

LA PREVENCIÓN SANITARIA EN TENERIFE EN EL SIGLO XVI (1506-1606)

Ángel I. Eff Darwich Peña

INTRODUCCIÓN

Entre 1506 y 1606¹ las actas del Cabildo de Tenerife recogen un mínimo de 350 sesiones dedicadas total o parcialmente a la Peste. Aun cuando nuestra isla apenas si se vio afectada por las grandes epidemias de la Edad Moderna, las fluidas relaciones comerciales que se mantuvieron con el occidente europeo y norteafricano obligaron a las autoridades insulares a desarrollar un conjunto de medidas, coherentes con el pensamiento médico de la época, que controlaran sanitariamente los intercambios mercantiles mantenidos durante épocas de Peste, única actuación que se demostró eficaz.²

Dichas actuaciones se habían desarrollado en el Mediterráneo Occidental en los últimos siglos del Medievo para hacer frente a los reiterados ataques de la enfermedad que se sucedieron tras la Peste Negra. Fueron las pequeñas repúblicas urbanas noritalianas, más expuestas por su posición y actividad mercantil, las primeras en establecer correctamente la relación entre la arribada de barcos procedentes de áreas infectadas y el inicio de la epidemia dentro de los muros de la propia ciudad. En 1374 Bernabé Visconti ordenaba aislar fuera de Milán a los apestados, incomunicando durante 14 días a los que hubieran atendido o fuesen sospechosos de padecer la enfermedad. Por la misma época, Venecia prohibía el acceso a su interior de personas y mercancías infectas o sospechosas de estarlo, construyendo en 1403 el primer Lazareto conocido en un islote situado a dos millas de la ciudad. En 1377 Ragusa elaboraba su “Provedimento de salud” donde se recogían las primeras disposiciones sobre cuarentenas. Paralelamente, la mayor parte de dichas ciudades exigen la presentación de la Patente de Salud, documento que acredita la salud del puerto de partida, para ser admitida en su territorio.³ Desde finales del siglo XV, estas prácticas se divulgan por el continente europeo, especialmente por el Mediterráneo occidental, constituyendo el principal bagaje técnico de los gobiernos locales en su lucha contra la enfermedad.

ISLA	AÑOS
TENERIFE	1506 (casos aislados en Santa Cruz y La Laguna), 1582-83 y 1601-06.
GRAN CANARIA	1506, 1507, 1513 (?), 1514 (?), 1523-28, 1530-31, 1540(?), 1562(?) y 1601-03.
LANZAROTE	1506, 1523, 1554 y 1598.
FUERTEVENTURA	1506, 1554, 1578, 1598 y 1601.
LA GOMERA	1523, 1569(?) y 1573(?).
LA PALMA	1573(?).
EL HIERRO	Ninguna.

*Cuadro I. Pestes padecidas en las Islas Canarias, según la documentación municipal.
Fuentes: AMLL Actas del Cabildo. Oficio 1º Libro I-XVIII y Oficio 2º Libros I-V.*

(?) Enfermedades desconocidas, aunque la documentación las incluye en el ramo de la Peste.

En Barcelona se prohíbe en 1458 el desembarco de personas provenientes de Mallorca por razón de la Peste. En dicha isla funciona desde 1471 una Morbería o Junta de Salud, redactándose cuatro años después los primeros *Capitols del Morbo* para responder a las epidemias que arrasaron la isla. En 1460, el Concejo de Oporto aísla durante quince días a los marineros de un barco que venía de un puerto infectado. En Inglaterra, menos influenciada por la experiencia italiana, debemos esperar hasta la *Elisabeth Quarentine Order* de 1543 para observar los primeros intentos serios por establecer la obligatoriedad de la cuarentena para todas las embarcaciones.⁴

La evolución de los mecanismos de control sanitario en nuestra isla muestra una clara contemporaneidad con las actuaciones que se registran en el continente europeo.⁵ En 1506 se prohíbe entrar a los portugueses en la isla y se ordena que cada ocho días baje un regidor a Santa Cruz que “...toviese cargo de no dexar embarcar nyngund trigo ni dexar entrar nyngund portogues (...) cerca de lo qual oviese entero poder e facultad para defender el daño de la dicha ysla en lo susodicho e en todo lo demás...”.⁶ En 1508 se ordena a “...los que tienen cargo del puerto vean las fes que traen y reciban juramento, todo lo cual se envíe al señor Gobernador para que provea ...”.⁷ Finalmente, en 1513 encontramos la primera ordenanza que especifica la manera de recibir las embarcaciones que vengan de áreas infectadas o sospechosas de estarlo. Debido a la Peste que asola Gran Canaria, se ordena que “...cualquier navío o caravela que viniere al puerto de Santa Cruz sean obligados de echar la barca en tierra y hacer relación de donde vienen y que son los que ende vienen y si vienen sanos o de parte o lugar enfermo y que para informacion se reciba juramento del maestre y de otras dos personas de las principales que en el dicho navío vengan, de manera que no salten en tierra sin que hagan la dicha diligencia...”.⁸ Las ordenanzas posteriores no hicieron más que incorporar matizaciones en aspectos concretos y muy escasas novedades.

El objetivo del presente artículo no es sólo ahondar en el conocimiento de los mecanismos sanitarios desplegados por el Cabildo, sino observar el modo en que los mismos, pensados para evitar la llegada de la Peste, fueron utilizados por las elites locales instaladas en el consistorio insular, para defender sus intereses económicos y políticos.⁹ La legislación, dispersa entre los acuerdos del Cabildo, evitó la paralización de las relaciones mercantiles que podían verse afectadas, no sólo por la amenaza epidémica, sino por la desconfianza generada en otras regiones sobre la vigilancia sanitaria de la isla.¹⁰

LA SANIDAD INSULAR EN EL SIGLO XVI

Si bien las primeras actuaciones se remontan a 1506, debemos esperar hasta 1528 para encontrar un reconocimiento explícito por parte de la Corona de la potestad suprema del Cabildo para dictar cuantas ordenanzas preventivas creyeran necesarias, situando su autoridad por encima de la recién creada Real Audiencia.¹¹ La negativa del Cabildo de Tenerife a admitir barcos de Gran Canaria, aun cuando estos contasen con expresa autorización de la Audiencia, se solventó en la Corte cuando el Emperador, a instancias de Francisco de Lugo mensajero de la isla, emite la Real Cedula de 18 de agosto de 1528 por la que reconoce al Cabildo de Tenerife que “...en lo tocante e guarda de la dicha pestylencia guarde la dicha ysla por la forma e manera que hasta aqui ha tenido en la dicha guarda...”, ordenando a la Real Audiencia que “...vosotros no entreys ny vyesedes en ello pues el dicho cargo en todos nuestros reynos se dexa a la Justicia e Regymiento de los pueblos porque de otra manera estava muy notorio y alto el daño e

destruyimiento de la dicha ysla e como la nuestra merçed es (...) que vos mandamos que dexeyes e consyntais a la ysla de Thenerife guardar la orden que tiene en poner el recabdo nescesario para la salud de los vecinos de la dicha ysla ...”¹²

Si bien dicha Real Cédula reservaba en exclusiva el ejercicio de la lucha contra la Peste al Cabildo, ello no impidió que a lo largo del XVI y XVII los diferentes representantes de la autoridad real y los municipios tinerfeños trasladaran las tensas relaciones mantenidas en épocas de salud al campo sanitario, siempre que alguna de las partes considero vulnerada su propia jurisdicción. Así, la Real Audiencia volvería a la carga tres años después, cuando huyendo de la Peste que asola la ciudad de Las Palmas, pretende trasladarse a la isla de Tenerife sin realizar la oportuna cuarentena.¹³ El Juez de Indias, pretendió en 1581 y 1674, fiscalizar las visitas de Sanidad realizadas a los navíos que hacían la ruta de Brasil y Cabo Verde.¹⁴ El propio Gobernador intentó, ante la epidemia que azotó Garachico adoptar las medidas oportunas de forma unilateral marginando a los regidores municipales.¹⁵ Curiosamente, sólo el Capitán General respetó el campo de actuación sanitaria del Cabildo, ofreciendo una estrecha colaboración a la autoridad municipal.¹⁶ Al margen de estos incidentes, por otra parte muy normales en el Antiguo Régimen, podemos afirmar que el Cabildo de Tenerife logró mantener sin alteraciones su jurisdicción en la lucha contra la Peste hasta la llegada al poder de la dinastía de los Borbones.

Para llevar adelante con eficacia una política sanitaria preventiva era necesario contar con una rápida y precisa información sobre el estado sanitario de las regiones de procedencia de las embarcaciones.¹⁷ En la mayoría de las ocasiones, las declaraciones de patrones y pasajeros a su llegada a puerto bastaban para activar los mecanismos preventivos.¹⁸ Igualmente valorada era la información suministrada por la “colonia” isleña establecida en el exterior, fundamentalmente mercaderes, siempre atenta a transmitir las noticias y rumores que sobre la Peste circulaban en sus lugares de residencia.¹⁹ Por otro lado, el miedo a la enfermedad favoreció la cooperación e intercambio de noticias entre las diversas instituciones radicadas en el Archipiélago. Un buen ejemplo de ello lo vemos en 1554. El Cabildo tinerfeño sabe que el grancanario ha puesto guardas para evitar la llegada de barcos de Madeira y Lanzarote. Por ello se les pide “...que quando de alli [Gran Canaria] partiera algund nabio o barca para aca traiga carta (...) que de alla viene y no de otra parte por que no la trayendo no se le dexara desembarcar aca y que lo mismo se hara en esta ysla quando partieren para alla algund nabio...”²⁰

Lógicamente, la mayor preocupación de las autoridades insulares se centró en la salubridad de las islas comarcanas. A su cercanía se sumaba la creencia generalizada de que cualquier enfermedad podía devenir en epidemia de Peste, siempre que se dieran las condiciones idóneas.²¹ No es extraño que, a ojos de los municipios, cualquier rumor sobre enfermedad o la elevación súbita del número de muertes fueran datos alarmantes y por ello, especialmente vigilados. En 1562 el Cabildo grancanario se vio obligado a enviar un informe al tinerfeño asegurando el buen estado de salud de la isla, ya que Tenerife se preparaba a cortar el tráfico.²²

Con la confirmación del estallido de un brote de Peste el Cabildo procedía al nombramiento con carácter temporal de un pequeño grupo de “oficios sanitarios”, cuyo numero y calidad difería sustancialmente de una epidemia a otra (cuadro II), encargados de ejecutar las decisiones del consistorio insular y cuya actuación se centraba

básicamente en el control sanitario de las embarcaciones arribadas a los diferentes puertos de la isla.

En la cúspide del organigrama sanitario encontramos a los Diputados de la Salud, regidores designados por el pleno del Cabildo para ocuparse de la administración sanitaria en cada uno de los puertos sometidos a vigilancia. Si inicialmente se decidió que un regidor lagunero bajara a Santa Cruz cada ocho días para que “...toviese cargo de no dexar embarcar ningund trigo ni dexar entrar ningund portogues...”,²³ con el paso de los años la norma fue el nombramiento de dos diputados de la salud para Garachico, el Puerto de la Cruz y La Laguna, mientras que en Santa Cruz se comisionaba al alcalde o a un vecino del lugar para que hiciera las diligencias iniciales con las embarcaciones llegadas al puerto, a la espera de que los regidores residentes en La Laguna bajaran a realizar las gestiones reglamentadas.²⁴ Las diputaciones recaían, al igual que otras muchas comisiones del Cabildo, entre los regidores residentes en los diferentes lugares de la isla. En 1569 un grupo de regidores recuerda que “...como tales regidores an usado el dicho oficio en los lugares desta ysla donde an resydido e se an ocupado en ser diputados e sobreguardas e se an hallado presentes al cargar del pan pertenecientes a los Señores de la yglesia de Canaria e an sydo *diputados de la salud* e capitanes y en ello an servido a Su Magestad e no les an pagado por razon dello nyngun salarios...”.²⁵ Sus funciones están relacionadas con la inspección sanitaria inicial de las embarcaciones procedentes de lugares sospechosos, así como la supervisión del mantenimiento y vigilancia de barcos, hombres y mercancías sometidos a las cuarentenas dictadas por el Cabildo, nombrando el personal encargado de su vigilancia. Para el más eficaz cumplimiento de su tarea dispusieron de capacidad sancionadora y de potestad jurídica en el ámbito de su competencia.²⁶

CARGOS	EPIDEMIA DE 1554	EPIDEMIA DE 1569
Diputado de la Salud	2 La Laguna 2 Garachico*	1 La Laguna y 1 Santa Cruz 3 La Orotava 2 Garachico 2 Adeje* ^A 2 Villa de Santiago* 1 La Rambla 1 Vilaflor 1 Buenavista**
Guardas de la Salud	3 Santa Cruz* 1 Garachico	
Alcaldes		Todos los de la isla
Sobreguarda		1 “...con vara de Justicia (...) que de continuo ande por toda la costa dende Adexe hasta Garachico sin desir cosa e ver e visitar las guardas que estuviesen puestas por los alcaldes...”
Guardas que rondan la costa		2 puestos por cada alcalde.
Guardas del degredo	2 Santa Cruz 2 Garachico	2 Santa Cruz 2 Puerto de la Cruz 2 Garachico
Médicos		2 La Laguna
Alguaciles		1 Santa Cruz “...que vysite a ellos [degredados] e a los guardas...”

Cuadro II. Personal sanitario nombrado por el Cabildo durante las epidemias de 1554 y 1569.
Fuente: AMLL Actas del Cabildo de Tenerife. Oficio 1º Libro X y XII y Oficio 2º Libro II y II(2).

* Uno de ellos sea el alcalde del lugar.

** Es el alcalde del lugar.

En los diferentes lugares de la isla los Alcaldes tuvieron un destacado protagonismo en la lucha contra la Peste, ya fuera acompañando a los regidores diputados²⁷ o ejerciendo en solitario la administración sanitaria en sus respectivas jurisdicciones.²⁸ Ocasionalmente, el Cabildo eligió de forma directa “Guardas de la Salud” entre los vecinos de los puertos, tal y como hizo en 1507, cuando nombra a Francisco Malpica guarda de la salud del puerto de Santa Cruz, con el encargo de que no “...dexe desembarcar a persona alguna fasta tanto que lo venga a decir e notificar a la Justicia e Regimiento de la dicha ysla...”.²⁹ Las funciones de unos y otros no difieren sustancialmente de las que realizan los diputados; inspección inicial de los barcos provenientes de áreas sospechosas³⁰ y vigilancia de las cuarentenas aprobadas por el Cabildo. En ciertas coyunturas especialmente críticas, el Cabildo les encomendó el nombramiento de guardas que rondasen las costas en busca de embarcaciones o personas sospechosas.³¹

Para la vigilancia de las cuarentenas, se recurrió al nombramiento de guardas entre los vecinos de los puertos.³² Ahora bien, los numerosos quebrantamientos de la misma indican la poca fiabilidad de estos a la hora de mantener el estricto aislamiento de enfermos y mercancías. Así, en 1602 se ordena cambiar los dos guardas del degredo de San Telmo, por no haber cumplido bien su cometido.³³

También se recurrió al auxilio de algunos oficios concejiles ya existentes, dado que sus actuaciones no diferían sustancialmente de las que realizaban en épocas de salud. Así, en 1589 Bernardino Justiniano señala que “...los autos [de las visitas de salud] sienpre an pasado por presencia de los escribanos mayores deste Cabildo como escribanos de las cosas del gobierno...”, rechazando la potestad que recientemente había dado el gobernador a los escribanos de los lugares para que las visitas pasasen ante ellos.³⁴ La actuación de los alguaciles de la isla con fines sanitarios también está documentada en varias ocasiones.³⁵ Curiosamente, los médicos asalariados del Cabildo no parecen haber tenido un papel destacado en la lucha contra la Peste, si exceptuamos su actuación durante las epidemias de 1582-1583 y 1601-1606.³⁶ Por la documentación consultada, parece que su labor se concentró en la supervisión del estado sanitario de las personas sometidas a las cuarentenas,³⁷ no asistiendo a la inspección sanitaria de los barcos llegados a puerto.³⁸ Esta situación no deja de contrastar vivamente con lo sucedido en otras regiones, donde la participación de los médicos en la política sanitaria urbana es más destacada. Así por ejemplo, en Barcelona existía una fuerte sintonía entre los grupos rectores de la ciudad y el Colegio de Médicos de la misma, quienes se reunían a petición de los primeros tras conocerse noticias sobre algún lugar infecto o aumentar repentinamente el número de muertes dentro de los muros de la urbe.³⁹

Las actuaciones hasta ahora analizadas se ciñen exclusivamente al tiempo que duraba una epidemia. Es prácticamente imposible saber cuándo se dio el paso decisivo hacia una vigilancia continua en los puertos, o si ésta se llevó a cabo desde los primeros momentos de la colonización. En Tenerife los primeros documentos que hacen referencia a una inspección sanitaria continua en los puertos no se remontan mas allá de la década de los años ochenta, lo cual evidentemente, no implica que la misma empezase en esta década. En 1589 el gobernador Don Juan Núñez de la Fuente reconocía que “...despues que vino a esta ysla [en 1582] con los nabios extranjeros que de fuera parte vienen hallo hazerse las dos diligencias propuestas [visita de salud y de contrabando] lo qual hazia e haze en lo de la salud el alcalde del lugar de Santa Cruz por ante escribano puco del dicho lugar o de la ysla y esta ynformacion se ynbia a su md...”.

Bernardino Justiniano, en nombre del Cabildo argumenta que “...en lo que toca a esto de la salud la orden que la çibdad a tenydo es que en el puerto de Santa Cruz que es el prinçipal desta ysla para el despacho de los nabios que alli vyenen nombra dos diputados regidores que asysten en esta çibdad y para los que vyenen a Garachico nombra otros dos diputados regidores de los que resyden en el pueblo de Garachico y estos en virtud de la comysion que tienen del Cabildo hacen las ynformaciones e diligencias que conbienen y hechos se trae a este Cabildo donde se acuerdan e mandan lo que debe ser fecho...”. La respuesta del Gobernador no puede ser mas explícita, indicando que “...quando este Cabildo nombrase en cada un año diputados de la salud y estos con la obligacion que tyenen siendo nombrados fuesen con escribano del Cabildo a los puertos de la ysla donde acuden los tales nabios a hazer la dha ynformazion de salud esta tal quanto se hiziese el no ympediria ni ynpide al Cabildo que lo haga...”.⁴⁰ Si bien la escasa documentación nos impide inclinarnos por uno u otro argumento, todo indica que desde la década de los noventa, si no antes, la situación evolucionó hacia un *modus vivendi* entre los representantes del regimiento y los alcaldes de los puertos de la isla. Mientras los segundos hacían las visitas ordinarias de las embarcaciones llegadas, los diputados eran llamados en caso de anomalía (carta de salud irregular, aspecto enfermo de tripulantes, malas respuestas a las preguntas, etc.) o cuando se hubiera declarado de forma oficial una epidemia.⁴¹

Todo este pequeño “ejército sanitario”, no lo olvidemos, estaba sometido a la autoridad del Cabildo, ya que era éste el que dictaminaba en última instancia sobre la concesión o no de plática a las embarcaciones llegadas a puerto, así como sobre cualquier otro tipo de prevenciones que se adoptaran respecto a barcos, personas o mercancías.

Es evidente que, lejos de permanecer inerte frente a la enfermedad, el Cabildo insular desarrolló una política preventiva eficaz, basada en la permanente búsqueda de información sobre el avance de la enfermedad y en la existencia con carácter más o menos permanente, de un personal dedicado a la vigilancia sanitaria de los intercambios comerciales. Ello supone un contrapunto a la idea de que con anterioridad a los Borbones, las actuaciones realizadas eran del todo coyunturales, locales y escasamente coordinadas, en oposición de la supuesta racionalidad y eficacia impuesta por los gobiernos de la nueva dinastía.⁴²

LA REGLAMENTACIÓN DEL COMERCIO

El organigrama administrativo que hemos analizado anteriormente, tenía como objetivo esencial aplicar la reglamentación sanitaria elaborada por el Cabildo tinerfeño. Dicha reglamentación sólo adquiere todo su sentido cuando se la inserta dentro de la evolución económica de la isla a lo largo del periodo elegido y se tienen en cuenta qué intereses están presentes en sus órganos administrativos.⁴³

Las vicisitudes de la trayectoria económica de la isla a lo largo de la Edad Moderna remarcan la importancia que adquirió la actividad mercantil vinculada por un lado, a la comercialización de una serie de cultivos de fuerte demanda en el mercado europeo y atlántico (azúcar y cereales en la primera mitad del siglo XVI y vino a partir de la segunda) y por otro lado, a los beneficios obtenidos por los servicios prestados en los diversos puertos de la isla a las embarcaciones que participaban en las grandes rutas oceánicas que se vertebraron desde finales de la Edad Media.⁴⁴ En este contexto, las

elites insulares, fuertemente instaladas en el Cabildo tinerfeño, no se podían permitir que la Peste provocara una paralización prolongada del trato comercial, limitando las actuaciones más contundentes (cierre del comercio) a ciertas coyunturas especialmente críticas y sobre áreas muy restringidas. Desde esta perspectiva, la acción sanitaria desplegada por el Cabildo sirvió para garantizar la continuidad del tráfico comercial, aun con aquellas regiones reconocidamente apestadas.

La pugna entre estos intereses económicos y sanitarios encontró en las sesiones del Cabildo su mejor vía de expresión. En Febrero de 1586 llega a Santa Cruz un barco procedente de Viana, que informa de la Peste que asola dicha ciudad. Si bien inicialmente se decide su expulsión, el regidor Bernardino Justiniano, apoyado por el Licenciado Reinaldos y Don Domingo Cabrera, propone que se degrede el barco en Puerto Caballos, "...atento que el sustento destas yslas es el comercio de los navios que a ella viene de afuera parte...". No es de la misma opinión el Licenciado Juan de Arévalo, igualmente presente en la sesión, quien recuerda que "...menos ynconveniente es cesar el trato de los nabios que no que por ellos venga daño a la salud de la ysla...". Finalmente la Justicia y Regimiento deciden mantener la orden inicial de expulsión del barco⁴⁵. En 1570 se encuentra en Garachico un barco portugués que ha sido expulsado de la isla de Gran Canaria, sospechoso de estar apestado. El Cabildo ordena al Alcalde Mayor que vaya a Garachico y haga embarcar a pasajeros y mercancías llegados en dicho barco y proceda a su expulsión de la isla, aun cuando el regidor Álvaro Vázquez de Nava contradice este acuerdo. Sin embargo, tal rigurosidad para las embarcaciones que vengan en el futuro, no pasa por las mentes de los regidores. Para las mismas ordena que, "...sy vynieren de partes e lugares sanos se les de lisensia que entren syn echarlos del puerto ny hazerles venyr a Santa Cruz desde luego por que muchos de los dichos nabios vyenen a cargar de los frutos de la tierra e otras cosas que convienen al trato e comercio de la ysla..."⁴⁶.

PROCEDENCIA	LIBRE ENTRADA		CUARENTENA		NO SE ADMITAN		VISITA PREVIA ^b		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
CANARIAS	0	0	2	9,2	14	63,6	6	27,2	22	100
ANDALUCÍA	1	5,2	3	15,8	3	15,8	12	63,2	19	100
PORTUGAL	0	0	3	15,8	2	10,5	14	73,7	19	100
MADEIRA	0	0	4	44,4	1	11,1	4	44,4	9	100
GALICIA	0	0	2	25	0	0	6	75	8	100
NORTE EUROPA	0	0	1	20	0	0	4	80	5	100
NORTE ÁFRICA	0	0	0	0	1	100	0	0	1	100
MEDITERRÁNEO	0	0	0	0	0	0	1	100	1	100
OTROS	0	0	0	0	2	66,6	1	33,3	3	100
TOTAL	1	1,1	15	17,2	23	26,4	48	55,2	87	100

Cuadro III. Medidas dictadas por el Cabildo de Tenerife entre 1506 y 1606 para controlar el tráfico de barcos procedentes de regiones tierras apestadas^a. AMLL Actas del Cabildo de Tenerife. Oficio 1º Libros I-XIX y Oficio 2º Libros I-V.

a La arribada de cualquier barco podía hacer variar la política sanitaria del Cabildo, ya fuera para endurecer las medidas o para suavizarlas. No es extraño que en un mismo año se sucedan diversas actuaciones sobre la navegación de un lugar determinado.

b Antes de desembarcar, se visiten los barcos por la salud y que la información se envíe al Cabildo para que decida.

Si se analizan las ordenanzas que regulan el comercio de nuestra isla con las regiones apestadas (cuadro III), es evidente que el Cabildo asumió la existencia de dos situaciones completamente diferentes. Mientras que con la navegación internacional se

demuestra una clara generosidad en las medidas, destaca la especial rigurosidad que se emplea a la hora de controlar el tráfico interinsular.

La fácil navegación entre las islas y el carácter casi endémico que adquirió la enfermedad en determinados momentos, eran a ojos de los regidores municipales, la peor combinación posible que podían afrontar y por ello fue sobre este comercio sobre el cual se dictaron las medidas más drásticas. De las 23 prohibiciones de trato que se suceden a lo largo del siglo el 60,9% fiscalizan el comercio mantenido con el resto del Archipiélago. Ahora bien, un análisis a largo plazo de la política sanitaria del Cabildo en relación al tráfico interinsular revela que estas actuaciones fueron del todo temporales, procurando que la duración de dichas restricciones fuera mínima.⁴⁷ El carácter coyuntural de estas disposiciones queda perfectamente reflejado en lo sucedido en los años 1523-1525 con Gran Canaria.⁴⁸ En Febrero de 1523 se conoce que la Peste que rondaba el Archipiélago desde el mes anterior ha tocado en Gran Canaria, por lo cual se ordena que “...ninguna persona de las dichas yslas y Çiudad [Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote y Gibraltar] saltase en esta isla...”.⁴⁹ Aun cuando a lo largo de los dos años siguientes se reiteraron las prohibiciones de comerciar con dicha isla,⁵⁰ el Cabildo procuró informarse del estado de salud de la misma con vistas a reabrir el tráfico,⁵¹ permitió el comercio directo siempre que “...los nabios que fueren a la ysla de Canaria desta ysla lleven guarda para que los que fueren en los nabios no comuniquen con los de tierra...”,⁵² a la vez que autorizaba el uso de puertos secundarios en Gran Canaria para mantener abierta la comunicación.⁵³ En definitiva, actuaciones puramente coyunturales, movidas por el miedo a la enfermedad, aunque siempre atentos a reabrir el comercio cuando las condiciones sanitarias así lo aconsejaban.⁵⁴

En comparación con las acciones emprendidas por el Cabildo para controlar el tráfico interinsular, el comercio mantenido con el resto del Atlántico Oriental recibió un trato claramente más permisivo. El 86,1% de las ordenanzas que regulan dicho tráfico garantizaban el libre acceso de los barcos a nuestra isla, siempre que hubieran cumplido unos mínimos requisitos sanitarios.

Puede parecer sorprendente los escasos degredos⁵⁵ que se ordena aplicar a los barcos procedentes de regiones sospechosas. Debemos reparar por lo menos en dos razones, claramente relacionadas entre sí, que lo explican. Por un lado, ninguno de los puertos dispuso de una estructura sanitaria permanente al estilo de los grandes puertos mediterráneos de la Edad Moderna,⁵⁶ pues en muchas ocasiones ni siquiera ofrecían seguridad a las naves que en época de salud entraban en el buscando refugio.⁵⁷ Como consecuencia, las cuarentenas debían realizarse fuera del abrigo del puerto, en las playas y caletas que más o menos cercanas, estaban expuestas a los vientos y oleajes que continuamente azotan la isla, sin contar el peligro que suponía la continua presencia de piratas y corsarios en las aguas de nuestras islas.⁵⁸ Por otro lado, la aplicación sistemática de cuarentenas a naves y personas, así como los expurgos y ventilaciones de mercancías que conlleva, implicaba una carga excesiva sobre los barcos llegados a los puertos insulares, no sólo por el importante costo económico que implicaba llevar a cabo estas prácticas, normalmente pagado por los barcos sospechosos,⁵⁹ sino sobre todo, por el retraso que conllevaba las operaciones de aireación y desinfección durante la cuarentena señalada.⁶⁰

En el 55,2%⁶¹ de las ocasiones, diputados y alcaldes recibieran similares instrucciones por parte del Cabildo a lo largo del siglo; “...antes que la gente salte a

tierra se tomen ynformaciones de donde bienen si alli estan sanos y se guardan de donde no e de donde se guardan y de lo demas que convenga y tomada dicha ynformacion que la jente se recoja en dichos nabios y que no salten ni traten con la jente de tierra hasta que en esta çiudad se vea la ynformacion e provean e que la ynformacion se enbie con toda brebedad...”⁶²

Las informaciones recibidas de los navíos están perfectamente regladas desde los primeros momentos. En 1513 se ordena que “... cualquier navio o caravela que viniere al puerto de Santa Cruz sean obligados de echar la barca en tierra y hacer relacion de donde vienen y que son los que ende vienen y si vienen sanos o de parte o lugar enfermo y que para informacion se reciba juramento del maestre y de otras dos personas de las principales que en el dicho navio vengan; de manera que no salten en tierra sin que hagan la dicha diligencia...”⁶³ Este sistema, basado sólo en las declaraciones orales de patrones y pasajeros no ofrecía suficientes garantías sobre la salubridad del barco. Por ello desde un principio se generalizó el uso de Cartas o Fes de Salud, documentos firmados por los escribanos de los Cabildos que garantizaban la salubridad del puerto de partida.⁶⁴ Ya a finales de siglo, el no traer dicho documento era motivo suficiente para plantearse el degedo de la embarcación.⁶⁵

Una vez obtenida la Información, el barco debía mantenerse a la espera hasta que le fuera notificado su contenido al Cabildo y decidiera las medidas que se debían aplicar. Aunque muy pocos regidores eran facultativos (ya hemos indicado la parca participación de los médicos en las decisiones sanitarias del Cabildo), los mediocres conocimientos médicos de la época hacían factible que una persona con una cultura media pudiera interpretar correctamente los datos contenidos en la misma.

Es evidente que unas medidas de esta índole, pensadas para evitar la llegada del mal del que “...Dios Nuestro Señor nos guarde...”, distaron bastante de constituir una auténtica prohibición del comercio. A nivel práctico, la legislación sanitaria cumplió una doble función; por un lado, actuó como un mecanismo institucional que garantizaba la salvaguarda de la salud de la isla. Por otro lado, aseguraba el libre acceso de barcos y navíos siempre que hubieran cumplido unos mínimos requisitos sanitarios. No podía ser de otra manera. La legislación sanitaria fue el resultado del difícil equilibrio que las elites insulares debieron mantener entre la defensa de sus propios intereses económicos y la protección de la salud pública de una isla que podía recibir sus peores daños por mar.

LA INCIDENCIA EN EL TRÁFICO

Son pocas las embarcaciones llegadas a los diferentes puertos de la isla que hayan dejado testimonio del tratamiento sanitario al que fueron sometidas (cuadro IV.1 y cuadro IV.2). De entre las 68 embarcaciones que hemos podido documentar, destacan especialmente los numerosos quebrantamientos de las ordenanzas sanitarias protagonizados por los barcos que hacían la navegación interinsular. Si en el 63,6% de las ordenanzas se prohibía la admisión de naves, en la práctica cerca del 66,6% de los barcos a los que se les aplicó alguna medida lograron ser admitidos en la isla.⁶⁶ Esta vulneración de su propia normativa obedeció más a factores políticos que propiamente económicos, ya que la mayor parte de las transgresiones fueron protagonizadas por miembros de las elites insulares que huyan de las pestes que asolaban sus respectivas islas. El propio Cabildo reconocía esta situación, cuando en 1530 indica que a Tenerife “...venian de dicha ysla de Canaria muchas personas libertadas e prencipales con quien

por ynportunidades e otras maneras no se podia tener remedio en guardar lo asi mandado sobre la dicha salut...”.⁶⁷ Así por ejemplo, durante la epidemia de 1601-1603 que azotó Gran Canaria, lograron ser admitidos a degredo en Tenerife el Teniente de Gobernador, Doña Isabel de Sotomayor, los criados del Inquisidor y del Obispo, el Prior del Convento de San Agustín, Juan de Fresneda con su esposa e hijos y Doña Leonor, esposa de Don Alonso Guerra, aun cuando a lo largo de estos años se reiteraron las prohibiciones de navegar hacia o desde Gran Canaria. Estas “fugas” constituían un verdadero quebradero de cabeza para las autoridades municipales, ya que no solo suponían un mal ejemplo para el resto de la población,⁶⁸ sino que se convertían en un peligro real de introducción de la enfermedad, al pretender algunos de ellos desembarcar en la isla sin realizar ningún tipo de cuarentena. Así por ejemplo, en 1528 la Real Audiencia pretende que “...la Justicia e Regimiyento de la dicha ysla de Thenerife contra su orden y guarda syn que tovieren destierro alguno rescibiesen en la dicha ysla ciertos pasajeros e ropa que yvan de la dicha ysla de la Grand Canaria tocada del dicho mal [de Peste]...”⁶⁹

PROCEDENCIA	1506-1525		1526-1545		1546-1565		1566-1585		1586-1605		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
CANARIAS	3	23,1	3	30	0	0	0	0	12	54,5	18	26,5
ANDALUCÍA	0	0	0	0	0	0	10	43,5	6	21,3	16	23,5
PORTUGAL	1	7,7	1	10	0	0	8	34,8	2	9,1	12	17,6
MADEIRA	2	15,4	4	40	0	0	0	0	2	9,1	8	11,8
NORTEÁFRICA	5	38,5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	7,3
OTROS	1	7,7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,5
DESCONOCIDO	1	7,7	2	20	0	0	5	21,7	0	0	8	11,8
TOTAL	13	100	10	100	0	0	23	100	22	100	68	100

Cuadro IV.1. Procedencia de las embarcaciones inspeccionadas por el Cabildo de Tenerife entre 1506 y 1605 (en el año 1606 no se ha documentado ninguna embarcación examinada).

Fuentes: AMLL Actas del Cabildo de Tenerife. Oficio 1º Libros I-XIX y Oficio 2º Libros I-V.

PROCEDENCIA	LIBRE ENTR.		CUARENTENA		EXPULSIÓN		REVISION		DESCONOCIDA		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
CANARIAS	0	0	8	44,6	6 ^a	33,2	2 ^b	11,1	2	11,1	18	100
ANDALUCÍA	1	6,2	12 ^c	75	3	18,7	0	0	0	0	16	100
PORTUGAL	1	8,3	5	41,7	6	50	0	0	0	0	12	100
MADEIRA	0	0	5 ^d	62,5	2 ^e	15	1 ^f	12,5	0	0	8	100
NORTEÁFRICA	0	0	0	0	5	100	0	0	0	0	5	100
DESCONOCIDO	0	0	8	100	0	0	0	0	0	0	8	100
OTROS	0	0	1	100	0	0	0	0	0	0	1	100
TOTAL	2	3	39	57,3	22	32,3	3	4,4	2	3	68	100

Cuadro IV.2. Medidas dictadas respecto a las embarcaciones inspeccionadas por el Cabildo de Tenerife entre 1506 y 1605 (en el año 1606 no se ha detectado ninguna embarcación examinada).

Fuentes: AMLL Actas del Cabildo de Tenerife. Oficio 1º Libros I-XIX y Oficio 2º Libros I-V.

a Tres de ellos habían desembarcado sin licencia.

b Inicialmente en degredo. Uno es expulsado y otro es admitido a comercio.

c A uno solo se le permitió degredar la ropa

d A uno solo se le permitió poner en degredo las mercadería.

e Por desembarcar sin licencia se les expulsó ordenó

f Inicialmente se le dio degredo. Posteriormente se le expulsó.

Junto a estas transgresiones, más impuestas que permitidas, el Cabildo debió tener en cuenta a lo largo del siglo numerosas y constantes excepciones, ya que era absolutamente prioritario resolver otras necesidades no menos acuciantes para la isla que

la salud. Especial atención mereció el adecuado abastecimiento alimenticio, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVI cuando la producción interna de cereales es incapaz de afrontar por sí sola el importante crecimiento demográfico que se estaba produciendo. Así, en 1580 un barco portugués cargado de trigo fue autorizado a descargar su mercancía en Puerto Caballos, aun cuando se sabía perfectamente que no se había permitido su desembarco en Madeira, su destino inicial.⁷⁰ De igual manera, la actuación frente a la importación de materias primas cada vez más necesarias a medida que se desarrollaba el modelo económico insular, fue especialmente permisiva. En 1527 se ordena al diputado de la salud que vaya a Santa Cruz, porque “...esta un nabio que viene de la isla de La Madera [isla apestada], en él se trae çierta ropa a Duarte Pestana, que es hierro e cobre e madera, e para que se vea si es ropa suficiente para entrar poniéndola en degredo...”.⁷¹ Ahora bien, el ejemplo más elocuente nos lo proporciona lo sucedido con unos barcos llegados de Madeira en Julio de 1586. Sometidos a degredo se descubrió que había “...un hombre enfermo con una llaga en la verija y otra en el miembro y Alonso Rodrigues sirujano no se sabe determinar si es mala o landre e ay otros yndicios que son en las ynformaciones se contradicen y el hombre enfermo lo escondian y otras causas por lo que mandaban y mandan que los dichos nabios se vayan del puerto...”. A pesar de ello, el día 22 de dicho mes, se acuerda alargarles el degredo dos días más para que pudieran vender la madera que traían o intercambiarla por frutos de la tierra, “...atento que en la madera no puede venir contagio...”.⁷²

De esta manera, artículos vitales como el grano, el hierro, el yeso, la madera, etc., tuvieron asegurada su entrada en la isla, a pesar de su origen sospechoso.

Ahora bien, antes de magnificar los datos aportados, debemos valorar correctamente la significación de los mismos respecto al número total de embarcaciones llegadas a nuestros puertos a lo largo del tiempo que abarca el estudio. Aun cuando desconocemos el volumen real del tráfico de los puertos insulares, no sería disparatado suponer que a lo largo de la centuria analizada varios miles de barcos de diferentes tipos y tonelajes llegaron a los diversos puertos, caletas y surgideros que salpican la isla. De todos ellos, sólo 50⁷³ fueron sometidos a alguna medida sanitaria. Aun suponiendo que las cifras puedan haber sido superiores, es evidente que en la práctica la normativa sanitaria afectó a un porcentaje muy reducido de embarcaciones en comparación con las que debieron arribar a nuestros puertos. Este pequeño número de casos nos muestra que, en la mayoría de las ocasiones los patrones de los barcos cumplieron plenamente la reglamentación sanitaria insular. En este sentido, es evidente que la misma cumplió en buena medida los objetivos para la que había sido concebida; asegurar la salud de la isla sin entorpecer el tráfico comercial.

NOTAS

- ¹ La cronología elegida no es casual. Ambas fechas enmarcan la primera y última epidemia de Peste padecida en el archipiélago canario. A partir de 1606, aun cuando los avisos y temores no desaparecieron, cesaron las visitas de la enfermedad y la Peste dejó de gravitar peligrosamente sobre la demografía insular (ver cuadro I).
- ² Si bien el papel de la navegación en la transmisión de enfermedades era un hecho aceptado, muy pocos autores profundizaron sobre la naturaleza de dicha relación. Según Juan Avelló de Valdés, autor de un diccionario marítimo de la segunda mitad del siglo XVII, "... es regla cierta que los malos olores dan contagios, y si los del bajel forzosamente no son buenos por la carga que lleva, mantenimientos, aguas corrompidas, abundancia de ratas y ratones, mucho gentío, brea, pez, y otros ingredientes y cosas preciosas a su fábrica, véase cuan pronto debe estar este temeroso daño y cuantos causará habiendo salido de parte contagiosa, pues, sí los malos olores por sí contagian e inficionan, y debajo de cubierta no salen los vapores, precisamente ha de conservar su maleza y difundirse después donde llegare a echar la carga, de que se han originado miserables ruinas de ciudades e reinos enteros, como es notorio...". BLANCO RODRÍGUEZ, María José: *Edición Crítica y estudio de un diccionario marítimo del siglo XVII: El Prontuario Marítimo de Juan Avelló de Valdés*. Tesis microfilmada, Universidad de Alicante, 1994, pp. 678.
- ³ CIPOLLA, Carlo María, *Contro un nemico invisibile. Epidemia e strutture sanitarie nell Italia del Rinascimento*, Bolonia, 1984, pp. 13-25. Si bien es cierto que en dichas ciudades la lucha contra la Peste combinó medidas profilácticas y preventivas, la naturaleza de esta ponencia ha hecho que nuestro interés se centre en estas últimas.
- ⁴ Para Barcelona ver BETRAN MOYA, Josep L.: *Las grandes epidemias de Peste en la Barcelona de los siglos XVI-XVII. Un estudio de Historia social*. Publicación de la Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis Doctoral. Barcelona, 1993. Para Mallorca ver CONTRERAS MAS, Antonio: "Legislación frente a la Peste en Mallorca bajomedieval "Ordinations"; capitols del morbo de la ciutat e regne de Mallorques", en *Asclepio*, Vol. XXX-XXXI, 1978/79. Para Portugal ver FERRO TAVARES, Maria José P.: "A Política Municipal de Saude Publica (Sêculos XIV-XV)", *Revista de Historia Económica e Social*, nº19 Lisboa, 1987 pp. 17-32. Para Inglaterra ver SLACK, Paul, *The impact of Plague in Tudor and Stuart England*, Londres, 1985.
- ⁵ La mejor síntesis sobre la estructura sanitaria insular sigue siendo las líneas que dedicó el profesor Cioranescu a la lucha contra las epidemias en el puerto santacrucero. CIORANESCU, Alejandro: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1979, Vol. II, pp. 233-246.
- ⁶ Fontes Rerum Canarium (en adelante FRC) Acuerdos del Cabildo I p. 95. 18-6-1506.
- ⁷ FRC Acuerdos del Cabildo, II, p.5 (17-7-1508).
- ⁸ *Idem*. p. 277 (18-11-1513).
- ⁹ Tenerife no es una excepción. En Barcelona la legislación sanitaria fue utilizada en momentos puntuales para encubrir un mecanismo proteccionista de la producción textil local frente a las más competitivas importaciones. BETRAN MOYA, Josep Lluís, *Las grandes epidemias de Peste en...*, p. 341.
- ¹⁰ En 1720 el puerto de Livorno en Toscana sufrió un auténtico bloqueo comercial al difundir los genoveses el rumor de que no se aislaban correctamente de Marsella, que por aquel entonces sufría los embates de una epidemia de Peste, FILIPPINI, Jean Pierre: "Livorno e la peste di Marsiglia", en *Lazzareti e sanita marittima in eta preunitaria. Studi Livornesi III*, Livorno, 1988.

- ¹¹ La creación de la Real Audiencia no sólo respondía a la necesidad de contar con un organismo judicial superior que evitara el traslado de los isleños a la Chancillería de Granada, sino que refleja el interés de la Corona por disponer de un organismo centralizador cuya autoridad se situara por encima de los Cabildos insulares, ya fueran estos de realengo o de señorío. BETHANCOURT MASSIEU, Antonio de (ed.): *Historia de Canarias*, Las Palmas, 1995, pp. 272-276.
- ¹² Archivo Municipal de La Laguna (en adelante AMLL) Sección 1ª Reales Cédulas y Privilegios, XII, 47 (Madrid, 18-8-1528).
- ¹³ AMLL Sección 1ª Reales Cédulas y Privilegios, XI, 65 (Madrid, 6-5-1531).
- ¹⁴ AMLL Sección 1ª S-II, 6 (23-3-1674). Las fechas no son casuales. En 1581 Felipe II era nombrado rey de Portugal. En 1673 se firmaba la paz entre España y Portugal, que reconocía la independencia de la segunda y restauraba las relaciones comerciales.
- ¹⁵ AMLL Sección 1ª R-XI, 7.
- ¹⁶ AMLL Actas del Cabildo; Oficio 1ª Libro XXVI fº 242R (24-6-1649). El Capitán General recibió un pasaporte de salud de un barco llegado de España "...para que biese las partes de que se guardan en España con todo cuidado y su señoría. (...) dispuso el que este Cabildo tubiese la noticia referida para que en raçon de los nabios del Capitan Benito Castaño y Don Juan de Vanegas y se acuerde lo conveniente y si bien se a entendido que su señoría. quiere baxar al puerto de Santa Cruz para que tenga toda la guardia e custodia que se requiere por tanto acordamos se de a Su Señoría las gracias..."
- ¹⁷ En el periodo cronológico que nos hemos marcado, el Cabildo tinerfeño recibió un mínimo de 100 avisos de Peste en las áreas con las que se mantenía comercio: Andalucía Occidental (1507-08, 1522-1525, 1531, 1556, 1565, 1568-70, 1579, 1581, 1584, 1599-1601), Portugal continental (1506, 1510, 1520, 1522, 1525-26, 1531, 1539, 1546, 1553, 1556, 1565, 1569-70, 1578-81, 1586, 1600-01), Madeira (1508, 1521-22, 1524-27, 1530-31, 1554, 1565, 1580, 1586, 1598), Galicia (1530, 1565, 1568-70, 1578-80), Norte de Europa (1547, 1558, 1570, 1579, 1603), Norte de África (1521-22), Mediterráneo (1558) y otras islas de Canarias (1506-07, 1523-28, 1530-31, 1554, 1578, 1598, 1601-02). AMLL Libros de Actas del Cabildo de Tenerife; Oficio 1º Libros I-XIX y Oficio 2º Libros I-V.
- ¹⁸ FRC Acuerdos del Cabildo, V, p.21 (9-6-1546). "...se platico sobre raçon que un nabio que a venido de Galizia a Garachico, a traydo nuebas como en el rreyno de Galizia se guarda de la çibdad de Lisbona porque diz que en ella ay pestilencia...". Se ordena que no se admitan los barcos de Portugal sin realizar previamente la información oportuna.
AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII fº 227V (23-7-1569). "...el nabio de Barbosa que vino de Lisbona trajo tsgos de la çibdad de Lisbona (...) que han benido en el mysmo nabio de mercaderes e personas conoçidas se tiene aviso de como en la dha çibdad de Lisbona mueren de pestilencia...". Que no se admitan barcos de Portugal sin realizar previamente la información oportuna.
- ¹⁹ AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro IV fº 403R (17-7-1600). "Cristobal Trujillo dixo que aunque se a dicho que Lisbona esta sana consta por unas cartas del quatro proximo pasado que en Lisbona ay enfermedad y tambien consta que en Canaria se sabe por un nabio de Cadiz que Sevilla no esta sana ni algunos pueblos de Andaluçia...". Se ordena que no se admitan los barcos de dichos parajes sin realizar previamente la información oportuna.
- ²⁰ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro X fº 33R (10-12-1554).

- ²¹ CIPOLLA, Carlo Maria: *Contra un nemico...*, pp. 82-83 Según dicho autor las autoridades de Florencia temían que la epidemia de Tifus que empezó a azotar la ciudad en 1620 degenerara en Peste, dada las pésimas condiciones de salubridad en que vivía la población.
Un ejemplo local de este miedo lo tenemos en 1584. Ante la epidemia de Tabardete que azotaba Garachico se ordena no admitir gente de dicho lugar, ya que "...si viene a esta çibdad algun enfermo de la dicha enfermedad a causa de aver estado enferma de pestilencia seria posible convertirse la misma [Tabardete] en ella y acavar de asolarla...". AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XVI fº 6V (9-2-1584).
- ²² AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro I fº 241V (28-7-1562).
Este tipo de preocupación no es unidireccional. En 1594 el Cabildo tinerfeño debió enviar sendas cartas al Cabildo grancanario y a la Real Audiencia asegurando el buen estado de salud de la isla, ya que se supo que allí se hacían "...diligencias disiendo que en esta ysla mueren supitamente (sic) para efeto de mandar serrar los puertos e que no aya comerçio en esta ysla (...) lo qual a sydo y es relacion falsa e synyestra de las personas que aya la an dado...". AMLL Actas del Cabildo de Tenerife. Oficio 2º Libro IV fº 203R (21-10-1594).
- ²³ Ver nota 5.
- ²⁴ FRC Acuerdos del Cabildo, VI, p. 239 (19-11-1540). Se nombran por diputados de la salud en La Laguna a Antonio Joben y Domenico Riço regidores, siendo Juan Prieto, alguacil de Santa Cruz, el *guarda de la salud* de dicho puerto. En La Orotava y Garachico nombran diputados a Alonso de Llerena y Pedro de Ponte respectivamente, ambos regidores del Cabildo.
- ²⁵ El Cabildo acordó darles dicho salario "...atentos que en los lugares donde resyden desta ysla se ocupan en cosas tocantes al beneficio comun della haziendo oficio de diputados en los dichos lugares e de sobreguarda e asystiendo a muchos negocios que por este Cabildo se les comete en los dichos pueblos o fuera dellos e syendo capitanes e haziendo otros oficios que sirven mucho a la Republica...". AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII 169R (19-1-1569).
- ²⁶ FRC Acuerdos del Cabildo, I, p. 95. El regidor que este en Santa Cruz por la Peste pueda "...en los casos de Justicia tenga facultad de oyr e librar e conoscer los pleytos cyviles e criminales e fazer todo aquello que el señor Adelantado pueda fazer, ecepto ahorcar...". AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII fº 165R (5-7-1568). "...el Sor Gobernador les de poder e comysion bastante en forma e que los dichos sres diputados que asy fueren puedan tomar e recybir ynformaciones e prender qualquier culpados e los llebar presos e a los degredados meterles en los nabios e prover en todo todo (sic) aquello que convenga e sea nescesario...".
- ²⁷ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XIII fº 18V (7-6-1570). "...a todos los nabios que vinyeren a esta ysla a qualquier puerto della los diputados juntamente con el alcalde de los tales pueblos hagan las ynformaciones...".
Idem. fº 213V (12-3-1573). "...nombran e señalan por diputado del dicho Garachico e comarca juntamente con el alcalde del dicho puerto a los señores Favian Viña e Cristobal Ponte e Juan Gonçalez a los dos dellos presentes con el dicho alcalde...".
- ²⁸ FRC IV (6-12-1525), p. 63 "...que se embien mandamientos a los alcaldes desta ysla, es a saber, del realejo e Aorotava e Garachico e Buenavista, para que cualquier nabio que a los puertos de su jurediçion viniere de partes donde mueren, no les consientan saltar a tierra, ni sacar ropa..."
- ²⁹ FRC Acuerdos del Cabildo, I, p. 152. (19-2-1507). En 1531 se nombra a Luis de Lugo, guarda de la salud y de las cosas vedadas de las Caletas y puertos de La Orotava y El Realejo. FRC Acuerdos del Cabildo, V, p. 297 (5-5-1531).

- ³⁰ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII fº 163R (5-7-1568). “...En el Puerto de Santa Cruz y en todos los demas puertos desta ysla se avisen a los alcaldes de los dichos puertos que quando lleguen a los dichos puertos alguno dello algund nabio de España antes que la gente della salten en tierra se tome ynformacion de donde vienen e de que parte e lugares e si la tierra de donde vienen esta sana e si se guardan de algunas partes e de que partes e lugares se guardan e aya fama que aya pestilencia e de todo lo demas que vyeren que conviene para saber la verdad dello...”
- ³¹ AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro II(2) fº 83V (11-7-1569) “...se enbyen mandamientos a todos los dichos alcaldes de los lugares e terminos desta ysla para que en cada una dellos en su jurisdiccion pongan guardas de dia e de noche que sean personas de confiansa e que sean dos hombres en cada puerto e caleta para que no consyantian que en manera alguna nynguna persona salte en tierra en nynguno de los dichos puertos...”
- ³² AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII fº 227V (23-7-1569) “...que los dichos degredados tengan dos guardas puestos por la çibdad e que sea uno dellos Juan Melian e el otro que es Lope de Açolla (?) (...) los quales ganen dos rreales e medio cada uno por todo un dia...”
- ³³ CIORANESCU. Alejandro: *Historia de Santa...*, II, p. 505 nota 88. La peor trasgresión de la cuarentena sucedió en 1601, cuando parece ser que se permitió comunicar a los pasajeros de unos barcos de Sevilla que estaban degredados desde el diez de Julio, iniciándose la epidemia que asolo el noroeste de la isla durante seis años. AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro V fº 12R (10-7-1601) y fº 13V (29-7-1601).
- ³⁴ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XVII fº 142R (27-1-1589).
- ³⁵ FRC Vol. II p. 66 (30-8-1510) A una nao que vino de Lisboa “...de mandamiento del Cabildo, por el alguacil de la villa de Santa Cruz le fue requerido que luego alzase las velas y fuese...” debido a la Peste reinante en aquella ciudad. AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro IV fº 406R (15-12-1600). Como el alcalde de Garachico no ha remitido al Cabildo las informaciones hechas a un barco de Setubal, el Cabildo acuerda que se diera “...demandamiento de prision contra el alcalde e cavalleros regidores [y] que vengan presos a esta çibdad e se presenten ante el señor gobernador e vaya un alguazil...”
- ³⁶ Sólo en 1569 se les pidió su opinión sobre el tratamiento a dar a los barcos provenientes de Sevilla. Según los mismos, “...se podria dar degredo a la gente en lugar apartado por el tiempo que les pareciere e que las ropas debian de escusar de dexar echar en tierra e que para seguridad dello convenya que las tales personas que viene de tierra enferma se purgasen e (...) toda la rropa se podra poner a orear donde corriese viento por el tiempo de un mes o lo que les pareciere...”. Su opinión no difería sustancialmente de las medidas acordadas por el Cabildo esa misma mañana. AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII fº 229R (23-7-1569, por la tarde).
- ³⁷ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XIII fº 19R (9-6-1570). A un barco que está en degredo “...cumplydos los dichos veynte dias [de degredo] el dicho alcalde e diputados hagan visytar el dicho nabio e gente con medico...”. AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro III fº 246V (26-12-1583). A los pasajeros de un barco de Portugal “...los haga poner [en degredo] en la dicha caleta de Blas Dias para que allí vaya el medico de la çibdad a los visytar sy traen enfermedad o vienen sanos...”
- ³⁸ Según el profesor Cioranescu por una Real Cédula de 15-10-1570, se ordenaba que se pasase inspección médica a todos los pasajeros y tripulantes, juzgando su salud por su semblante. CIORANESCU, Alejandro: *Historia de Santa...*, II, p. 506, nota 91. Durante nuestro periodo de estudio, sólo en 1569, 1598 y 1600 se ordena a los médicos del Cabildo acompañar a diputados y alcaldes en las visitas sanitarias a los barcos llegados de zonas apestadas.

- ³⁹ BETRAN MOYA, Josep Lluís: *Las grandes epidemias de Peste...*p. 393.
- ⁴⁰ AMLL Actas del Cabildo, Oficio 1º Libro XVII fº 142R (27-1-1589). Según alegan los regidores municipales en diversas ocasiones (1541, 1589, 1636, 1648, etc.) el interés de los alcaldes en entrometerse en las funciones de los diputados es básicamente económico. Como bien indica Don Juan De Mesa y Lugo de Ayala a la Real Audiencia en 1636 “...los dichos alcaldes queréis hacer las dichas posturas y visitas cada semana a las vendederas llevando dos reales en cada visita y aseéis los sábados de cada semana (...) e que vos mismos los dichos alcaldes vos entrometeis a hazer las visitas de la salud de los nabios y bageles que llegan a los puertos de ese dicho lugar siendo assí que las dichas visitas de la salud estan a cargo de los dichos diputados y que vos los susodichos lo quereis hazer de hecho y de vuestra autoridad a fin de llevar como llevais los dichos derechos indebidamente de cada navio o bagel que visitais que es el fin y efecto para que hazeis las dichas visitas...”. AMLL P-XVI, 45 (6-4-1636).
- ⁴¹ Utilizando la misma documentación, el profesor Cioranescu cree que el Cabildo decidió en 1589 crear un registro sanitario en los dos puertos habilitados de la isla (Garachico y Santa Cruz), encomendándolo a los regidores de ambos lugares que ejercían de diputados de la salud. Diez años después las funciones de la diputación de la salud se reunieron a las de los diputados de los meses, sistema que se siguió después con cierta regularidad. CIORANESCU, Alejandro: *Historia de Santa...* II, p. 241.
En 1635 el alcalde del Puerto de la Cruz indica que “...havia mas de treinta años estaban en posesion los alcaldes de los lugares de haser visitas [de salud] e llevar los dichos derechos...”. AHPSC P.N. 3808 Año 1709 Puerto de la Cruz S/f.
Las series de visitas de la salud conservadas no dejan lugar a dudas; entre 1686 y 1714 el alcalde de Santa Cruz realiza las visitas de salud a todos los barcos llegados a puerto (Biblioteca Municipal de Santa Cruz, Caja 25-2 Navegación y Puertos 3º. Sanidad). Igualmente se han conservado las visitas realizadas por el alcalde del Puerto de la Cruz entre 1700 y 1785. (Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife, Sección PSO, Cajas 1 a 7). Sólo durante las fases de epidemias declaradas son los diputados del Cabildo quienes realizan dicha labor. Véase por ejemplo AMLL Sección 1ª Sanidad II, 11 y Sección 2ª Sanidad I, 1.
- ⁴² Según los hermanos Peset, máximos defensores de esta interpretación, “El sistema tradicional de defensa contra la Peste [refiriéndose a los siglos XVI y XVII] puede ser caracterizado por tres notas, que conviene que retengamos: improvisación, fragmentación y clericalismo”. PESET, José Luis y Mariano: “Epidemias y sociedad en la España del Antiguo Régimen”, *Historia Social*, 4 (1978), p. 10.
- ⁴³ Si bien no existen aún estudios satisfactorios sobre la composición social del consistorio insular en este periodo, es evidente que buena parte de sus miembros estaban directamente relacionados con las actividades agroexportadoras insulares. Especialmente representado esta el grupo de Hacendados-Comerciantes, ya que “...en una sociedad cuyo modelo económico impuesto por la clase dominante aspira a girar con fuerza cada vez mayor en torno a un cultivo exportador, sacrificando la autosuficiencia, los poderosos pretenden estar bien representados en un centro de decisiones que afectara a sus negocios de un modo diverso...”. RODRÍGUEZ YANES, José Manuel: “La Laguna durante el Antiguo Régimen. Desde su fundación hasta el siglo XVII” en PAZ SANCHEZ, Manuel de y CASTELLANO GIL, José Manuel: *La Laguna: 500 años de Historia*. Tomo I, Vol I, pp. 219-223.
- ⁴⁴ MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M.: “Los Tesoros de las Afortunadas. Las economías isleñas en el derrotero del Almirante Holandés Pieter Van Der Does” en *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648*, BETHENCOURT MASSIEU, Antonio de (coord.), Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 349-427.
- ⁴⁵ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XVI fº 162R (16-2-1586).

- ⁴⁶ AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XVI fº 162R (16-2-1586).
- ⁴⁷ Es evidente que no podemos hablar aquí de un proteccionismo económico, de un uso político de la acción sanitaria o de una actitud intimidatoria del Cabildo tinerfeño frente al resto del archipiélago. A pesar de no existir ningún trabajo de conjunto que analice las relaciones comerciales interinsulares en este siglo, algunas aproximaciones parciales indican, no sólo su existencia, sino que en determinadas épocas fueron una pieza clave de la estrategia económica de las elites insulares.
- ⁴⁸ Sobre epidemias en Gran Canaria en la década de los años veinte; BETANCOR GOMEZ, María Josefa y ANAYA HERNANDEZ, Luis A.: “Las Epidemias en Gran Canaria hasta la Tercera década del siglo XVI”, en *X Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Tomo I, pp. 831-859.
- ⁴⁹ FRC Acuerdos del Cabildo, III, p.186 (23-2-1523).
- ⁵⁰ FRC Acuerdos del Cabildo, IV, p. 88 (17-11-1525). “...Dixeron que a su notiçia a venido que tornan a morir en Canaria, y segun las ordenanũas que no entren personas ni ropas ni otras cosas de Canaria con degredo ni en otra manera...” En igual sentido ver las sesiones del 27-2-1523 y 30-5-1524.
- ⁵¹ FRC Acuerdos del Cabildo, III, p. 233 (23-5-1524). “...Se platico acerca de un navio que esta para ir a Canaria y porque todavia se tienen sospecha que mueren, era bien que fuese una persona que llegare al puerto do le fuese mandado y por la ynstruccion que se le diese para principalmente saber que tal esta la isla y que nescesidad se le ofrece...”. En igual sentido ver Cabildos de 27-4-1523 y 7-9-1523.
- ⁵² FRC Acuerdos del Cabildo, IV, p. 126 (25-6-1526).
- ⁵³ FRC Acuerdos del Cabildo, III, p. 219 (7-9-1523). “Su merced con los diputados de la salud vean como a de ir un hombre en un nabio que envia a Galdar Anton Santana (?) para que se haga lo que sea Justiçia”. En igual sentido ver los Cabildos de 26-3-1523 (Que se envíe pan para Gran Canaria “...que se negociase por la vía de Galdar, que esta sana y se guarda...”) y 27-4-1523.
- ⁵⁴ En Julio de 1598 se ordena no recibir barcas de Fuerteventura ni de Lanzarote en razón de la Peste. Un mes más tarde, en medio de una grave crisis cerealera, se envían barcos a Lanzarote y Madeira en busca de grano. AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro IV fº 305V (1-7-1598) y 314V (17-8-1598). En el siglo XVIII la necesidad del grano magrebí hizo que la Corona debiera autorizar la descarga por canal de los cereales en el puerto de Barcelona unos meses después de que hubiera prohibido el comercio con estas regiones. Medidas similares se reiterarían a lo largo de todo el siglo. MARTIN CORRALES, Eloy: *El comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán [siglos XVI-XVIII]. El comercio con los “enemigos de la fe”*, Barcelona, 2001. pp. 139-142.
- ⁵⁵ En nuestras islas se utiliza el vocablo *Degredo* para designar el lugar o tiempo durante el cual se realiza la cuarentena. De origen portugués, no se detecta su uso con fines sanitarios en este país con anterioridad a 1593. CIORANESCU, Alejandro: *Historia de Santa...*, Vol. II, p. 243. En Canarias su uso está documentado por lo menos desde 1525, cuando ante la Peste que azota Gran Canaria se ordena que “...no entren personas ni ropas ni otras cosas de Canaria con degredo ni en otra manera...”. FRC Acuerdos del Cabildo, IV, p. 88 (17-11-1525).
- ⁵⁶ El complejo sanitario marsellés estaba compuesto por un barco anclado a los pies del fuerte de San Juan cerca de la Aduana, la isla de Pomegue, de 140 hectáreas de superficie con puerto natural y provista de una capilla y una oficina sanitaria y finalmente el Lazareto, situado al borde del mar a 300 metros de la ciudad. PANZAC, Daniel: “Crime ou Delit? La Legislation sanitaire en Provence

au XVIII siecle”, en: *Revue Historique*, 275, Paris, 1986, p. 46. En Santa Cruz se utilizó Puerto Caballos, una caleta situada a algunos centenares de metros al norte del núcleo poblacional. Ocasionalmente se mencionan la Caleta de Blas Díaz y la Caleta de los Negros. En Garachico el Roque fue el lugar elegido para los degredos, aunque también hemos documentado el uso de la Caleta de San Marcos en Icod. En el Puerto de la Cruz, se ha detectado el uso durante la segunda mitad del siglo, de la Caleta de la Pez.

- ⁵⁷ CIORANESCU, Alejandro: *Historia de Santa...* I, pp. 373-376. RODRÍGUEZ YANES, José Miguel: *El Antiguo Régimen en la comarca de Daute*, El Tablero, 1988, pp. 59-61.
- ⁵⁸ En 1601 se ordena desalojar las cuevas de Puerto Caballos debido a que el oleaje las había inundado. AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro V fº 29R (26-10-1601). En 1525 el Cabildo ordena que a los barcos que vienen de tierra sana se les deje desembarcar la carga en lugar apartado, porque mientras suben las probanzas a La Laguna “...vienen franceses y les roban...”. FRC. Acuerdos del Cabildo, IV, p. 63 (30-6-1525).
- ⁵⁹ AMLL Actas del cabildo Oficio 1º Libro XV fº 148R (26-6-1581) “...el alcalde mayor fuera a Garachico con los señores Licenciado Reynaldos y Bernardino Justiniano regidores diputados y lleven consigo al Licenciado Romero medico para visitar la gente que se degredo en la Caleta de San Marcos (...) y que el salario sea a costa de los nabios e mercaderias...”.
- ⁶⁰ En pocas ocasiones se mencionan los tiempos de degredo. En 1570 se piden 20 días de degredo para un barco llegado de Portugal. AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XIII fº 19R (9-6-1570). En 1578 se acuerda dar 8 días de degredo a un barco que llega de Viana, al desconocerse si hay Peste en dicha ciudad. Ídem Oficio 2º Libro II fº 259R (7-3-1578). En 1523 Gabriel Mas, llegado de Gran Canaria estuvo durante 31 días en degredo en Puerto Caballos. FRC Acuerdos del Cabildo IV.
- ⁶¹ Si sólo nos interesáramos por las medidas aplicadas a la navegación internacional, este porcentaje subiría hasta el 64,6%.
- ⁶² AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro II (2) fº 31V (5-7-1568).
- ⁶³ Ver nota 9.
- ⁶⁴ La primera referencia a las fes de salud datan de 1507 cuando ante la enfermedad que reina en Castilla se ordena que no desembarque nadie que no “...trayga fe de como non vienen de tierra de donde mueren de pestilencia e modorra...” FRC Acuerdos del Cabildo I p. 152 (19-2-1507). En 1569 se recibe una Fe de Salud de Cádiz donde se informa “...de como salió de Cádiz a diez días e que trae los dichos diez marinos e trece pasajeros dado por el testimonio de la ynformacion dado con el sello de la çuidad e autoriçado de los testigos de Cadis y del escribano publico de la dicha çuidad de Cadis e se guarda de las partes donde ay sospecha e se dise que mueren...”. AMLL Actas del Cabildo Oficio 1º Libro XII fº 225V (14-7-1569).
- ⁶⁵ AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro III fº 107V (23-6-1581). Los navíos que vienen de parte sospechosa y sin Fe de Salud “...se purgan en lugar apartado fuera del puerto con guardas para que no comuniquen con la gente de la tierra...”.
- ⁶⁶ De 18 barcos sometidos a algún tipo de medida sanitaria 9 sufrieron degredo y 3 lograron dejar su carga antes de ser expulsados
- ⁶⁷ FRC Acuerdos del Cabildo, IV, p. 263 (3-10-1531).

⁶⁸ En 1602 se reconoce que en “...esta çuidad mucha jente della esta alborotada de ber que se resciben barcos ni jente que venga de la dicha ysla de Canaria por el mucho daño que podria venir...”. AMLL Actas Oficio 1º Libro XVIII fº 44R (23-3-1602).

⁶⁹ Véase nota 13.

⁷⁰ AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro III fº 37R (6-6-1580).

⁷¹ FRC Acuerdos del Cabildo, IV, p.167 (8-3-1527).

⁷² AMLL Actas del Cabildo Oficio 2º Libro III fº 364R (22-7-1586) y fº 365R (24-7-1586). En 1527 se ordena que de un barco de Madeira, “...el hierro, cobre, madera lavandose este en destierro como a los diputados pareçiere...”. FRC Acuerdos del Cabildo, IV, p. 167 (8-3-1527).

⁷³ Hemos omitido los barcos de la navegación interinsular sometidos a algún tipo de control, ya que responden a una casuística completamente diferente.