspírase finalmente á suavizar el rigor cuarentenario para con los buque que no hayan tenido ni enfermedades ni defunciones durante la travesía, y se cuentan como dias de observacion el tiempo empleado en el viaje.

Si algo debe pedir, pues, ahora la Higiene pública, no es ya atenuacion de las medidas sanitarias, sino la estricta observancia de las leyes y mayor vigilancia en los puertos, tanto en la inspeccion de salida como en la de arribada.

Hé aquí ahora el texto del Convenio sanitario internacional de 1852, revisado en 1859.

SU MAJESTAD..... S. M..... S. M.....

Animados todos del deseo de resguardar la salud pública, y de facilitar, en cuanto de ellos depende, el desarrollo de las relaciones mercantiles y marítimas en el Mediterráneo, el Adriático, el mar Negro y el mar de Azoff, y en el Océano Atlántico por lo que toca á los puertos de España y Portugal; y habiendo reconocido que uno de los medios mas eficaces para obtener semejante resultado es uniformar en lo posible el régimen sanitario hasta aquí observado en los diversos países, y aligerar al propio tiempo las cargas que por consecuencia de dicha diversidad de régimen pesan sobre la navegacion, han resuelto negociar un CONVENIO especial, y han nombrado al efecto por Plenipotenciarios suyos, á saber:

SU MAJESTAD..... á Mr.....

SU MAJESTAD..... á Mr.....

Los cuales, despues de haberse comunicado sus plenos poderes respectivos, encontrados en buena y debida forma, han acordado las disposiciones siguientes:

ARTÍCULO PRIMERO. Las Altas Partes contratantes convienen en resguardarse, en su litoral, de la *peste*, de la *fiebre amarilla* y del *cólera*, adoptando en comun las medidas administrativas y sanitarias especificadas en los artículos siguientes.

Al propio tiempo se reservan el tomar, en sus puertos respectivos, precauciones excepcionales contra otras enfermedades reputadas importables, señaladamente el *tifo* y la *viruela*.

ART. 2.º La *peste*, la *fiebre amarilla* y el *cólera* son las únicas enfermedades que podrán dar lugar á la adopcion de medidas generales, y autorizarán la imposicion de cuarentena á las procedencias de los países infestados.

Las precauciones que las Autoridades sanitarias respectivas podrán tomar, bajo su responsabilidad, contra las demás enfermedades, sean las que fueren, nunca se aplicarán mas que á las naves infestadas, y en ningún caso se extenderán al país de donde procedan estas.

ART. 3.º Las Altas Partes contratantes convienen en poner el servicio de la Sanidad, en los puertos de sus Estados que se reservan designar, bajo la direccion de un funcionario responsable, nombrado y retribuido por el Gobierno, y asistido por una Junta (*Conseil*) que represente los intereses locales.

En todos los puertos donde las Partes contratantes tienen Cónsules, uno ó mas de estos podrán ser admitidos á las sesiones de las Juntas de sanidad, para hacer en ellas sus observaciones, suministrar datos y dar su parecer sobre las cuestiones sanitarias. Siempre que se trate de tomar una resolucion especial respecto de un país y de declararlo en cuarentena, el Agénte consular de dicho país será llamado á la Junta y oido en sus observaciones.

Las Autoridades sanitarias y los Cónsules, en las mismas localidades, estarán obligados á comunicarse reciprocamente todas las noticias importantes que reciban sobre el estado de la salud pública.

Las Autoridades sanitarias de cada país podrán corresponderse directamente con las de los demás países contratantes, á fin de informarse reciprocamente de las noticias sanitarias que puedan interesarles, sin perjuicio de los datos que están obligados á suministrar, al propio tiempo, á las Autoridades competentes y á los Cónsules.

ART. 4.º Cuando estalle la peste, la fiebre amarilla ó el cólera en una de las circunscripciones sanitarias de los Estados contratantes, la Autoridad sanitaria de la capital del distrito ó circunscripcion declarará oficialmente su existencia. Esta declaracion es la que servirá de norma para aplicar las medidas cuarentenarias en los puertos de arribo.

Extinguida la enfermedad, lo declarará oficialmente la Autoridad sanitaria. Esta declaracion hará que cesen las medidas cuarentenarias en los puertos de arribo, espirado que sea, sin embargo, un término que se fija de 30 dias para la peste, 20 para la fiebre amarilla y 10 para el cólera.

En los puertos donde no haya Autoridad sanitaria debidamente instituida, harán las declaraciones prescritas en los dos párrafos anteriores del presente artículo los Agénte consulares de las Altas Partes contratantes, constituidos en Junta y con asistencia de uno ó mas médicos de la localidad: los Cónsules de las Potencias no signatarias del Convenio serán invitados á formar parte de la Junta.

ART. 5.º Están obligados á llevar patente todos los buques, exceptuados, en tiempo ordinario, los barcos pescadores, los de los pilotos ó prácticos, las chalupas de la Hacienda pública, los guarda-costas y las naves que hacen el cabotaje entre los diferentes puertos de un mismo país.

Aunque, por regla general, no están exentos de llevar patente los

buques de guerra, sin embargo, cuando no hayan podido proveerse de aquel documento por circunstancias excepcionales, la declaracion del Comandante acerca del estado sanitario del punto de partida equivaldrá á la patente en el puerto de arribo.

ART. 6. Desde que empiece á ponerse en ejecucion el presente Convenio, no habrá mas que dos patentes, la *sucia* y la *limpia*; la primera para los casos de hallarse declarada, en el punto de partida, la peste, la fiebre amarilla ó el cólera; y la segunda para cuando no exista ninguna de dichas tres enfermedades. En este último caso, la patente se expedirá limpia, aun cuando exista en el interior del lazareto del país alguna de aquellas enfermedades.

Ningun buque podrá llevar mas que una sola patente.

ART. 7.º Las patentes se expedirán, en el puerto de partida, por la Autoridad sanitaria competente, ó, en defecto de esta, por la Junta formada con arreglo á las prescripciones del párrafo tercero del artículo 4.º del presente Convenio.

En los puertos donde no haya Autoridad alguna sanitaria debidamente instituida, ni posibilidad de formar una Junta de Cónsules, expedirá la patente el Cónsul de la nacion á que pertenezca la nave que ha de despacharse; y á falta de este Agente, se pedirá la patente de sanidad á uno de los Cónsules de una potencia amiga.

En todos los casos visará la patente, el Cónsul del país á que va destinada la nave: este refrendo será ó gratuito, ó retribuido con una cantidad que no podrá pasar de dos francos.

Cuando no resida en el puerto de partida Cónsul del país al cual va destinada la nave, refrendará la patente el Cónsul del país á cuya bandera pertenezca la nave que sale, ó, en su defecto, uno de los Cónsules de las potencias contratantes.

Cuando un buque no salga del puerto dentro de las 48 horas siguientes á la de la expedicion de la patente, esta no será valedera en el puerto de arribo, si no está refrendada por la misma Autoridad que la expidió, la cual expresará si ha habido ó no novedad en el estado sanitario de la localidad. En este caso, el capitán del buque no tendrá que llevar segunda vez su patente al refrendo consular.

ART. 8.º Las patentes y sus refrendos harán mencion del estado de la salud pública, no solo en el puerto de partida, sino tambien en toda la circunscripcion sanitaria.

Tambien deberá consignarse en la patente lá fecha de cualquiera de las dos declaraciones mencionadas en el artículo 4.º Cesará esta obligacion, para la declaracion de extincion de la enfermedad, espirados que sean los plazos fijados en el párrafo segundo del mismo artículo.

Si en el país de partida reina alguna enfermedad que por su semejanza ó su afinidad con la peste, la fiebre amarilla ó el cólera, pudiese hacer presumir la invasion de alguna de estas tres enfermedades, sin que por esto haya todavia motivos para la declaracion que prescribe el pár-

rafo primero del artículo 4.º, la Autoridad sanitaria consignará este hecho en la patente.

ART. 9.º Las patentes y los refrendos serán conformes al modelo anexo al presente Convenio, y harán fé en todos los puertos de las Altas Partes contratantes.

ART. 10. En tiempo de peste, los buques, antes de tomar carga en un puerto del imperio Otomano con destino á uno de los puertos de los países contratantes, serán visitados por un delegado de la Autoridad sanitaria, á fin de hacer constar su estado higiénico y la salud de la tripulación. Esta visita y reconocimiento, en los buques cuya bandera no sea la del imperio Otomano, se harán de acuerdo con el Cónsul de la nación á que pertenezca la nave. No estarán sujetos á esta visita los buques de guerra, ni los de vapor dedicados á un servicio periódico de correos ó de transporte de viajeros; si llevan á bordo un médico sanitario ó comisionado.

Las patentes expedidas en los puertos de Levante, en tiempo de peste, mencionarán el estado higiénico del buque, independientemente del estado de salud de la tripulación y de los pasajeros.

ART. 11. Todo capitán ó patron que haga escala en un puerto, y comunique en él, estará obligado á hacer refrendar su patente.

Queda prohibido á las Autoridades sanitarias el retener en los puertos de escala, ó en los intermedios, la patente expedida en el punto de partida.

ART. 12. Salvo el sistema de los *teskerés*, mientras se juzgue necesario en el imperio Otomano, no se exigirán boletas de sanidad individuales para el embarco de los pasajeros y de los hombres de la tripulación.

ART. 13. El tiempo de la travesía se contará, para todos los buques, desde el momento de la salida, comprobada por el libro de bordo y certificada por la declaración del capitán ó patron de la nave.

ART. 14. Á su arribo, los buques, sea cual fuere su patente, estarán sujetos á la formalidad de la visita ó declaración (*reconnaissance*), y, si ha lugar, á la del reconocimiento (*arraisonnement*), para cerciorarse de su procedencia y de las condiciones generales en que se presenten. La admision á libre plática irá precedida de la visita del buque, siempre que la Autoridad sanitaria lo juzgue necesario.

ART. 15. Los buques que arriben con patente sucia de *peste*, ó de *fiebre amarilla*, se sujetarán á las medidas de precaucion que, segun el artículo 22 del presente Convenio, constituyen la *cuarentena de rigor*.

Para la mas fácil aplicacion de esas medidas cuarentenarias, las Altas Partes contratantes convienen en adoptar el principio de un *minimum* y un *máximum*.

ART. 16. Para la *peste* se fija el *mínimum* en diez dias llenos (de 24 horas), y el *máximum* en quince dias.

Se reserva al Austria, á la Grecia y á la Rusia, en ciertos casos excepcionales de peligro, el derecho de adoptar, con las precedencias del Im-

perio Otomano con patente sucia de peste, aquellas otras medidas que crean indispensables para el resguardo de la salud pública.

ART. 17. Para la *fiebre amarilla*, con accidentes á bordo durante la travesía, el minimum será de *siete dias* llenos, y el máximo de *quince dias*. Cuando no haya habido accidente alguno durante la travesía, el minimum será de *cinco dias*, y de *siete dias* el máximo. Este último minimum de cinco dias podrá rebajarse á *tres dias* cuando el buque haya empleado mas de treinta en la travesía y se halle en buenas condiciones higiénicas.

Los buques de vapor procedentes de las regiones trasatlánticas destinados al servicio periódico de correos ó de transporte de pasajeros, si llevan á bordo un médico sanitario ó comisionado, y no han tenido accidente durante el viaje, podrán ser admitidos inmediatamente á libre plática, cualquiera que haya sido la duracion de la travesía.

ART. 18. Los buques que arriben con patente sucia de *cólera*, podrán ser sujetados á las medidas de precaucion que, segun el artículo 22 del presente Convenio, constituyen la *cuarentena de observacion*. Esta cuarentena no podrá exceder de *siete dias* llenos, incluso el tiempo de la travesía; y si durante esta han ocurrido á bordo uno á mas casos de *cólera*, podrá empezarse á contar la cuarentena desde el momento del arribo.

ART. 19. Todo buque con patente limpia, expedida segun las prescripciones del presente Convenio, será inmediatamente admitido á libre plática, salvas las excepciones mencionadas en los párrafos siguientes:

1.º Cuando un buque salido con patente limpia de un lugar donde reinaba poco antes la peste, la fiebre amarilla ó el *cólera*, llegue antes de espirar los plazos señalados en el párrafo segundo del artículo 4.º, se considerará, de derecho, como de patente sucia.

2.º Todo buque con patente limpia, pero que durante la travesía haya tenido á bordo un caso de peste, de fiebre amarilla ó de *cólera*, será considerado, de derecho, como de patente sucia.

3.º Podrán ser sometidos á una cuarentena de observacion los buques que, si bien con patente limpia, se encuentran en alguna de las condiciones siguientes:

(a) Haber tenido, durante el viaje, comunicacion de naturaleza sospechosa.

(b) Hallarse en condiciones higiénicas notoriamente malas ó capaces de comprometer la salud pública.

(c) Llevar anotada en la patente, segun lo preceptuado en el párrafo tercero del artículo 8.º, la existencia de una enfermedad que por su semejanza ó afinidad con la peste, la fiebre amarilla ó el *cólera*, pueda hacer sospechar la invasion de alguna de estas tres enfermedades en el país de donde procede la nave.

4.º Á las procedencias con patente limpia de los lugares vecinos ó intermedios, en los cuales no se tomen medidas cuarentenarias contra

las procedencias por mar de los países donde reina el *cólera*; se les podrá imponer una cuarentena de observacion de tres dias, contando en este tiempo el que haya durado la travesía.

5.º Á todo buque procedente, con patente limpia, de uno de los puertos del imperio Otomano, se le podrá imponer siempre una cuarentena de observacion que no deberá exceder de diez dias, incluso los que haya durado la travesía: exceptúanse, sin embargo, de esta medida los vapores destinados al servicio regular y periódico de correos ó al transporte de viajeros, si llevan á bordo un médico sanitario ó comisionado. Estos buques, cuando no se encuentran en ninguno de los casos mencionados en los párrafos anteriores, deberán ser admitidos inmediatamente á libre plática, menos en Grecia, donde, en razon de la posicion geográfica de aquel país, podrán ser sometidos, siempre que reine la peste en uno de los puertos del imperio Otomano, á una cuarentena de observacion de cinco dias, sin contar el tiempo de la travesía.

6.º Se reserva *España, Portugal* y puerto de *Gibraltar*, en razon de su posicion geográfica excepcional respecto de las regiones trasatlánticas, el derecho de imponer una cuarentena de observacion de *tres dias* á las personas, y de *siete* á los buques que hayan salido con patente limpia de las Antillas y del golfo de Méjico en el periodo que va desde el dia 1.º de mayo al 30 de setiembre.

ART. 20. Á todo buque que no lleve patente se le podrá imponer, segun las circunstancias, una cuarentena de observacion ó de rigor, cuya duracion fijará la Autoridad sanitaria. La cuarentena de observacion no pasará de tres dias, si el buque no viene de punto notoriamente sano, y se halla además en buenas condiciones higiénicas. Los casos de fuerza mayor ó de pérdida fortúita de la patente, asi como los de falta de refrendo consular, se dejan á la prudente apreciacion de la Autoridad sanitaria.

Será nula toda patente expedida mas de 48 horas antes de la salida del buque, si no ha sido refrendada con arreglo á lo dispuesto en el párrafo quinto del artículo 7.º

Toda patente tachada ó enmendada se tendrá tambien por nula, sin perjuicio de lo demás á que pueda haber lugar contra los autores de aquellas alteraciones.

ART. 21. No se podrá poner en cuarentena á ningun buque sin un acuerdo motivado, tomado dentro de las 24 horas siguientes á la del arribo, y notificado en seguida al capitán ó patron de la nave.

Cuando el contexto de la patente no esté conforme con el del refrendo ó *visa*, podrán aplicarse las medidas cuarentenarias correspondientes al contexto mas grave. La misma regla se observará con los buques de guerra que no hayan sacado patente en el caso previsto por el párrafo segundo del artículo 5.º, cuando la declaracion del comandante no concuerde con los datos oficiales que posea ya la Autoridad sanitaria.

ART. 22. La cuarentena se divide en cuarentena de *observacion*, y cuarentena de *rigor*.

La primera consistirá en observar, por un tiempo determinado, el buque, la tripulación, ó á los pasajeros, sin descarga de las mercancías en el lazareto. Durante esta cuarentena, el buque, incomunicado y vigilado por guardas de la Sanidad, será sometido simplemente á las medidas de higiene que determinen los Reglamentos locales. Las personas la pasarán, á voluntad suya, ó á bordo del buque, ó en el lazareto; y para los buques, y todo cuanto se halle á bordo, empezará á contarse desde el momento en que se ponga el guarda y empiecen las medidas higiénicas.

La cuarentena *rigurosa* es igual á la de la observacion, con la añadidura de medidas especiales de expurgo y desinfeccion, y del desembarque, en el lazareto, de los géneros ó mercancías en los casos previstos por los párrafos primero y segundo del artículo 30: para las *personas desembarcadas* empezará á contarse desde el instante que entren en el lazareto; para los *géneros* desembarcados en el lazareto ú otro recinto reservado, desde que se empiece el expurgo; y para el *buque*, así como para las personas y cosas que se queden á bordo, desde el momento en que se desembarquen los géneros sujetos á expurgo.

ART. 23. La cuarentena de observacion podrá purgarse en el fondeadero ó recinto aislado de cualquier puerto.

La cuarentena rigurosa no podra purgarse, para la peste, sino en un puerto que tenga lazareto; y para la fiebre amarilla podra purgarse en un puerto con lazareto anexo, ó en otro puerto cualquiera, á juicio de la Autoridad sanitaria.

Una cuarentena empezada á purgar en el buque, puede siempre acabarse de cumplir en el lazareto.

ART. 24. Se podrán imponer cuarentenas de diferente duracion, dentro de los límites fijados en el presente Convenio, á las personas, á los géneros y al buque.

ART. 25. Los buques que hayan purgado su cuarentena en un puerto intermedio entre el de salida y el de destino, serán admitidos á libre plática, siempre que acrediten haber sufrido dicha cuarentena, y no hayan tenido con posterioridad accidente alguno, ni comunicacion sospechosa. Con todo, si la cuarentena sufrida en un puerto intermedio ha sido mas corta que la que se aplica en el puerto de destino, podrá completarse en este por una cuarentena de observacion, en la cual se tomará en cuenta todo el tiempo trascurrido hasta el arribo.

La cuarentena purgada en un puerto intermedio se acreditará con una nota especial, que la Autoridad sanitaria pondrá en la patente expedida en el primer puerto de salida.

ART. 26. En cualquier época de la duracion de la cuarentena que se manifieste á bordo un caso de peste, de fiebre amarilla ó de cólera, volverá á empezar de nuevo la cuarentena para el buque, mas no para las *personas desembarcadas* en el lazareto, á menos de que alguna de ellas se presente invadida de alguna de dichas tres enfermedades.

ART. 27. Todo buque tendrá derecho de hacerse á la mar, así antes de entrar en cuarentena, como durante ésta, menos en el caso de hallarse declarada á bordo la peste, la fiebre amarilla ó el cólera. Si el buque no se halla en el puerto de su destino, la Autoridad sanitaria, al devolverle la patente mencionará en este documento la duracion y las circunstancias de su permanencia, así como las condiciones en que se encuentre al partir.

Quando un buque quiera hacerse á la mar, no obstante tener á bordo enfermos de dolencias ordinarias, la Autoridad sanitaria deberá asegurarse previamente de si los enfermos podrán estar debidamente asistidos durante el resto de la navegacion, teniendo siempre el derecho de quedarse en el lazareto los enfermos que así lo desean.

ART. 28. Ninguna medida sanitaria llegará jamás al extremo de rechazar á un buque, sea el que fuere. Si, por circunstancias locales muy excepcionales, no es posible admitirle, se le facilitarán por lo menos todos los auxilios y socorros que reclame su estado y el de los enfermos que tenga á bordo.

ART. 29. Para la aplicacion de las medidas sanitarias se dividirán los géneros en tres clases:

Se comprenden en la primera: las *ropas y efectos de uso*, los *trapos viejos*, los *cueros y pieles*, la *pluma, crin* y *resos ó despojos de animales en general*, la *lana* y las *materias de seda*.

En la segunda clase: el *algodon*, el *lino* y el *cañamo*.

En la tercera: todos los géneros y cualesquiera objetos no incluidos en las clases primera y segunda.

ART. 30. En patente sucia de *peste*, los géneros de la clase primera se desembarcarán siempre, y se expurgarán en el lazareto. Los géneros de la clase segunda podrán admitirse desde luego á libre plática, ó someterse á una simple ventilacion sin descarga, ó desembarcarse en el lazareto para sufrir el expurgo, segun las circunstancias y los reglamentos particulares de cada país contratante.

En patente sucia de *fiebre amarilla*, los géneros de las clases primera y segunda podrán admitirse inmediatamente á libre plática, ó ventilarse á bordo, sin descargarlos, ó desembarcarse y expurgarse en el lazareto.

En patente sucia de *cólera*, los géneros de las clases primera y segunda podrán sufrir la misma cuarentena que el buque.

En todos los casos de patente sucia, los géneros de la clase tercera estarán libres de toda medida cuarentenaria, pudiendo entrar desde luego en circulacion comercial bajo la vigilancia de la Autoridad sanitaria, con excepcion de los *animales vivos*, los cuales quedarán sujetos á las cuarentenas y expurgos usados en los diferentes países.

Todo objeto procedente de un lugar sano y contenido en un paquete, envolvedor ó carpeta sellada oficialmente, y de una materia no sujeta obligatoriamente al expurgo, podrá ser desde luego admitido á libre plática, sea cual fuere la patente del buque.

En todos los casos de patente sucia, las *cartas* y *papeles* se sujetarán al expurgo usado en cada país, ó al que ulteriormente podrá concertarse entre las Altas Partes contratantes. Los Cónsules ó representantes de las potencias contratantes tendrán derecho de asistir á la abertura y al expurgo de las cartas y despachos que les vayan dirigidos. Igual derecho tendrán las Administraciones postales extranjeras en los países donde las haya establecidas.

ART. 31. Salvo los casos mencionados en los párrafos 1.º, 2.º, 3.º, 5.º y 6.º del artículo 19, los géneros y objetos materiales de toda especie, que arriben en buque con patente limpia, estarán exentos de todo trato sanitario y serán inmediatamente admitidos á libre plática.

Exceptúanse los *cueros*, el *crin* y el *trapo viejo*, géneros que, aun con patente limpia, podrán ser objeto de medidas sanitarias. La Autoridad será el juez de esas medidas, determinando su naturaleza y duración.

Exceptúanse igualmente los *géneros* y *objetos alterados* ó *descompuestos*: la Autoridad tendrá el derecho de mandarlos echar al mar, ó de disponer su destrucción por el fuego, salvo aquellos géneros ú objetos que, si bien alterados ó averiados pueden todavía, sin comprometer la salud pública y bajo la vigilancia de la policía local, servir para otros usos que los primitivos á que estaban destinados. Á no mediar un peligro inminente, nunca se podrá tomar acuerdo alguno respecto de los géneros alterados ó descompuestos, sin que su propietario haya sido citado para hacer valer sus reclamaciones, y sin que el Cónsul de su país haya tenido tiempo para defender sus intereses.

Siempre que un buque que arriba con patente limpia, pero comprendido en las condiciones previstas por los párrafos 3.º, 5.º y 6.º del artículo 19 tenga que sufrir una cuarentena de observación en el puerto de arribo, los géneros de las clases primera y segunda podrán sujetarse á la misma cuarentena que el buque.

ART. 32. Además de las cuarentenas previstas y de las medidas especificadas en el presente Convenio, las Autoridades sanitarias de cada país, cuando sobrevenga un riesgo inminente y fuera de toda previsión, tendrán el derecho de prescribir cualesquiera medidas que juzguen indispensables para el resguardo de la salud pública.

El Gobierno del país donde se adopten tales medidas extraordinarias, deberá notificarlo lo mas antes posible á los Gobiernos de los Estados contratantes.

ART. 33. Cada una de las Altas Partes contratantes se compromete á sostener ó á crear para la recepción de los buques, de los pasajeros, de los géneros y demás artículos sujetos á cuarentena, el número de *Lazaretos* que reclamen las exigencias de la salud pública, la comodidad de los viajeros y las necesidades del comercio.

En cada lazareto se establecerá una distribución interior adecuada para que puedan estar facilmente separadas las personas y las cosas correspondientes á las cuarentenas de diferentes fechas.

Habrà en el establecimiento un médico especial; pero los enfermos serán libres de hacerse asistir, à sus expensas y bajo la vigilancia del Director del lazareto, por un médico de su eleccion.

Los enfermos recibirán todos los socorros y la asistencia que tendrian en los mejores hospitales del pais.

Regulará el precio de los viveres una tarifa aprobada por la Autoridad competente.

El lazareto suministrará à sus expensas, à los cuarentenarios, los muebles y efectos de primera necesidad.

Las personas notoriamente pobres serán mantenidas gratuitamente.

ART. 34. Á fin de conseguir la posible uniformidad en los *Derechos sanitarios*, y no imponer à la navegacion de sus respectivos Estados mas cargas que las estrictamente necesarias para cubrir sus gastos de conservacion del personal y del material, las Altas Partes contratantes adoptan por base:

1.º Que todos los *buques* que arriben à un puerto pagarán, sin distincion de bandera, un derecho de entrada ó reconocimiento proporcional à su porte ó número de toneladas.

2.º Que los *buques cuarentenarios* pagarán, además, un derecho ó tanto diario de estancia.

3.º Que las *personas* que cuarentenen en los lazaretos pagarán, sin distincion de nacionalidad, un derecho fijo por cada dia que permanezcan en dichos establecimientos.

4.º Que los *géneros* depositados y expurgados en los lazaretos estarán sujetos à un derecho tasado segun su peso, ó segun su valor.

Fuera de los derechos que se acaban de mencionar, no podrá autorizarse percepcion alguna aplicable à la remuneracion de los médicos de los lazaretos.

ART. 35. Estarán exentos del pago de los derechos sanitarios determinados en el artículo anterior:

1.º Los buques de guerra.

2.º Los buques mercantes de arribada forzosa, aun cuando tomen plática, mientras no hagan operacion alguna mercantil en el puerto al cual abordan.

3.º Los barcos y las naves que están dispensados de llevar patente.

4.º Los niños menores de siete años, y los indigentes embarcados à expensas del Gobierno de su pais, ó de oficio por los cónsules.

Los buques que, durante el curso de una misma operacion, entren sucesivamente en varios puertos del mismo pais, no satisfarán el derecho de entrada mas que una sola vez, en el puerto de primer arribo.

ART. 36. Cada Gobierno acordará y notificará à las demás Partes contratantes una *Tarifa* de los derechos mencionados en el artículo 34.

Queda formalmente abolido todo derecho sanitario no autorizado por el presente Convenio.

ART. 37. La aplicacion de los principios generales consignados en

los artículos que anteceden, y el conjunto de las medidas administrativas que de ellos se desprenden, se determinarán en cada país por *Reglamentos particulares*, cuyo texto se comunicarán los respectivos Gobiernos, á fin de hacer en ellos, si ha lugar, y en cuanto sea posible antes de ponerlos en vigor, las modificaciones que conduzcan á uniformarlos.

ART. 33. Además de las medidas sanitarias comunes y generales hasta aquí expresadas, S. M. el Emperador de los Otomanos, deseoso de cooperar en cuanto pueda á todo lo que tienda á prevenir el desarrollo de la peste, atajar esta enfermedad cuando exista, declararla y oponerse á su propagacion en el exterior, ha acordado, de concierto con las demás Partes contratantes, las disposiciones que siguen, concernientes á la Turquía de Europa, de Asia y de África.

1.^a S. M. I. el Sultan se obliga á promulgar una ley especial para asegurar la existencia y reglar las atribuciones de las Autoridades sanitarias de su Imperio, y en particular del Consejo superior de Sanidad de Constantinopla, el cual seguirá organizado como se halla en el día. Su Majestad Imperial el Sultan se obliga igualmente á promulgar, dentro del mas breve plazo posible, un Código de los delitos y de las penas en materia sanitaria.

2.^a Los Consejos superiores de Constantinopla y de Alejandria, puestos á la cabeza del servicio sanitario, vigilarán sus diferentes ramos, y propondrán las medidas de higiene pública y salubridad que se crean necesarias en todo el Imperio. Redactarán las instrucciones convenientes, cuidarán del debido cumplimiento de las disposiciones prescritas, señalarán los puntos donde hayan de establecerse los diversos Agentes del servicio sanitario; y seguirán en posesion de la prerogativa de nombrar por sí á los empleados sanitarios de todas las categorías.

3.^a Las Potencias contratantes estarán representadas en los Consejos superiores de Constantinopla y Alejandria por Delegados en número igual al de los funcionarios otomanos; y estos Delegados, nombrados por sus Gobiernos respectivos, tendrán voz deliberativa en dichos Consejos.

4.^a Continuará la institucion de los Médicos-inspectores encargados de vigilar el desempeño del servicio sanitario. Además de los que existen en Siria y en los bajalatos de Erzeroum y de Bagdad, se establecerán otros cuatro: uno para la Turquía de Europa, el segundo para el Asia Menor, el tercero para el Egipto, y el cuarto para la Regencia de Tripoli de Berberia. Los dos primeros tendrán su residencia habitual en Constantinopla, el tercero en el Cairo ó en Alejandria, y el cuarto en Tripoli de Berberia.

5.^a Continuarán en su actual organizacion los oficios sanitarios (*Offices sanitaires*) y los puestos de comisionados (*Postes des préposés*). Los Consejos superiores de sanidad de Constantinopla y de Alejandria determinarán el número de los unos y de los otros, los puntos donde deberán establecerse, su circunscripcion, y su jerarquía. Se organizará un servicio sanitario regular en la Regencia de Tripoli de Berberia.

6.^a Los Inspectores sanitarios y los Médicos de las consignas (*bureaux*) deberán estar habilitados para el ejercicio de la Medicina con diplomas expedidos por las Universidades de Europa, ó por las Escuelas de Medicina de Constantinopla ó de Egipto.

7.^a En los varios puertos del imperio Otomano, las procedencias con patente sucia de peste solo podrán ser admitidas en los Oficios centrales que tengan lazareto. Mientras no exista la peste en los puestos de comisionados, podrán admitirse á libre plática las procedencias con patente limpia: esta facultad cesará en tiempo de peste; sin embargo, dichos puestos conservarán en todo tiempo la facultad de admitir á los buques de cabotaje.

8.^a Tribunales especiales, cuya institucion se concertará entre las Altas Partes contratantes, conocerán, en lo sucesivo, de las infracciones contra las leyes y los reglamentos sanitarios, siendo los encargados de juzgarlas, todo bajo la expresa reserva de las disposiciones consignadas en las capitulaciones, y sin que pueda faltarse á ellas.

ART. 39. Aquellas de las Altas Partes contratantes que crean deberse asociar á la Francia para consolidar y extender la institucion de los *Médicos sanitarios europeos*, hoy existentes en Oriente, se pondrán de acuerdo con el Gobierno de la Sublime Puerta para la ejecucion en comun de esta medida.

Despues de haberse arreglado y distribuido entre sí el servicio de dichos Médicos, cada una de las Potencias interesadas cuidará de sufragar los gastos de los puestos que haya tomado á su cargo.

La mision de Médicos sanitarios europeos en Levante tiene por objeto estudiar y comprobar el estado de la salud pública en los países de su residencia, é informar acerca de él á las varias Autoridades locales y al Cuerpo consular.

Por su parte, los Oficios de sanidad, los puestos, las diputaciones, las consignas, etc., tendrán la obligacion de facilitar á los Médicos sanitarios, en todo lo concerniente á la salud pública, datos y noticias regulares escritas, y deberán admitirles en los locales de la Administracion sanitaria cuantas veces tengan por conveniente acudir á ellos para recoger datos ó pedir explicaciones verbales.

Los Médicos sanitarios europeos no serán responsables mas que ante sus Gobiernos respectivos, de quienes recibirán instrucciones especiales.

ART. 40. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de precaverse, en sus fronteras de tierra, de un país infestado, y de declararlo sujeto á cuarentena.

Resérvanse igual derecho respecto de los países que, aunque sanos, no tomen precauciones sanitarias contra los países enfermos.

Las medidas de precaucion que podrán tomarse son:

El aislamiento ó la incomunicacion;

La formacion de cordones sanitarios;

El establecimiento de lazaretos, permanentes ó temporales.

ART. 41. Continuarán vigentes en los Estados de las Altas Partes contratantes las disposiciones sanitarias que no estén en contradicción con el presente Convenio.

ART. 42. La facultad de adherirse al presente Convenio queda expresamente reservada á todas las Potencias que consientan en aceptar las obligaciones que estipula.

ART. 43. El presente Convenio tendrá fuerza y vigor durante cinco años.

Si seis meses antes de expirar ese plazo, ninguna de las Altas Partes contratantes ha hecho saber oficialmente su intencion de que cesen los efectos del Convenio, este seguirá en vigor un año mas, y así sucesivamente, de año en año, hasta la correspondiente declaracion oficial en contrario.

ART. 44. El presente Convenio será ratificado, y las ratificaciones canjeadas en París, en el término de seis meses, ó antes, si es posible.

Dado y ajustado en París el....

El presente proyecto de Convenio sanitario, leído y aprobado en las sesiones de los días 20, 22, 24, 27 y 30 del corriente, bajo todas las reservas hechas por cada Delegado, y salvo la aprobacion de sus Gobiernos respectivos, ha sido firmado por los miembros de la Conferencia sanitaria internacional, en París, el día 30 agosto de 1859.

(Siguen las firmas de los Delegados).

Para la mas cabal inteligencia de este Convenio, hizo el Congreso algunas declaraciones, y expresó ciertos deseos ó votos (*vœux*), que se hallan consignados en sus actas, y que será útil copiar.— Hélas aquí:

ACLARACION AL PREÁMBULO. Entiéndase que las medidas prescritas por el Convenio han de ser ejecutorias, no solo en toda la extension del litoral mencionado en el preámbulo, sino tambien en los puertos interiores de ciertos rios, cuando no se apliquen ya en la embocadura de estos.

AL ART. 2.º En punto á la *responsabilidad* de que habla el párrafo segundo de este artículo, téngase entendido que las Autoridades sanitarias no son responsables sino ante sus Gobiernos, sin que los Gobiernos extranjeros tengan ningun derecho de fiscalizacion, ni de apreciacion; y que *los Tribunales nacionales son los únicos competentes para conocer de las demandas de indemnizacion que puedan entablarse contra las Autoridades sanitarias.*

AL ART. 4.º La estipulacion contenida en el párrafo tercero de este artículo, debe aplicarse así á los puertos de las Potencias contratantes, como á los de los países no contratantes, por manera que las procedencias de estos últimos, con bandera de uno de los Estados signatarios,

puedan participar, á su arribo, del beneficio del régimen convencional.

AL ART. 7.º Acerca del párrafo primero de este artículo, conviene saber que los Cónsules que formen parte de la Junta sanitaria podrán, segun decida esta, ora expedir en su nombre patentes á los buques de sus naciones respectivas, ora desempeñar por turno las funciones de delegados para expedir todas las patentes sin distincion.

AL ART. 10. Entiéndase que á ningun buque se le podrá impedir que tome carga y se haga á la mar, por no haber sufrido la visita prescrita en el párrafo primero de este artículo, ó por resultar de la visita que su estado higiénico es defectuoso.

—Declárase tambien que las palabras *con destino á uno de los puertos de los países contratantes*, no conciernen sino á los puertos en los cuales las Potencias signatarias se hayan comprometido á aplicar las estipulaciones del Convenio.

AL ART. 11. Los Reglamentos particulares de cada Estado dispondrán que si en los puertos de escala ó arribada no pertenecientes á los países contratantes, las Autoridades locales se negasen á devolver la patente (cuya retencion se prohíbe por el párrafo segundo de este artículo), el capitán de la nave deberá hacer certificar esa negativa de devolución por el Cónsul de su país, ó, en defecto de este funcionario, por uno de los Agentes consulares de las Potencias signatarias ó amigas.

AL ART. 12. De las explicaciones dadas por el Delegado turco, en la sesion del 17 de Mayo, resulta que el *teskeré* es voz que, tomada en su mas lata acepcion, significa *billete, boletin, boleta*;—que, aplicado á los viajeros, corresponde á la expresion *pasaporte del interior*, siendo obligatorio para los extranjeros lo mismo que para los súbditos otomanos;—que hay tambien el *teskeré de sanidad*, que testifica el estado sanitario del lugar de donde se sale;—y que este *teskeré*, aunque obligatorio en principio para todos los viajeros, de hecho, ó en la práctica, no se exige á los extranjeros, por cuanto, viajando por mar, suple aquel documento la patente del buque, y viajando por el interior, lo suple el *visa* de su Cónsul ó agente consular.—El Delegado turco recordó en seguida que cuando la Conferencia sanitaria de 1851-52 discutió este punto, en la sesion de 15 de enero de 1852, se declaró unánime en favor de que siguiese en práctica el uso de los *teskerés*, y que él, por su parte, deseaba que la Conferencia de 1859 se declarase en el mismo sentido.—Así lo hizo, en efecto, segun se ve por el contexto del art. 12 del proyecto de Convenio preinserto pág. 181.

—Acerca de este mismo artículo manifestó la Conferencia su *deseo* de que las Potencias signatarias reproduzcan en sus Reglamentos particulares, si no el texto, por lo menos el espíritu de los dos párrafos del art. 27 del antiguo Reglamento formulado por la Conferencia de 1851-52, que dicen así:

De los pasajeros cuya salud fuere sospechosa, y pudiere comprometer á los demás, ó á la nave, podrá la Autoridad sanitaria exigir un certificado

de un médico conocido, al efecto autorizado, y de ello se hará mención en la patente.

También estará la Autoridad sanitaria facultada para oponerse al embarco de un pasajero cuya salud pudiese comprometer la de los demás.

AL ART. 14. Respecto de este artículo hizo el Congreso una declaración y expresó un deseo:

La declaración consiste en que la visita de las naves á su arribo no podrá nunca verificarse, en los puertos otomanos, sin que el Cónsul del país al cual pertenece la nave haya sido avisado para poder asistir, si gusta, á dicho acto.

El deseo se reduce á que los Reglamentos particulares de cada Estado impongan á todo buque la obligacion de izar, á su arribo, hasta el momento de su admision á libre plática, una bandera amarilla, indicativa de que está vedado el comunicar con él.

AL ART. 20. Desea la Conferencia, refiriéndose al párrafo primero de este artículo, que los Reglamentos particulares de cada Estado impongan una multa al Capitan negligente que no se haya provisto de patente en el puerto de partida.

AL ART. 21. Como explanacion del párrafo segundo de este artículo, deberá tenerse entendido que cuando un Cónsul dirija á la Autoridad sanitaria del puerto de destino del buque datos ó informes rectificativos de su *visa* ó refrendo, dicha Autoridad podrá obrar con arreglo al sentido de las rectificaciones.

AL ART. 28. La Conferencia desea que los Reglamentos particulares de cada Estado contengan, con referencia á este artículo, las instrucciones siguientes:

Sea cual fuere el número de enfermos que se hallen á bordo, y sea cual fuere la naturaleza de la enfermedad, nunca podrá ser rechazado un buque, sino que se tomarán respecto de él las precauciones que dicte la prudencia, conciliando los derechos de la humanidad con los intereses de la salud pública.

En los puertos que no tengan lazareto, la Administracion sanitaria local determinará si la nave sospechosa ó enferma ha de ser despedida para un lazareto inmediato, ó si puede anclar en un sitio reservado ó aislado del mismo puerto, bajo la guarda de la Autoridad sanitaria.

La nave no podrá ser despedida para un lazareto, sino despues de haber recibido los socorros y la asistencia que reclamen su estado ó el de sus enfermos, y de haberle facilitado los medios de continuar su viaje.

AL ART. 32. Entiéndase que el conocimiento que los Gobiernos deberán dar de las medidas excepcionales adoptadas en el caso previsto en el párrafo segundo de este artículo, no implica especie alguna de apreciacion, ni de fiscalizacion, por parte de las Autoridades ó de los Gobiernos extranjeros.

AL ART. 33. La Conferencia desea que en los lazaretos se supriman, cuanto sea posible, las rejas, los cerrojos, y todo lo que pueda influir de

una manera desagradable en el ánimo de los cuarentenarios;—*desea* igualmente que los Reglamentos particulares prohiban el separar, durante la noche, á los criados de sus amos.

AL ART. 37. Los Gobiernos contratantes deberán comunicarse siempre sus Reglamentos sanitarios respectivos antes de ponerlos en vigor, á fin de poder introducir en ellos, en cuanto quepa, las modificaciones cuya utilidad se les indique; mas no estarán obligados á esperar, para promulgar dichos Reglamentos, la contestacion de los demás Gobiernos, ni á ponerse de acuerdo con ellos acerca de los puntos en discusion.

AL ART. 38. Los Médicos sanitarios establecidos por la Francia seguirán personalmente en posesion de las plazas que ocupan, y no serán reemplazados por Médicos de otras naciones sino en el caso de vacante. — La Francia se reserva además el derecho de disponer, entre los Médicos sanitarios actuales, las traslaciones ó mudanzas que creyere útiles para el mejor servicio.

AL ART. 39. La Conferencia reconoce la utilidad del establecimiento de los Médicos europeos en el Levante, y se pronuncia por el aumento en el número de sus plazas, deseando que las Partes contratantes se pongan de acuerdo entre sí para alcanzar dicho resultado; pero reserva á cada Estado la facultad de tomar ó no parte en la creacion de nuevas plazas de Médicos sanitarios.

Tambien *desea* la Conferencia que al crear y distribuir los nuevos Médicos sanitarios en los diferentes puntos del Imperio Otomano, las Potencias interesadas se pongan de acuerdo entre sí á fin de que uno de los primeros Médicos que se establezcan en Oriente sea el de la Regencia de Tripoli de Berberia.

DESEO FINAL. Desea la Conferencia sanitaria que cada Gobierno tenga á bien someter á un serio exámen las disposiciones vigentes sobre el transporte de los emigrantes á las regiones transatlánticas, é infligir una severa penalidad á los Capitanes que, durante la travesia, faltasen, respecto de los pasajeros, á las obligaciones que prescriban los Reglamentos de sus países, ó á los deberes que dicta la humanidad.

Trascribimos los capítulos de la ley orgánica de Sanidad de 1855 que hacen referencia al *Servicio sanitario marítimo é interior* en tiempos de epidemias.

CAPÍTULO III.

De los Empleados.

ART. 9.º El Secretario del Consejo de Sanidad y los Directores especiales de los puertos serán facultativos.

ART. 10. El Secretario y los oficiales de la Secretaría del Consejo de

Sanidad, los directores especiales de los puertos, los médicos de visita de naves y los de los lazaretos, serán de nombramiento del Gobierno, á propuesta del Consejo de Sanidad.

Los escribientes y dependientes de la Secretaria del expresado Consejo los nombrará el Vice-presidente, á propuesta del Secretario.

Los demás empleados de las direcciones especiales de Sanidad, y de los lazaretos, serán nombrados por los Gobernadores civiles, á propuesta de las respectivas Juntas provinciales de Sanidad.

ART. 11. Los empleados en el ramo de Sanidad gozarán los mismos derechos activos y pasivos que los empleados en los demás ramos del servicio público, con arreglo á lo que las leyes dispongan.

CAPÍTULO IV.

SERVICIO SANITARIO MARÍTIMO.

De los Directores especiales de Sanidad marítima.

ART. 12. En cada uno de los puertos habilitados se creará una Direccion especial de Sanidad.

ART. 13. El Gobierno clasificará los distintos puertos habilitados de España é Islas adyacentes, con arreglo á su importancia mercantil y sanitaria.

ART. 14. La direccion de los puertos de primera clase se compondrá de un director, un secretario, un médico primero de visita de naves, uno segundo, un intérprete, un oficial de secretaria, dos escribientes, dos patrones de falúa y nueve marineros.

La de los de segunda clase, de un director médico primero de visita de naves, un médico segundo, un secretario, un oficial, un escribiente, un intérprete, un celador, un patron de falúa y seis marineros.

La de los de tercera, de un director médico de visita de naves, de un secretario, celador, un escribiente, un patron de falúa y cuatro marineros.

La direccion sanitaria de los demás puertos habilitados se organizará en la forma que el Gobierno determine, previo informe de los Gobernadores civiles, oyendo á las Diputaciones provinciales. Tambien podrá el Gobierno aumentar ó disminuir el número de marineros, segun las necesidades especiales de cada puerto.

ART. 15. Los directores especiales de Sanidad desempeñarán las funciones que determine el Reglamento.

ART. 16. Estos directores se entenderán de oficio con el Gobernador civil de su respectiva provincia, y los Gobernadores con el Ministerio. En todas las resoluciones facultativas oirán el dictámen del médico de visita de naves.

CAPÍTULO V.

De las patentes.

ART. 17. Las patentes serán uniformes en todos los puertos de la Península é Islas adyacentes, y se extenderán con arreglo á los modelos que publicará el Gobierno.

ART. 18. Solo se expedirán dos clases de patentes: *limpia*, cuando no reine enfermedad alguna importable ó sospechosa, y *sucia*, en los demás casos.

Toda otra patente expedida en el extranjero, sea cual fuere su denominacion, sufrirá el trato de la sucia.

Igual trato sufrirá la limpia que haya mudado de carácter por los accidentes del viaje, y la expedida en puerto extranjero que no esté visada por el Cónsul español en él, ó en alguno de los inmediatos, si allí no lo hubiere.

ART. 19. Todos los buques llevarán patente, excepto los guarda-costas, chalupas de la Hacienda y barcos pescadores.

ART. 20. Los vapores y los buques de vela de travesía que conduzcan á bordo mas de 60 personas, llevarán precisamente profesores de medicina y cirugía, con su correspondiente botiquin, reconocido por el Director especial de sanidad, y aparatos de cirugía competentes.

Estos profesores serán nombrados y retribuidos por las empresas ó navieros: sus deberes y atribuciones serán objeto de una disposicion especial que dictará el Gobierno.

ART. 21. No es obligatoria esta disposicion á los buques que transporten pasajeros de un puerto de la Península á otro de la misma, ó á las islas Baleares y vice-versa.

ART. 22. Al respaldo de las patentes, y en caso de necesidad por listas supletorias, visadas por el Jefe de Sanidad, se anotarán siempre los nombres de los pasajeros que conduzcan.

CAPÍTULO VI.

Visita de naves.

ART. 23. Se reconocerán y visitarán, segun prevenga el Reglamento de Sanidad maritima, cuantos buques lleguen á los puertos, sin cuyo requisito no se les dará plática, ni se les permitirá dejar en tierra persona alguna, ni parte del cargamento.

ART. 24. Los directores especiales podrán eximir de la visita y reconocimiento los buques dispensados de llevar patente, como tambien á los de vapor y cabotaje de cuyas condiciones higiénicas y habitual aseo estén satisfechos. Sin embargo, esta excepcion no será absoluta, particularmente en verano, y cesará por completo cuando exista alguna enfermedad importable en el litoral del reino ó en los países mas cercanos.

ART. 25. La visita se hará inmediatamente á todo buque, incluso los

de guerra y destinados á correos, que arriben al puerto de sol á sol, y aun de noche en casos urgentes, como llegada de correos, naufragios ó arribadas forzosas.

CAPÍTULO VII.

De los lazaretos.

ART. 26. Los lazaretos se dividen en *sucios* y de *observacion*. En los primeros harán cuarentena los buques de patente sucia de peste levantina ó fiebre amarilla, y los que por sus malas condiciones higiénicas hayan sido sujetos al trato de patente sucia. En los lazaretos de observacion, además de verificarse esta para todos los casos que se señalarán, serán considerados como sucios para el cólera-morbo asiático.

ART. 27. Habrá lazaretos sucios y de observacion en los puntos que el Gobierno designe como necesarios.

ART. 28. En cada lazareto sucio habrá dos profesores de la facultad de medicina, un capellan, un conserje, y los porteros y celadores que el servicio haga necesarios.

CAPÍTULO VIII.

De las cuarentenas.

ART. 29. Las cuarentenas se dividen en *rigorosas* y de *observacion*. La de rigor lleva consigo el desembarco y expurgo de las mercancías que se enumeran en el art. 41, y se purga necesariamente en un lazareto sucio. La de observacion puede hacerse en cualquiera de los puertos en que haya lazareto de tal naturaleza, sin precisar el desembarco del cargamento.

ART. 30. Todo buque procedente del extranjero con patente limpia visada por el Agente consular español, con buenas condiciones higiénicas, y sin accidentes sospechosos en el viaje, se admitirá desde luego á libre plática sin mas que la visita y reconocimiento, á no ser que conste oficialmente que en el punto ó puerto de donde proceda el buque se habia desarrollado alguna enfermedad contagiosa.

ART. 31. La patente limpia de los puertos de Egipto, Siria y demás países del Imperio Otomano, será admitida á libre plática, segun se expresa en el artículo anterior, cuando aquel Gobierno complete la organizacion del servicio sanitario, y se hayan establecido médicos de Sanidad marítima en todos los puertos en que se juzgue necesaria su residencia; pero entre tanto será admitida dicha patente cuando los buques hayan empleado por lo menos ocho dias, si traen facultativo, y diez cuando carezcan de profesor.

ART. 32. La patente limpia de los puertos de las Antillas y Seno Mejicano, de la Guaira y Costa Firme, cuando los buques hayan salido desde 1.º de mayo hasta 30 de setiembre, á su llegada á nuestros puertos harán cuarentena de *siete dias* para las personas y buques.

Á las primeras se les contará desde la entrada en el lazareto, y á los segundos desde que termine la descarga. Á pesar de la patente limpia, los buques que, por su mal estado higiénico, induzcan sospecha, podrán quedar sujetos al trato de patente sucia como medida de precaucion.

ART. 33. La patente sucia de PESTE LEVANTINA se sujetará á una cuarentena rigurosa de *quince dias*.

ART. 34. La patente sucia de FIEBRE AMARILLA, sin accidente á bordo durante la travesía, hará una cuarentena rigurosa de *diez dias*, y de *quin-ce* cuando haya habido accidentes.

ART. 35. La patente sucia de CÓLERA-MORBO ASIÁTICO obligará á una cuarentena de *diez dias*, si hubiere acaecido accidente á bordo, y de *cinco dias* si el viaje ha sido feliz.

ART. 36. Las procedencias de los países inmediatos ó intermedios notoriamente comprometidos, así de la fiebre amarilla como del cólera-morbo asiático, y las de aquellos cuyas cuarentenas hayan sido menores que las señaladas por esta ley, sufrirán una observacion de *tres dias*, sujetando el buque á las medidas higiénicas.

ART. 37. La cuarentena que se haga en un puerto intermedio entre el de partida y el de destino, se deducirá de la designada en España para la patente respectiva, siempre que se acredite debidamente.

ART. 38. Los Directores, de acuerdo con las Juntas de Sanidad, podrán adoptar medidas cuarentenarias contra el *tifo*, *viruela maligna*, *dissen-teria* y *otra cualquiera enfermedad importable*; pero estas medidas excepcionables se aplicarán tan solo á los buques infestados, y en nin-gun caso comprometerán al país de su procedencia.

Ninguna medida sanitaria podrá llegar al extremo de rechazar ó des-pedir un buque, sin prestarle los auxilios convenientes.

ART. 39. Los dias de cuarentena se entenderán siempre de 24 horas; y como pudiera ocurrir que en algunos de los buques cuarentenarios se presentase algun caso sospechoso de contagio, la cuarentena principiará á contarse desde el dia en que desaparezca toda sospecha.

ART. 40. Los buques procedentes de puertos en que se ha sufrido la peste, la fiebre amarilla ó el cólera-morbo, seguirán sujetos á las respec-tivas cuarentenas, algun tiempo despues de declararse oficialmente su cesacion. El expresado espacio será el de *treinta dias*, en los casos ordi-narios, para la peste, *veinte* para la fiebre amarilla, y *diez* para el cólera.

CAPÍTULO IX.

De los Expurgos.

ART. 41. En la patente sucia, y aun en la limpia, si el buque no reu-niese buenas condiciones higiénicas, se desembarcarán y expurgarán en el lazareto, ó en sitios adecuados, los géneros siguientes: *ropas de uso y efectos* de la tripulacion y pasajeros, — *cueros al pelo* y *de empaque*, — *pie-*

les, plumas y pelos de animales, — lana, seda y algodón, — trapos, papeles, — animales vivos.

ART. 42. No se admitirán en los lazaretos substancias animales ó vegetales en putrefaccion: cuando se hallaren en estas condiciones, se quemarán ó arrojarán al mar.

La *correspondencia* oficial y de particulares se admitirá desde luego, prévias las precauciones necesarias.

ART. 43. Los efectos del cargamento no mencionados en el artículo anterior, se ventilarán abriendo las escotillas y colocando en ellas las mangueras de ventilacion necesarias.

ART. 44. Se ventilarán en la misma forma que en el artículo anterior se prescribe, el *algodon, lino* y *cáñamo*, cuando durante el viaje no hubiese ocurrido accidente alguno; pues en caso contrario, se descargarán en el lazareto y se expurgarán convenientemente.

ART. 45. En todos los casos mencionados en la segunda parte del artículo 42, y en los dos siguientes, será el buque ventilado, expuesto en seguida á las fumigaciones oportunas, y sujeto á las demás medidas higiénicas que reclame su estado, á juicio del Director de Sanidad del puerto.

ART. 46. En ningun caso se admitirán á libre plática y circulacion los artículos ó géneros del cargamento de un buque cuarentenario interin no haya terminado la cuarentena; exceptuándose los *metales y demás objetos minerales*, que podrán ser admitidos despues de 48 horas, por lo menos, de ventilacion sobre cubierta.

El *numerario* será recibido desde luego, prévias las convenientes precauciones.

CAPÍTULO X.

De los Derechos sanitarios marítimos.

ART. 47. No se exigirán en lo sucesivo otros derechos sanitarios que los que se establecen en la Tarifa adjunta á esta ley.

ART. 48. Los buques extranjeros satisfarán los mismos derechos sanitarios que los nacionales.

ART. 49. Quedan exentos del pago de todo derecho sanitario:

Primero. Los buques de guerra, las *chalupas* de la Hacienda y los buques guarda-costas.

Segundo. Las embarcaciones que entren por arribada forzosa, aunque con libre plática, mientras no descarguen ó verifiquen alguna operacion mercantil.

Los barcos pescadores, y los de cabotaje que no pasan de 20 toneladas, estarán exceptuados de los derechos de entrada.

ART. 50. La recaudacion de los derechos sanitarios se hará directamente por los empleados de Hacienda pública, con intervencion de los de Sanidad.

ART. 51. Las alteraciones que en la Tarifa se hicieren, no regirán hasta transcurridos seis meses desde su publicación, y de haberse notificado á las potencias marítimas.

CAPÍTULO XI.

SERVICIO SANITARIO INTERIOR.

Juntas de Sanidad y sus clases.

ART. 52. En las capitales de provincia habrá Juntas provinciales de Sanidad, y municipales en todos los pueblos que excedan de 1,000 almas.

ART. 53. Las Juntas provinciales de Sanidad se compondrán de un presidente, que será el Gobernador civil ó quien haga sus veces, — de un diputado provincial, vice-presidente, — del Alcalde, — del capitán del puerto en los habilitados, — de un arquitecto ó ingeniero civil, — de dos profesores de la facultad de medicina, dos de la de farmacia y uno de la de cirugía; — además un veterinario, — y tres vecinos que representen la propiedad, el comercio y la industria. Desempeñará el cargo de Secretario de estas Juntas uno de los vocales facultativos, á quien se abonarán 3,000 rs. para gastos de escritorio. El Secretario será elegido por las mismas Juntas.

Los Directores especiales de Sanidad marítima de los puertos habilitados serán vocales de las Juntas de Sanidad, así como lo será también en el pueblo de su residencia el Subdelegado más antiguo de sanidad.

ART. 54. Las Juntas municipales se compondrán del Alcalde, presidente, de un profesor de medicina, otro de farmacia, otro de cirugía (si lo hubiese), un veterinario y de tres vecinos, desempeñando las funciones de Secretario un profesor de ciencias médicas.

El personal de la Junta de Madrid constará de seis individuos más, de los cuales dos serán profesores de ciencias médicas, y uno ingeniero civil ó arquitecto.

ART. 55. Un Reglamento, que formará el Gobierno, oído el Consejo de Sanidad, determinará la renovación, atribuciones y deberes de las Juntas provinciales y municipales, en consonancia con las leyes orgánicas de Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, tanto en tiempos ordinarios como en casos extraordinarios de epidemia.

ART. 56. Todas las Juntas que en el día existen continuarán en el desempeño de sus funciones sin alteración, hasta que se organice el servicio sanitario en la nueva forma que se le da en esta ley.

CAPÍTULO XII.

Del sistema cuarentenario interior.

ART. 57. Se prohíbe, por regla general, la adopción del sistema cuarentenario.

ART. 53. Cuando circunstancias especiales aconsejaren algunas medidas coercitivas interiores, el Gobierno dispondrá el modo como deben ejecutarse.

ART. 59. También dictará el Gobierno las reglas para los acordonamientos fronterizos, cuando alguna epidemia los haga necesarios.

Una real orden de 1860 dicta varias reglas que han de observarse en el servicio sanitario marítimo y terrestre mientras se publica el Reglamento general del ramo.

REAL ÓRDEN de 6 de junio de 1860, dictando varias reglas que habrán de observarse en el servicio sanitario, marítimo y terrestre, mientras se publica el Reglamento general del ramo.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—*Beneficencia y Sanidad.*—*Negociado 3.º*—Clasificados por real decreto de esta fecha los puertos habilitados de la Península é Islas adyacentes, para los efectos que establece la ley de Sanidad, la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien acordar las siguientes reglas que habrán de observarse en el servicio sanitario, marítimo y terrestre, interin se publica el Reglamento general del mismo.

1.ª Las Juntas provinciales de Sanidad, así las de las capitales del interior, como las del litoral, se renovarán cada dos años, pudiendo ser reelegidos sus individuos.

2.ª Los Gobernadores de provincia elevarán al Ministerio de la Gobernacion, antes del 15 de diciembre próximo, la propuesta en terna de los vocales elegibles que menciona el primer extremo del art. 53 de la ley del ramo.

3.ª Las Juntas municipales se renovarán en el mismo período y forma que las provinciales, á propuesta del Alcalde y eleccion del Gobernador de la provincia.

4.ª El cargo de vocal de las Juntas de Sanidad es honorífico y gratuito; da derecho á la consideracion pública y á la del Gobierno; y no podrá renunciarse sino por causa notoria ó plenamente justificada.

5.ª Las Juntas de Sanidad del interior cuidarán escrupulosamente de la observancia de la Higiene pública, y con especial esmero de cuanto haga relacion á la buena calidad de los alimentos, aguas y aseo de las poblaciones, procurando estirpar ó alejar inmediatamente de ellas todos los focos de infeccion.

6.ª En las Juntas de Sanidad marítima habrá constantemente un vocal de turno, para vigilar y disponer lo conveniente á fin de que el servicio no se retrase ni ocasione perjuicios, por este concepto, á los buques que pidan entrada en la bahía.

7.ª La visita á los buques se hará, bajo la directa responsabilidad del vocal de turno, personalmente por el Médico de visita de naves, acom-

pañado del intérprete, si el buque fuere extranjero, y de los demás dependientes de la Secretaría que el servicio haga necesarios.

8.^a No será admitido á libre plática ningun buque sin que presente su patente limpia y en regla, y sin oír el parecer del Médico que haya practicado la visita en cuanto al estado higiénico de aquel, su tripulacion y buenas condiciones del cargamento.

9.^a Cuando este consista en artículos de consumo para el alimento público, y se halle averiado, no se permitirá su descarga en tierra.

10. Serán despedidos para los lazaretos de San Simon ó Mahon todos los buques de patente sucia, ó que procedan de puertos infestados por la peste levantina ó fiebre amarilla, los que hayan tenido ó tengan á bordo muertos ó enfermos de tifus, escorbuto, viruela maligna ú otra dolencia de conocido carácter contagioso; los que carezcan de patente, y no justifiquen de una manera satisfactoria su falta; y los que por su deplorable estado higiénico, ó funestos accidentes durante la travesía, merezcan que se les sujete al trato de cuarentena rigurosa.

11. Serán despachados para cualquiera de los lazaretos de observacion establecidos en los puertos de primera clase, los buques que lleven patente sucia de cólera-morbo, los cuales sufrirán la cuarentena que señala el art. 35 de la ley: además se despedirán para los mismos los buques procedentes de puertos extranjeros que no traigan visada la patente por los Agentes consulares españoles, siempre que los haya en el puerto de su salida; los que hayan tenido muertos durante el viaje, conduzcan enfermos de disentería ó de cualquiera otra dolencia febril no contagiosa; los que hayan tenido roce ó comunicacion en el mar con buques infestados ó de ignorada procedencia; los que hayan salido de puertos sucios durante los primeros 15 dias siguientes á la declaracion oficial de haber cesado la enfermedad, y todos aquellos cuyo estado higiénico no sea cumplidamente satisfactorio. Á estos buques se les aplicará el trato que determina el art. 35 de la ley de Sanidad.

12. Se entiende por puertos *notoriamente comprometidos*, para los efectos que expresa dicho art. 36, los que, sin adoptar ninguna clase de precauciones sanitarias, se hallen en continuo trato con puertos apestados dentro de un espacio de 10 leguas. Asimismo se considerarán como puertos *comprometidos*, y sus procedencias sujetas á la observacion que señala el citado art. 36, aquellos que, aunque oficialmente no hayan sido declarados sucios, sea notorio su mal estado sanitario.

13. Ninguna Junta de Sanidad marítima podrá alterar por sí los acuerdos tomados por otra. Las dudas que ocurran, tanto acerca de este particular, como con referencia á la práctica de las reglas 8.^a, 9.^a, 10, 11 y 12, las consultarán inmediatamente, *por el telégrafo*, á la Direccion general del ramo en el Ministerio de la Gobernacion.

14. Los Gobernadores de las provincias marítimas con lazaretos de observacion, excitarán el celo de las respectivas Juntas de Comercio, para que los auxilien como directamente interesadas en la existencia

del lazareto, á fin de que este se plantee con la brevedad posible y las condiciones propias á los establecimientos de su clase.

15. Las Juntas de Sanidad de los puertos de primera clase destinarán para el servicio de los lazaretos de observacion al segundo Médico de visita de naves, y el número de Celadores que consideren indispensables.

16. Los lazaretos sucios de San Simon y Mahon dependerán directa y exclusivamente, el primero del Gobernador de la provincia de Pontevedra, y el segundo del Subgobernador de Menorca.

17. Se recomienda muy especialmente á los Gobernadores de las provincias marítimas que la recaudacion de los derechos sanitarios se verifique con la exactitud y puntualidad que previene el art. 50 de la ley de Sanidad.

18. En los primeros 15 dias de julio y enero de cada año, remitirán á la Direccion general una nota detallada de los derechos sanitarios recaudados en el semestre respectivo.

19. Toda exaccion que se haga por los dependientes de la Sanidad marítima, que no se halle comprendida en la Tarifa adjunta á la ley, será penada con la pérdida del empleo, sin perjuicio de lo que resulte de la causa que se forme, si á ello hubiere lugar.

De real orden lo comunico á V. S. para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 6 de junio de 1860. — POSADA HERRERA. — Sr. Gobernador de la provincia de.....

Aun cuando las Direcciones especiales de Sanidad marítima, fueron creadas por la ley orgánica de Sanidad de 1855, no se planteó tan importante servicio hasta 1867, á cuyo efecto, é interin se aprueban y publican los reglamentos, se expidió con fecha 26 de abril del mismo año una real orden dictando las reglas que á continuacion transcribimos:

1.^a Los puertos mercantes de la Peninsula é Islas adyacentes se dividen bajo el punto de vista sanitario en cuatro clases.

2.^a Se considerarán como de primera clase Alicante, Barcelona, Cádiz, Málaga, Santander, Cartagena y Valencia. De segunda Almería, Coruña, Bilbao, Tarragona, Sevilla y Vigo. De tercera Algeciras, Palma de Mallorca, Mahon (Baleares), las Palmas y Santa Cruz de Tenerife (en Canarias), San Sebastian, Torrevieja y Águilas. De cuarta todos los demás que no se hallen habilitados ni comprendidos en la anterior division.

3.^a En los puertos de primera, segunda y tercera clase el servicio de Sanidad marítima será desempeñado por un Director especial facultativo y los empleados que se señalen en las correspondientes plantillas aprobadas por S. M.

4.^a En los de cuarta clase continuarán por ahora prestando el servicio los empleados que hoy le tienen á su inmediato cargo; no tendrán sueldo fijo, y percibirán tres cuartas partes de los derechos sanitarios que se recauden en los respectivos puertos.

5.^a Cuidará V. S. de que para el 15 de mayo próximo queden definitivamente establecidas las Direcciones especiales de Sanidad marítima de los puertos de esa provincia, debiendo hacerse la entrega por el actual Secretario de la Junta provincial de los documentos, libros y demás antecedentes que tengan relacion con el ramo de Sanidad marítima.

6.^a Correspondiendo á V. S. la direccion superior del servicio sanitario de esa provincia, procurará se comuniquen inmediatamente á los Directores de los puertos de la misma cuantas órdenes é instrucciones reciba relativas á tan interesante ramo, decidiendo siempre con la debida oportunidad cuantas consultas le sean hechas por aquellos funcionarios. En caso de duda, consultará V. S. siempre antes de resolver con la Direccion general.

7.^a En los casos de que habla el art. 33 de la ley, convocará V. S. inmediatamente á la Junta provincial de Sanidad á fin de que con su acuerdo adopten los Directores de puertos las medidas cuarentenarias excepcionales y urgentes que correspondan: sin perjuicio de esto, V. S. dará inmediatamente cuenta por telégrafo á la Direccion general del ramo.

8.^a Fijará V. S. muy especialmente su atencion en todos los actos del servicio de Sanidad marítima de los puertos de esa provincia, inspeccionando por sí las operaciones cuando lo crea conveniente; vigilando se lleven los libros de registro é intervencion de los derechos sanitarios que devenguen los buques, y dispondrá se remitan á la Direccion general de Beneficencia y Sanidad los estados mensuales y anuales de movimiento de buques y recaudacion que se hubiese realizado durante ambos periodos.

9.^a Los directores especiales de Sanidad marítima de los puertos son los inmediatamente responsables del exacto cumplimiento del importante servicio que les está confiado con arreglo á la ley. Para el mejor y mas acertado desempeño de su cargo se atenderán á las prescripciones siguientes:

Primera. Dispondrán se lleve con puntualidad y exactitud los libros de registro é intervencion de derechos sanitarios, y el copiador de Reales órdenes y circulares que emanen de este Ministerio y de la Direccion general del ramo.

Segunda. Que se remita el dia 8 de cada mes el estado expresivo del movimiento de buques del anterior.

Tercera. Que se anoten diariamente en un cuaderno manuable las alteraciones que se noten en la salud pública de los países extranjeros y en los puertos de los litorales fronterizos.

Cuarta. Cuidarán con particular esmero de la salubridad y limpieza de los puertos de su cargo.

Quinta. Dirigirán las operaciones de policía sanitaria de habilitacion y carga.

Sexta. Expedirán y refrendarán las patentes de Sanidad con las notas y observaciones que proceda segun cada caso especial.

Sétima. Acordarán ó negarán la admision á libre plática á los buques segun lo dispuesto por la ley y órdenes particulares que hubieren recibido de sus superiores. En los casos de duda consultarán al Gobernador de la provincia para que éste por telégrafo lo haga á la Direccion general.

Octava. La visita de naves la harán personalmente acompañados del Médico consultor, cuyo dictámen oirán. Si no estuviesen conformes sobre el trato á que deba sujetarse al buque visitado, extendiendo su dictámen ambos, se elevará á consulta del Gobernador de la provincia, que resolverá oyendo á la Junta provincial de Sanidad. Si el caso fuese muy urgente, podrá decidir el Director; pero consignando siempre el dictámen del Médico de naves, y aceptando toda la responsabilidad por su acuerdo.

Novena. Los Directores deberán estar en frecuente correspondencia entre sí, como tambien con las Autoridades sanitarias de los países extranjeros limitrofes ó que con mas frecuentes relaciones estén con el nuestro, á fin de tener oportunamente noticias del estado de la salud pública de todos los litorales.

Décima. Darán parte diario á los Gobernadores del movimiento de buques en el puerto, y de todo lo que ocurra notable.

Undécima. Firmarán las cuentas de los adeudos sanitarios.

Duodécima. Impondrán las multas en que incurran los Capitanes de los buques.

Décimatercera. Tendrán á su cargo el material de las Juntas de Sanidad.

Décimacuarta. Se pondrán de acuerdo con los Capitanes de los puertos y los Administradores de la Aduana á fin de que el servicio de los tres ramos marche con la regularidad que corresponde.

Décimaquinta. En los puertos de primera y segunda clase suplirá al Director el Médico segundo de visita de naves. En los de tercera y cuarta los Médicos honorarios, que serán nombrados por la Direccion general á propuesta de los Gobernadores de las provincias.

Décimasexta. En el ejercicio de su cargo se entenderán directamente con los Gobernadores, Alcaldes y con las demás Autoridades en los casos en que necesiten de su auxilio para el mas expedito desempeño de sus funciones.

Décimasétima. Siendo los Directores especiales de Sanidad marítima los Jefes superiores en el puerto, todos los empleados del ramo les deben obediencia y respeto. Cualquiera falta que se cometa por un em-

pleado subalterno será castigada, si es leve con una multa equivalente á la pérdida de 10 dias de haber, y si fuese grave con la que disponga la Direccion general, oyendo previamente al Director y al Gobernador de la provincia.

10. En la parte exterior de la casilla de Sanidad de los puertos se fijará, en una tablilla en forma de edicto, un anuncio que firmarán los Directores, insertando las tarifas de los derechos de Sanidad que se exigen en los puertos y lazaretos de España á fin de que los Capitanes, patrones y consignatarios sepan á qué atenerse respecto al pago de derechos, debiendo expresarse en el anuncio que ningun empleado de Sanidad marítima podrá percibir otra cantidad por el despacho de los buques mas que las que figuren en dichas tarifas y están autorizadas por la ley y disposiciones superiores.

11. Hasta la publicacion del reglamento general de Sanidad marítima se declara vigente la real orden circular de 6 de junio de 1860 en cuanto no se oponga al cumplimiento de esta soberana disposicion.

De real orden lo digo á V. S. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 26 de abril de 1867.—Gonzalez Brabo.
—Sr. Gobernador de la provincia de.....

Con fecha 24 del propio mes se expidió otra real orden clasificando las lazaretos de la Península é Islas adyacentes.

Las modificaciones que debieran introducirse en nuestra legislacion sanitaria con respecto á la organizacion administrativa, provincial y local y al servicio sanitario marítimo, se encuentran consignadas en el extracto del siguiente *Informe*, que, con fecha 14 de Mayo último,—1871—ha emitido la Academia de Medicina y Cirugía de Barcelona con motivo de una consulta hecha á la misma por el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion. Este documento, en cuya discusion hemos tenido la honra de intervenir y cuya redaccion hace el mas completo elogio del ponente de la Comision, Dr. Don Francisco de Paula Campá, nos releva de entrar en apreciaciones criticas sobre tan importante materia.

Los puntos consultados fueron los siguientes:

1.º «Modificaciones que conviene introducir en la ley de Sanidad de 1855 y disposiciones posteriores, relativamente al trato cuarentenario de buques, segun las distintas enfermedades que puedan importar y condiciones en que estos se hallen á la llegada á nuestros puertos, con-

formes con los consejos de la experiencia y adelantamiento científico desde la formación de dicha ley. Debiendo tenerse presentes las distintas condiciones climatológicas y demás circunstancias que diferencian los puertos del Norte de los del Mediodía, para no obligar á los buques á una misma cuarentena.—2.º Si los lazaretos de observación tal como hoy funcionan, responden al fin para que se crearon, ó si es conveniente adoptar medidas de precaución para todas las procedencias llamadas á sufrir este tratamiento, como el ventileo del cargamento, desembarque de algunos efectos, fumigaciones, etc., en el menor tiempo posible, en cuyo caso llamaríanse mas propiamente lazaretos de precaución. É igualmente, si los edificios que hoy los constituyen, son suficientes, ó qué reformas necesitan.»

Descendiendo despues de varias observaciones, que forman la base de un juicio científico, á contestar los puntos que formula el Gobierno, la Comisión manifiesta respecto al

«Primer punto. Que la ley de Sanidad de 1855 en lo que se refiere á cuarentenas y lazaretos, bien interpretada y sobre todo bien observada puede servir perfectamente hoy dia para evitar en nuestro país las invasiones de fiebre amarilla. Todas las disposiciones posteriores que se han dado en el sentido de modificarla disminuyendo su severidad, como tambien las interpretaciones laxas de sus artículos ambiguos, la han maleado hasta el punto de hacerla inútil durante el último verano para prevenir la invasión del tifus icterodes. Para corregir este mal y al propio tiempo para aumentar las garantías de seguridad, no titubea la Comisión en proponer lo siguiente:

»1.º Restablecimiento en toda su integridad de la ley de 28 de Noviembre de 1855 en la parte que hace referencia á sistemas cuarentenarios ó sea de sus capítulos 5, 6, 7, 8 y 9.

»2.º Que el artículo 13 se redacte en términos que no puedan expedirse por las Autoridades de los puertos, ó por los agentes consulares en el extranjero, patentes ambiguas (mal llamadas *tocadas ó sospechosas*), considerándose absolutamente como *sucia* toda patente que proceda de un punto en que se haya presentado un caso de enfermedad exótica importable.

»3.º Que el artículo 32 se redacte añadiendo despues de la palabra *cuarentena*, el adjetivo rigurosa, refiriéndose á la distinción del artículo 29. Esta modificación conforme con el espíritu de la ley, tiene por objeto evitar que se interprete dicho artículo, como ha venido haciéndose últimamente, por cuarentena de observación en puerto habilitado, dando origen al desarrollo de la enfermedad dentro del puerto luego de empezada la descarga del buque. La explicación y razón científica se encuentra en la índole propia del tifus icterodes, cuya importación tiende á prevenir el citado artículo. Su incubación puede durar mas tiempo del

que han empleado los buques en la travesía de las Antillas, sobre todo si son de vapor, y su desarrollo coincide entonces con el alijo del cargamento, lo cual puede evitarse únicamente con el espurgo y ventileo que se establece en las cuarentenas rigurosas.

»La Comisión está tan convencida del interés que en sí lleva la modificación que propone, que casi se promete de su observancia absoluta la inmunidad de nuestros puertos.

»4.º Establecer el servicio sanitario marítimo de que trata el capítulo 4.º sobre tales bases, que hagan completamente efectiva la observancia genuina de la ley.

»El personal facultativo ha de ser suficiente para atender á las necesidades de los puertos según su importancia: para que las visitas de naves sean eficaces han de ser pasadas personalmente por los médicos en todos los casos, pero principalmente en las procedencias de las Antillas á que se refiere el art. 32, y en este punto no solo se debe ser exigente, sino que la ley ha de colocar á los médicos en disposición de poderles exigir toda la responsabilidad. Por esto cree también la Comisión que en los médicos, y sobre todo en los Directores de Sanidad marítima deben buscarse todas las garantías de saber, integridad y responsabilidad que humanamente sea posible: esto se conseguiría haciendo de dichos empleos una carrera civil, en la que se entrara por rigurosa oposición verificada en la respectiva facultad de Medicina, para probar en ella extensos y bien cimentados conocimientos de patología, higiene y epidemiología; que se ascendiera en ella por concurso científico, y en que figure, si es posible, al lado de la responsabilidad moral hija de la conciencia y del saber, la responsabilidad material que se exige para otras carreras del Estado. La importancia social y lo grande de los intereses materiales que vienen envueltos en esta cuestión legitiman todas las exigencias que la ley formule, llegando esta severidad hasta el punto de que la Comisión crea no deber admitirse los derechos hasta hoy adquiridos si no los sancionan las suficientes pruebas de idoneidad científica.

»5.º La Comisión cree que no deben formularse diferencias esenciales en el régimen cuarentenario para los puntos del Norte y del Mediodía de nuestra península. La razón científica es la siguiente: toda la costa española se encuentra dentro los grados de latitud en que es posible el desarrollo de la fiebre amarilla, y las condiciones climatológicas independientes de aquel dato geográfico y enlazadas con los caracteres topográficos de localidad, no son tales que induzcan á formular principios de exclusión. Quizás en toda la costa del mar Cantábrico haya alguna menor disposición para la importación del tifus icterodes que en la del Mediterráneo, á causa de ser más prematuro en aquella el invierno, pero esto no puede relevar de las medidas preventivas, sobre todo cuando estas se relacionan más con el estado especial de los puertos de salida de las embarcaciones, que con las condiciones de los puertos de arribada.

»Respecto al cólera-morbo, se ha dicho ya que estaba poco sujeto á influencias climatológicas y por lo mismo no deben, en tésis general, las condiciones geográficas modificar los medios de profilaxis.

»6.º Derogacion del Decreto del Gobierno Provisional de 9 de Diciembre de 1863 por el que se exime á los buques de hierro cumplimiento de lo prescrito en los artículos 32 y 34 de la ley de Sanidad. Lo absurdo de las razones en que se fundó aquella excepcion, tuvo el honor de manifestarlo esta Academia en su dictámen de 11 de Julio de 1869, solicitado por el Ayuntamiento popular. Si alguna excepcion de la ley debiese hacerse para los buques de vapor procedentes de las Antillas, seria la de aumentar los dias de cuarentena y el rigor y extension del espurgo, puesto que la rapidez del viaje, el acumulo de pasajeros y la menor ventilacion del buque hacen mucho mas posible el transporte de los gérmenes epidémicos en toda su potencia de desarrollo. Desgraciadamente la experiencia de la última epidemia vino á confirmar los tristes vaticinios de este Cuerpo científico, tuvo valor para señalar el yerro, previó los sucesos y no fué oído: los buques de vapor trajeron á España gérmenes de un mal cuyos desastres lloran aun la sociedad y el comercio á cuyas exigencias fué hecha aquella modificacion trascendental de la ley de Sanidad.

»7.º La Comision no puede menos que recomendar la modificacion del capítulo 11, que trata de las Juntas de Sanidad. Si estas en las épocas normales son simples Corporaciones consultivas de las Autoridades, es preciso que en tiempo de epidemia gocen de existencia autónoma y tengan facultad de iniciativa y de ejecucion. Refúndanse en una sola Junta la provincial y la municipal que existen en las capitales de Provincia para evitar perjudiciales dualismos, déselas una organizacion científica que responda completamente á su objeto y revístaselas, desde el momento que amenaza una epidemia, de facultades discrecionales, y es bien seguro que la sociedad no tendrá por que arrepentirse de confiar sus intereses á la ciencia, que prefiere siempre prevenir el mal á combatirlo, pero que, cuando llega tristemente este caso, debe ser completamente libre en su esfera de movimiento y en sus medios de ejecucion para llegar á un resultado positivo, rápido y completo.

»Hase dicho á menudo que la ciencia estaba en oposicion completa con el comercio: este es un error que conviene desvanecer: la ciencia no puede transigir con cierto mercantilismo egoista, que como todas las pasiones individuales, agota las fuentes del bienestar general, pero es el mejor tutor, la salvaguardia mas segura del verdadero comercio honrado y fecundo, que teme siempre mas, y con razon, las grandes calamidades públicas, que los pequeños entorpecimientos y pérdidas circunscritas que puedan contribuir á alejar aquellas.

»Respecto al segundo punto consultado ó sea á la suficiencia y organizacion de los actuales lazaretos, cumple á la Comision manifestar:

»1.º En cuanto á lazaretos sucios son indudablemente suficientes

los dos que en la actualidad existen. Tal vez su construcción y hasta su topografía pueden discutirse bajo el punto de vista de los principios fundamentales de la ciencia; pero dada la dificultad de mejorar sus condiciones, y teniendo en cuenta que hasta aquí han correspondido prácticamente á su objeto, pueden subsistir sin modificaciones; pero la severidad ha de ser en ellos extrema, su Reglamento debe ser cumplido con rigor, y debe exigirse á sus Directores y empleados la misma ciencia, la misma integridad y la misma responsabilidad que á los Directores de Sanidad de los puertos. El Gobierno debiera crear una Inspección de Lazaretos independiente y sábia, como el mejor medio de evitar abusos y estirpar prácticas viciosas.

»2.º Respecto á los lazaretos de observación en puertos habilitados, deberá establecerse que solo puedan subsistir en aquellos en que sea posible la colocación de los buques á una respetable distancia de la población y con completo aislamiento de las demás embarcaciones. Con iguales circunstancias deben estar emplazados los edificios destinados á lazaretos. Permitir que un buque pase su cuarentena, aunque sea de simple observación, amarrado á un muelle ó anclado á pocos metros de los buques limpios, es hacer completamente ilusoria esta medida preventiva, así como un lazareto colocado en el fondo del puerto y rodeado de almacenes y viviendas, no solo deja de servir para su objeto, sino que se convierte en un peligro. Bajo este punto de vista, el lazareto del puerto de Barcelona al que puede referirse esta Comisión con todo conocimiento, debe sufrir modificaciones radicales, tanto respecto al sitio de anclaje de los buques, como á emplazamiento del edificio que debe ser llevado al extremo de uno de los muelles últimamente construidos.

»3.º La Comisión acepta la idea indicada por el Gobierno en su consulta de convertir los lazaretos de observación en lazaretos de precaución, ampliando el espurgo y el ventileo, desembarque de efectos contumaces y fumigaciones, siempre y cuando todas las operaciones puedan hacerse completas y en lugares á propósito, tanto para eficacia de la embarcación, como para inmunidad del puerto. Si esto se estableciera, creando en los actuales lazaretos de observación los medios convenientes antes mencionados, podría armonizarse con la modificación del artículo 32 previamente propuesta, y tolerar que las procedencias de las Antillas *con patente limpia y sin accidente*, verificasen su espurgo en dichos puertos habilitados; en cuanto á las patentes no limpias y á los buques que tuvieren novedad en la travesía deben irremisiblemente ir á lazareto sucio.

»Los lazaretos de precaución así organizados podrían servir bien para cuarentena de cólera-morbo, en el sentido que lo admite el artículo 26 de la ley.

»Finalmente, la Comisión cree que como complemento de todo lo expuesto, y para conseguir el exacto cumplimiento de la ley sanitaria, que es al fin la única garantía de inmunidad, debe el Gobierno de S. M. fijarse

muy especialmente en una cuestion, que, si no es de higiene, puede muy bien ser de Medicina legal y por lo mismo entra en el terreno de nuestra competencia. Quiere referirse la Comision á la penalidad de los delitos contra la salud pública. Las infracciones de la ley de parte de los que deben observarla y sobre todo de parte de los que deben aplicarla, han de considerarse como delitos gravísimos previstos en el Código penal y severamente castigados. Si la gravedad de una falta debe medirse por la trascendencia de la misma, es indudable que el ánimo mas prevenido, que el entendimiento mas despreocupado, verá en los delitos contra la salud pública verdaderos crímenes de lesa sociedad. Si el empleado de los puertos, de los lazaretos, cualquiera que sea su categoria, sabe que hay al lado de la ley sanitaria un Código penal severo, un fiscal que le acuse y un juez inflexible que aplique las prescripciones de aquel, de seguro que la ley será cumplida y la sociedad verá eficazmente garantidos sus mas caros intereses.

«Tal es, M. I. Sr., lo que esta Comision ha creido debía exponer al exámen y aprobacion de los miembros de la Academia, para llenar el cometido que la misma tuvo á bien imponerle.»