

# Notas sobre la sanidad marítima mallorquina en el siglo XVIII

JOSÉ MARÍA JESÚS CORTÉS VERDAGUER.

## 1. La Sanidad mallorquina.

Durante el siglo XVIII los puertos europeos del Mediterráneo se vieron libres de los estragos de la peste, si exceptuamos el caso de Marsella en 1720 y el de Messina en 1743. En cambio, las localidades costeras del norte de Africa y Mediterráneo Oriental padecieron frecuentes contagios durante este periodo, siendo consideradas como focos endémicos de la peste. Se ha justificado tal diferencia invocando la organización sanitaria marítima europea frente a la ausencia de la misma en las otras localidades. Las instituciones encargadas de velar por la prevención sanitaria, las llamadas magistraturas de sanidad, aparecieron en Italia septentrional durante el siglo XV.<sup>1</sup>

El ejemplo italiano se difundió, siguiendo las rutas comerciales, por los distintos países europeos. En Mallorca la Junta de Morberos o Morbería era la institución encargada de velar por la salud pública, datándose su aparición también en el siglo XV. Dependía del Gran i General Consell, contándose entre sus competencias impedir el desembarco de personas y mercancías procedentes de lugares sospechosos de padecer la peste, tal y como recogían las reglamentaciones sanitarias fechadas en 1459 y 1475.<sup>2</sup>

Su jurisdicción se extendía por toda la isla. Dicha junta estaba integrada por tres morberos, elegidos anualmente por sorteo entre los estamentos de caballeros, ciudadanos y mercaderes. Contaban con los servicios de un escribano o secretario, de un médico y un cirujano del Morbo, y tenían a sus órdenes guardias para ejercer las labores de vigilancia que les fuesen encomendadas. Las embarcaciones arribadas del exterior debían dirigirse al puerto de Palma, donde se las sometía a inspección sanitaria, tras la que podían ser despedidas o bien sometidas a cuarentena por un periodo de tiempo variable. La cuarentena suponía el aislamiento de la nave, mercancías, pasajeros y tripulantes, en un espacio destinado al efecto (lazareto), vigilados por guardias de sanidad. Finalizado el plazo de la cuarentena, sin novedad, se practicaba nuevo reconocimiento médico por los facultativos de la Morbería, antes de permitir la libre entrada y comercio. Esta organización se mantuvo prácticamente inalterada durante los siglos XVI y XVII en Mallorca, pese a que no siempre la isla estuviese libre de contagio; en 1652, por ejemplo, se padeció una epidemia supuestamente introducida por una embarcación infectada que llegó al puerto de Sóller.<sup>3</sup>

Tras la guerra de Sucesión española y el triunfo de los Borbones, por el Decreto de Nueva Planta de 28 de noviembre de 1715 se extinguió el Gran i General Consell,

---

<sup>1</sup> Carlo M. CIPOLLA: *Contra un enemigo mortal e invisible*, Barcelona, 1993, 15-16.

<sup>2</sup> Antonio CONTRERAS MAS: "Legislación frente a la peste en Mallorca bajomedieval", *Medicina e Historia*, 74, 1977, 13-16.

<sup>3</sup> Ubaldo de CASANOVA TODOLÍ: "La Peste de 1652: problemas de cuantificación y gasto", *Estudis Baleàrics*, 21, 1986, 51-62.

Onofre VAQUER BENNASAR: "La peste de 1652 en Mallorca", *BSAL*, 45, 1989, 233-247.

surgiendo como institución de nuevo cuño el Ayuntamiento de Palma, integrado por veinte regidores, junto a una nueva Real Audiencia.<sup>4</sup>

La máxima autoridad administrativa y militar del Reino de Mallorca era el Comandante General y también presidía la Real Audiencia; este cargo podía ser desempeñado por un militar con rango de Capitán General o inferior, siquiera fuese en ausencia del primero.<sup>5</sup>

La Real Audiencia estaba integrada por el regente, como cabeza judicial, y los diversos oidores de la misma.<sup>6</sup>

Con la extinción del Gran i General Consell, en principio, habían de considerarse extinguidos todos los oficios administrativos dependientes de aquél, entre ellos los morberos; pero, tras una consulta efectuada por el recién constituido Ayuntamiento de Palma al Capitán General, marqués de Casafuerte, en agosto de 1718, se decidió que se mantuviesen en su ejercicio las personas que desempeñaban funciones administrativas dependientes de la extinguida institución, entre ellos los morberos. En mayo de 1721 se acordó la renovación de los individuos que desempeñaban tales funciones, que ya no se efectuaría por sorteo, sino que serían nombrados por el Capitán General, debiendo prestar el correspondiente juramento ante aquél.<sup>7</sup>

Anualmente se producirá la renovación de los morberos del modo aludido en tanto subsista la Junta de Morbería en Mallorca. Esta asumía las competencias correspondientes en materia de sanidad, incluyendo el control de la sanidad marítima, si bien el Ayuntamiento de Palma era informado de sus decisiones, las cuales a su vez eran notificadas al Capitán General para su aprobación. De este modo, las actuaciones sanitarias quedaban sujetas a la supervisión y control de las máximas autoridades de la isla, Real Audiencia y Capitán General, interviniendo las autoridades municipales en su ejecución. El caso mallorquín difirió de lo sucedido en otros territorios de la Monarquía española, donde surgieron las llamadas Juntas de Sanidad en lugar de las antiguas morberías bajo el reinado de Felipe V. En cambio, Menorca ocupada por los ingleses constituyó un caso peculiar, ya que conservó su Morbería hasta principios del siglo XIX.<sup>8</sup>

## 2. Tráfico marítimo y Sanidad.

Las actuaciones de la Morbería mallorquina, efectuadas ante la llegada de embarcaciones procedentes del exterior al puerto de Palma, aparecen documentadas en los llamados Autos de Morbería. Consisten en expedientes donde constan las declaraciones efectuadas por los capitanes de los barcos ante los morberos sobre el puerto de origen,

<sup>4</sup> José JUAN VIDAL: "Informe y descripción de las instituciones de gobierno y de Administración de Justicia y de las diversas poblaciones de la isla de Mallorca, al concluir la Guerra de Sucesión a la Corona de España, enviado a Felipe V por D. Miguel Malonda", *Fontes Rerum Balearium*, III, 1979-80, 267-282.

<sup>5</sup> Alvaro SANTAMARÍA: *Nueva Planta de Gobierno de Mallorca. Enfiteusis urbana y Real Cabrevación*, Palma, I, 1989, 378-393.

Tomeu CAIMARI CALAFAT: *La Capitanía general del Reino de Mallorca bajo Felipe V* (en prensa) (Consultado por cortesía del autor).

<sup>6</sup> Pedro MOLAS RIBALTA: "Las Audiencias borbónicas en la Corona de Aragón", *Historia social de la Administración española (Estudios sobre los siglos XVII y XVIII)*, Barcelona, 1980, 117-164.

<sup>7</sup> Alvaro SANTAMARÍA: *Nueva Planta de Gobierno de Mallorca. Enfiteusis urbana y Real cabrevación*, 462-465.

<sup>8</sup> Gonçal LÓPEZ NADAL: "La Sanidad marítima menorquina anterior al funcionamiento del Lazareto de Mahón. Introducción a su estudio histórico", *Menorca en la historia de la sanidad. El Doctor Orfila, toxicología y medicina legal. El Lazareto, fundación del Rey Carlos III en Menorca*, Madrid, 1987, 81-108.

Gonçal LÓPEZ NADAL: "Estructuras e instituciones sanitarias en los puertos del levante ibérico entre los siglos XVI y XVIII (una visión de conjunto)", S. CAVACIOCCHI (a cura di): *I porti come impresa economica*, Firenze, 1988, 65-88.

incidencias de la travesía, estado de salud de los presentes a bordo y de los lugares donde el barco hubiese fondeado. Tras un primer reconocimiento efectuado por el médico y el cirujano de la Morbería, atendidas las circunstancias del caso, se solía señalar la correspondiente cuarentena antes de permitir la libre entrada. Sin embargo, en algunas ocasiones, tratándose de embarcaciones españolas procedentes de determinados puertos también españoles se admitía su entrada sin tener que sufrir la citada cuarentena. Esta se efectuaba fondeando la embarcación a la vista del lugar destinado a lazareto, mientras que los tripulantes, pasajeros y mercancías se instalaban en tal lugar para cumplirla. Se prohibía absolutamente toda comunicación con el exterior, colocándose guardias de la salud dentro del barco y en el lazareto con la misión de impedir cualquier contacto y dar cuenta de las novedades que se produjesen. Vencido el plazo de la cuarentena y alertadas las autoridades, los morberos acompañados del médico y del cirujano del Morbo realizaban un nuevo control médico del estado de salud de los instalados en el lazareto. Comprobado que todos los presentes se encontraban sanos y que no se habían producido incidencias durante la cuarentena, se permitía la libre entrada y el subsiguiente comercio. Podía darse el caso que la cuarentena de las mercancías fuese más prolongada que la de las personas, lo que daba lugar a reclamaciones por parte de quienes tenían intereses en la comercialización de los géneros retenidos.

No todas las embarcaciones llegadas al puerto de Palma iban destinadas al mismo, pues algunas lo escogían por el estado de la nave o por necesitar víveres. Incluso en tales casos no se dejaban en suspenso los reglamentos sanitarios vigentes. Un caso especial lo constituían las embarcaciones procedentes de los territorios del Imperio Otomano y del norte de África. España mantuvo un estado de hostilidades con aquellos territorios hasta la segunda mitad del Setecientos, lo que añadido al recelo sanitario que despertaban, parece que debiera haber excluido cualquier intercambio comercial. Si ello no fue así se debió, entre otros motivos, al hecho de tener que recurrir a las importaciones de trigo procedentes del norte de África para garantizar el abastecimiento durante los periodos de malas cosechas. Los barcos franceses e ingleses solían encargarse de transportar tal mercancía junto a otros géneros, e incluso pasajeros, a lo largo del Mediterráneo, beneficiándose de las relaciones comerciales que tenían con los países musulmanes. También los holandeses participaban en este tráfico, sin que deba excluirse totalmente una presencia de buques españoles, tal y como se ha puesto de relieve para Cataluña.<sup>9</sup>

Al padecer Mallorca frecuentes periodos de escasez durante la Edad Moderna también tuvo que importar trigo de otros lugares, incluido el norte de África.

No obstante, la idea de que la peste era endémica en aquellos lugares, unida a diversas noticias de epidemias, hacía que tales importaciones estuviesen sujetas a severos controles sanitarios, llegándose al extremo de admitir únicamente la descarga del trigo por canal, despidiéndose luego el barco. No obstante, tampoco puede descartarse que bajo el pretexto sanitario tales restricciones se basasen en motivos de índole política o económica.<sup>10</sup>

La sanidad marítima no sólo se apoyaba en las declaraciones de los capitanes de los buques arribados y las disposiciones reglamentarias vigentes, sino que también incluía el examen de la documentación con que todo buque debía contar, so pena de ser despedido; se trataba de la patente de sanidad. Este documento, cuya fecha de aparición puede datarse en el siglo XVI, según Daniel Panzac, era entregado por el cónsul europeo a los navíos que

<sup>9</sup> Eloy MARTÍN CORRALES: *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los 'enemigos de la fe'*, Barcelona, 2001.

<sup>10</sup> José JUAN VIDAL: "Crisis de subsistències i aprovisionament blader de Mallorca durant el segle XVIII", *Randa*, 26, 1990, 103-132.

Gonçal LÓPEZ NADAL: "Curso y suministro de trigo en Mallorca durante la segunda mitad del siglo XVII", *Estudis d'Història Econòmica*, 1990, 2, 27-49.

fondeaban en los puertos del país musulmán donde se hallaba acreditado. La patente podía ser: limpia (cuando certificaba que la sanidad era buena), sospechosa (habiendo rumores de contagio, aunque no se produjese en el puerto de origen) y sucia (cuando se consideraba que el puerto de origen, sus cercanías o el navío padecían contagio o peste). Las relaciones comerciales mantenidas con los países musulmanes por franceses e ingleses explican que normalmente fuesen los cónsules de estas nacionalidades los que librasen las correspondientes patentes a los diversos navíos que comerciaban con ellos, aunque navegasen bajo otro pabellón europeo.<sup>11</sup>

Las patentes de sanidad eran exhibidas en todos los puertos donde el barco hubiese hecho escala, y las autoridades sanitarias de cada puerto realizaban las anotaciones pertinentes al dorso. En ausencia de los cónsules europeos también se recurría a los certificados de sanidad expedidos por los religiosos que tenían a su cargo los hospitales para asistir a los cautivos cristianos enfermos, como los existentes en Argel y Túnez. Las medidas de prevención sanitaria se completaban con los avisos recibidos de otros puertos y a través de los mismos barcos visitados, buscando obtener el cuadro de la situación sanitaria más fidedigno posible.<sup>12</sup>

El riesgo que suponía la llegada de un navío infectado que pudiese introducir el contagio por una defectuosa aplicación de las disposiciones sanitarias era fuente de preocupación para las autoridades responsables, tanto más grave si se recordaba lo sucedido en Marsella. En efecto, esta plaza padeció el contagio de la peste durante el verano de 1720, con efectos que llegaron hasta 1723, como consecuencia de no haberse aplicado severamente las medidas previstas en el caso de llegar navíos sospechosos.

Así, la llegada a Marsella el 25 de mayo de 1720 del navío le Saint Antoine, procedente de Levante, cargado de géneros textiles, no implicó severas medidas de control sanitario pese a que había motivos para ello. En efecto, durante su viaje de regreso habían fallecido diversas personas, entre ellas el cirujano del barco, y el reconocimiento médico practicado en el puerto de Livorno, donde no había sido admitido,<sup>13</sup> dictaminó que en el barco se sufría una fiebre maligna pestilente. Pese a tales antecedentes los pasajeros fueron admitidos libremente en Marsella el 14 de junio y las mercancías transportadas no sufrieron una cuarentena rigurosa. A medida que se fueron produciendo muertes sospechosas entre quienes habían estado en contacto con tales géneros se despertó el recelo de las autoridades de aquel puerto, pero ya era tarde y la ciudad empezaba a sufrir los estragos de la peste.

No debe extrañar que el recuerdo de tales acontecimientos produjese honda impresión entre las autoridades sanitarias de los puertos que mantenían relaciones comerciales con Marsella, entre los que debe incluirse el puerto de Palma de Mallorca. Las necesidades que tenía la isla de importar cereales hacían que su balanza comercial fuese tradicionalmente deficitaria, y para compensar tal déficit se acudía a la exportación de aceite. El puerto de Marsella se convirtió en destino principal de las exportaciones de aceite mallorquín, durante la primera mitad del Setecientos,<sup>14</sup> lo que generó un activo tráfico comercial que, si bien

11 Daniel PANZAC: *Quarantaines et Lazarets. L'Europe et la peste d'Orient*. Aix-en-Provence, 1986, 41-43.

12 Eloy MARTÍN CORRALES: *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán*, 144-146.

13 Ch. CARRIÈRE; M. COURDOURIÉ; F. REBUFFAT: *Marseille ville morte. La peste de 1720*, Marseille, 1988.

Roger DUCHÈNE; Jean CONTRUCCI: *Marseille (2600 ans d'histoire)*, Poitiers, 1998.

14 Carles MANERA ERBINA: *Comerç i capital mercantil a Mallorca 1720-1800*, Palma, 1988.

Andreu BIBILONI AMENGUAL: *El comerç exterior de Mallorca (Homes, mercats i productes d'intercanvi) (1650-1720)*, Palma, 1995.

José JUAN VIDAL: "La producción de aceite en Mallorca durante la Edad Moderna y su papel en la economía mallorquina", *BSAL*, 37, 1980, 519-552.

inicialmente dependía de las tartanas francesas, a la larga fue controlado por los jabeques mallorquines,<sup>15</sup> dando lugar a frecuentes relaciones entre ambos puertos.

### 3. Un auto de Morbería de 8 de octubre de 1746.

Este auto se diferencia de otros muchos conservados al referirse a una embarcación llegada a Palma ante el inminente riesgo de hundirse, dadas sus averías, no siendo éste su destino. Se trataba de un navío holandés, procedente de Damietta (Egipto), con carga de arroz destinada a Marsella. Ancló en la bahía de Palma el 7 de octubre de 1746, necesitado de reparaciones, y al día siguiente los morberos mallorquines, D. Salvador Sureda de San Martí, el capitán Juan Fabregues y Francisco Esquier, recibieron la declaración y los documentos que les aportó el capitán de dicho navío. Para ello éste se desplazó en bote hasta la punta del muelle donde le esperaban los morberos, acompañados de un regidor del Ayuntamiento de Palma, y transmitió su declaración de viva voz, entregando los documentos, que fueron ahumados antes de recibirlos como medida de precaución sanitaria.

Según lo declarado, se conoció que este barco había zarpado de Marsella el 25 de septiembre de 1745, fletado para transportar arroz allí desde Damietta. Antes de salir de Egipto había recibido un certificado de sanidad, fechado el 4 de junio de 1746, expedido por el Patriarca de Alejandría, declarando que en dicho lugar y comarcas cercanas se gozaba de buena salud. Dicho certificado, (reproducido en el Anexo I), según los usos de la época, equivaldría a una patente de sanidad limpia. Iniciada la travesía de regreso un tripulante murió de escorbuto, enfermando dos más, por lo que el buque recaló en Trapani el 11 de septiembre de 1746 para proveerse de alimentos, que le fueron entregados por canal. Al preguntarle los morberos por qué no hizo cuarentena allí, respondió que no la había solicitado. Tras proseguir su travesía le sobrevino una vía de agua el 29 de septiembre. Por todo ello, el capitán solicitaba ser admitido en cuarentena y que se le proporcionasen hombres que le ayudasen a bombear el agua que inundaba su navío.<sup>16</sup>

Fácil es imaginarse el recelo de los morberos con la noticia de que este navío procedía de Egipto y de que había muerto un tripulante, al parecer de escorbuto, habiendo dos más enfermos, pero su alarma creció al examinar los documentos anotados en Sicilia (reproducidos en el Anexo II).

Si el certificado del Patriarca de Alejandría confirmaba las palabras del capitán holandés, no ocurría lo mismo con el resto de los documentos. Por ellos se conoció que un corsario francés, que traía una presa inglesa hecha en aguas de Levante, había detenido al barco holandés, aunque luego le dejó proseguir su ruta. Para los morberos era indudable que este último barco habría sido visitado por tripulantes del corsario francés, sin haber observado ninguna precaución sanitaria, lo cual, teniendo en cuenta las aguas en que navegaban resultaba sospechoso de contagio. Además, de las anotaciones efectuadas por las autoridades de Trapani se deducía que la cuarentena le había sido denegada, accediendo únicamente a suministrarle alimentos por canal, tras comprobar que los enfermos padecían efectivamente escorbuto y no otra enfermedad contagiosa, conminándole a salir del puerto voluntariamente o por la fuerza si fuese preciso.

Ante tal información los morberos decidieron primero que hubiese dos guardias de sanidad en la playa cercana al lugar donde había anclado dicho navío, con la misión de impedir toda comunicación con tierra. Acordaron luego suministrarle provisiones por canal, y que, si hallaban voluntarios que quisiesen embarcarse, lo harían por su cuenta y riesgo, con la obligación de realizar la oportuna cuarentena, que se les señalase al llegar a Marsella,

<sup>15</sup> Patrick BOULANGER: "Marsella i el comerç dels olis de les Balears al s. XVIII", *IV Jornades d'Estudis Històrics Locals (El Regne de Mallorca i el sud francès)*, Palma, 1986, 56-67.

<sup>16</sup> ARM, AH Sanidad, legajo 763/46.

volviendo con certificado de la misma, expedido por el cónsul español. Pero, hubiese o no voluntarios, el buque no sería admitido a cuarentena en Palma y debería proseguir su viaje. El regidor municipal aprobó tales medidas, enviándose luego al escribano de la morbería a que recabase la aprobación de la máxima autoridad militar. Actuaba como Comandante General, con carácter interino, D. Juan Restituto Antolinez de Castro, el cual, informado de lo antecedente, decidió aprobarlo.

La intención de las autoridades mallorquinas era evitar cualquier roce, que significase posibilidad de contagio, dada la incertidumbre que rodeaba la travesía de este navío, su lugar de procedencia y la enfermedad que reinaba a bordo. Se conocía que el escorbuto no era enfermedad de peste o similar, pero se quería despedirlo lo antes posible. Sin embargo, en reunión celebrada en el Ayuntamiento de Palma al día siguiente, con asistencia del doctor Andrés Oliver en lugar del doctor del Morbo, Miguel Riera, se leen dos memoriales presentados por el cónsul de Francia y por Francisco Esquer, "cónsul que dice ser de Holanda", en contra de aquel criterio. Ambos escritos fundamentan sus pretensiones en el perjuicio, irreparable, que supondría hacer zarpar al navío, ya que no se hallaba en condiciones de navegar, y ello implicaría la pérdida de toda la carga que pudiese salvarse. El sobrecargo del buque holandés era francés, con intereses en el cargamento, tomando partido el cónsul francés por su compatriota, al alegar que el arroz no era mercancía sospechosa y que podían fletarse un par de barcos mallorquines para conducir la carga que pudiese salvarse y la tripulación holandesa hacia Marsella, que era su lugar de destino. El Ayuntamiento consintió que se fletasen una o dos embarcaciones mallorquinas para los fines propuestos, y que luego fuese quemado el navío holandés ante testigos que diesen fe de ello. El Comandante General volvió a aprobar la decisión municipal.

Como puede apreciarse, las decisiones de la Morbería se participaban a los regidores, y luego antes de su ejecución se notificaban al Comandante General para su aprobación. Esto suponía otorgarle un papel de supervisión, de tal modo que para las autoridades municipales era inconcebible decidir a espaldas de la máxima autoridad de la isla, sin contar con un marco normativo o una decisión que las respaldase.

Decidido lo anterior, se fletaron las embarcaciones necesarias, interviniendo en tales gestiones el cónsul de Francia, Juan Nieulon. A pesar de ello, el capitán holandés intentaría conseguir que su navío fuese admitido en cuarentena para poder ser reparado, justificando su pretensión en que durante el transbordo de la carga nadie había enfermado, ni había riesgo de contagio. En el mismo sentido se expresaba el sobrecargo francés. Sin embargo, en reunión municipal celebrada el 17 de octubre de 1746 se acordó que el intérprete holandés, Juan Bru, informase a dicho capitán que su barco sólo podría ser reparado si se dirigía a Mahón, por no haber en Palma instalaciones, materiales, ni personal adecuado. La gravedad de la avería que el buque sufría en su quilla era de tal entidad que el capitán holandés no encontró gente dispuesta a intentar la travesía, ni entre sus mismos tripulantes, ante el temor de que el barco zozobrase durante el viaje. En vista de que finalmente se llegó a trasladar toda la carga a los barcos fletados para ir a Marsella, el 31 de octubre de dicho año los morberos informaron al Ayuntamiento que aguardaban sus decisiones para prender fuego al barco holandés. Este, tras agradecer la deferencia, les remitió el asunto, señalando que, puesto que ni el capitán holandés, ni su tripulación deseaban quemar su propio barco, podía encargarse de tal tarea a los tripulantes de uno de los barcos mallorquines fletados. El patrón mallorquín Juan Nicolau, del jabeque el Santo Cristo de Santa Cruz, fletado para transportar los tripulantes holandeses, fue comisionado por D. Salvador Sureda y el capitán Juan Fabregues, morberos, para quemar el barco holandés, debiéndose asegurar que todo quedaba consumido, bajo pena de la vida.<sup>17</sup>

---

17 ARM, AH Sanidad, legajo 763/46.

Así concluye dicho auto de Morbería que no sólo permite conocer cómo funcionaba la sanidad marítima mallorquina en la primera mitad del siglo XVIII, sino también los recelos e inquietudes que despertaba la llegada de un barco procedente de Levante, incluso cuando no se tenían noticias concretas de que existiese alguna epidemia. No cabe duda que la naturaleza de la mercancía transportada podía haber influido en la decisión de los morberos, junto a los memoriales presentados, pues si se hubiese tratado de cueros, alfombras o telas, es decir, de géneros considerados como susceptibles de transmitir el contagio, muy distinta podría haber sido la decisión final. Finalmente, el auto examinado permite comprobar la persistencia de la Junta de Morbería en Mallorca pese a los cambios institucionales impuestos tras el Decreto de Nueva Planta de 1715.

## Anexo I

### Certificado de Sanidad del Patriarca de Alejandría

“Nos, el Patriarca Cosme de Seyde de Alejandría y de todo el Egipto, hallándome en esta ciudad de Damietta para la visita de nuestros hijos cristianos en dicha Damietta; Por lo que declaro que en ésta he encontrado el capitán Adriano Vanstolff, comandante del navío nombrado de Dam, el cual sale con su susodicho navío cargado de arroz para conducirlo en Cristiandad, por lo que por la gracia de Dios no hay ninguna enfermedad, ni contagio en dicha Ciudad. Y así firmo la presente en Damietta a 4 de junio de 1746.”

Fuente: ARM, AH, Sanidad, legajo 763/46.

## Anexo II.

### Informe de las autoridades del puerto siciliano de Trapani

“Yo abajo firmado Regio Mage<sup>o</sup> Nott. Del Muy Ille. Senado y Magistrado de Sanidad de esta invictísima Ciudad de Trapani, como en los 11 días del corriente mes de septiembre de este año 1746 llegó a este puerto el navío holandés nombrado Dam del capitán Adriano Vanstolff, con 15 marineros de equipaje incluido dicho capitán, procedente de Damietta en Egipto, con certificación hecha del Patriarca de Alejandría Cosme de Seyde a 4 de junio de 1746, de quien habiendo hallado en fuerza de interrogatorio fiscal que salió de Damietta a 8 de junio susodicho cargado de arroz para Marsella, de cuya salida siempre en la mar, después de 25 días cayeron enfermos tres marineros con enfermedad escorbútica, y después de algunos días fue visitado por navíos franceses de guerra, que llevaban apresado un navío inglés, y después estando siempre en la mar se vino en derechura a este puerto para proveerse de los víveres necesarios para poder proseguir su viaje, habiendo dicho todos lo mismo. Por lo que precediendo ayuntamiento de este Magistrado de Sanidad le fueron concedidas las provisiones que se le dieron por un canal en presencia del Muy Ilustre Senador y de mi el abajo firmado; y después para mayor cautela de la pública salud y para interesarse mejor del estado de los enfermos, no obstante el interrogatorio uniforme, hicimos reconocer la salud de todos los marineros de uno de estos Médicos en una playa de la Ciudad, en presencia de dicho Señor Senador y de mi abajo firmado. Y habiendo hecho de lejos poner en cueros a dichos enfermos, y reconocidos debajo del sobaco y entre los muslos, y observada de lejos su boca, hemos podido conocer, según relación de dicho médico, no tener dichos enfermos ningún contagio, ni peste, pero que verdaderamente su enfermedad era un poco morbo escorbútica. Y habiendo acabado de suministrarle los víveres solicitados, se le ha intimado a salir de este Reino, y por manifestación de cuanto hemos obrado por el servicio de la pública salud. Hecha la presente, firmada de mi propia mano, sellada y contrasignada en Trapani a 15 de septiembre de 1746= D. Joseph Bargio y Cadello Regio Mage<sup>o</sup> Nott. Condestable de orden de la Illm<sup>a</sup> Diputación de Sanidad de esta Ciudad, notifica e intima al capitán Adriano Vanstolff, existente en este puerto con su navío nombrado Dam, equipaje de 15 marineros, comprendido dicho capitán, procedente de Damietta, para que desde luego salga y desampare estos mares, y no se atreva, so pena de la vida natural desembarcar en ninguna cala o playa de este Reino, y que en derechura prosiga su viaje para su destino, pues de lo contrario, no saliendo de este puerto como

se le manda se le hará salir a cañonazos, y quedará sujeto a las penas impuestas contra los transgresores de las órdenes que se dan por cautela de la pública salud.”

“Esta Patente, Certificado y apercebimiento son copias de sus respectivos originales, que el capitán holandés ha presentado a los Magníficos Morberos, escritos en lengua italiana y fielmente traducidos en idioma castellano por Joseph Mastri y Gerónimo Masia italianos, y avecindados en esta Capital de Palma, a quienes doy fe conozco, cuyos originales se han restituido al mencionado capitán por necesitar de los mismos, a fin de proseguir su viaje.”

Fuente: ARM, AH, Sanidad, legajo 763/46.

## RESUMEN

En 1746 llegó a Palma un navío holandés procedente de Egipto. Había hecho escala en Sicilia y durante la travesía había muerto un tripulante. Aunque se le ordenó abandonar el puerto de Palma, ya no estaba en condiciones de navegar. Fresco el recuerdo del barco le Grand Saint-Antoine y la peste de Marsella de 1720, esta llegada permitirá analizar los mecanismos de la sanidad marítima en Mallorca durante la primera mitad del siglo XVIII.

## ABSTRACT

In 1746 a Dutch vessel arrived in Palma. It came from Egypt, having stopped before in Sicily. A seaman dead during the travel. The vessel was not able to leave the harbour of Palma, because it was badly broken down. This case reminded the ship le Grand Saint-Antoine and the plague of Marseilles in 1720. This arrival let us see how the public health worked in Majorca during the first half of the 18th. Century.