2

INFORME
SOBRE LAS MEDIDAS HIGIÉNICAS

QUE DEBEN TOMARSE ANTES DE LA SALIDA, DURANTE LA TRAVESÍA, Y AL ARRIBO DE LOS BUQUES.

REDACTADO EN NOMBRE DE UNA COMISION ESPECIAL

POR SU SECRETARIO-RELATOR

EL D. D. PEDRO FELIPE MONLAU,

Y LEIDO POR ÉL MISMO EN LA SESION QUE CELEBRÓ EL CONGRESO SANITARIO DE PARIS EL DIA 15 DE NOVIEMBRE DE 1851.

puesto en castellano por

D. SANTIAGO MENDEZ,

primer médico de visita de naves en el puerto de Barcelona.

PRECEDIDO DE UNA INTRODUCCION POR

D. ANTONIO MARÍA SEGOVIA,

Cónsul de S. M. Católica en Singapore, y Delegado consular de España en el expresado Congreso.

BARCELONA:

IMPRENTA Y LIBRERÍA DE PABLO RIERA,

calle Nueva de San Francisco, núm. 17.

1852.

INTRODUCCION.

Grandes maravillas ha obrado el siglo presente; grandes descubrimientos ha hecho; grande impulso ha dado á las ciencias y á las artes: injusticia seria el negarlo. Todavía, sin embargo, pudiera la sana crítica acusarle de sobrada aficion á la especulativa, y de mucha pereza ó timidez para la práctica; del poco discernimiento con que se mezclan las vanas teorías con los principios de eterna verdad; de tener, por decirlo así, mas suelta y voluble la lengua, que diestras y activas las manos. Tiempo seria ya de que el Sr. Siglo se dejase de proclamar doctrinas nuevas, y de suscitar ociosas disputas, y que atendiese seriamente á reducir á práctica ideas incuestionables, que realizadas, constituirian una verdadera civilizacion.

¡Civilizacion!—Aun esta palabra anda maltratada en todos los labios y en todas las plumas, y ha llegado, de puro manoseada, á perder su verdadera forma y color. No será, pues, inútil el dar aquí de ella una definicion que quizá no descontente al lector, aun cuando no traiga el sello de autoridad respetable y conocida. *Civilizacion* parece que deberia llamarse: «aquel estado social en que la especie humana «puede dar á sus facultades la perfeccion relativa á que Dios «le permite aspirar.»—Y como el hombre es complexo de físico, intelectual y moral, allí donde las facultades de estos tres órdenes no se hallen en recto uso y completo desarrollo,

no se debe decir que hay verdadera *civilizacion.* Ahora bien: ¿cuál es el país del mundo en donde ésta exista en tales condiciones? La imprenta y el telégrafo, el vapor y la electricidad, los progresos de la mecánica, los rápidos adelantos de la química, los descubrimientos geológicos y astronómicos, las nuevas conquistas de la geografía y de la historia natural, ni mucho menos los vacilantes ensayos de las ciencias políticas, ni los variados sistemas filosóficos, ¿han dado hasta ahora, por ventura, el apetecido resultado de presentarnos un pueblo modelo, en que los principios de la moral sean fijos, los de la justicia acatados, y unos y otros basados sobre la ley divina? ¿un pueblo, cuya inteligencia se haya elevado á un grado hasta ahora desconocido? ¿un pueblo, en fin, que á lo menos observe las reglas sencillas de la conservacion de la salud para alcanzar la belleza y las fuerzas físicas, que fue voluntad del Creador dar al tipo del género humano? — Seguramente que no: semejante pueblo no existe: no existe, pues, todavía verdadera *civilizacion* sobre la tierra: y si á lo que hoy tenemos se le quiere dar este nombre, es menester anatematizarlo (como ya lo ha hecho algun filósofo moderno), y caminar en busca de otro estado social con mayores grados de perfeccion.

No es de presumir que haya disentimiento en esta parte; mas si alguno se resistiere á conceder las proposiciones arriba establecidas, bastará para demostracion examinar el último de los tres objetos que naturalmente debe proponerse la obra de la civilizacion, es decir, el perfeccionamiento del hombre físico.

El esmero en conservar nuestro cuerpo ó nuestro organismo en el estado normal que es ley de su divino Autor, es decir, en aquel equilibrio de funciones en que consiste la *salud;* el cuidado de preservar de toda alteracion á esa misma salud, y á los órganos de las funciones fisiológicas,

están completamente abandonados aun entre los pueblos mas cultos. Y no porque se ignoren las reglas que hay que seguir, ni los medios que se debieran emplear, pues ya la antigüedad griega, aun privada de los progresos modernos de las ciencias naturales, constituyó en ciencia esa preservacion de la salud; y con el nombre que ella le dió le llamamos todavía, *Higiene,* dividiéndola en pública y privada.

Esta, pues, la primera, la mas útil, y la mas importante de todas las ciencias, no solamente carece de aplicacion general y positiva, sino que es ignorada de muchos, y quebrantada por todos, con escándalo y con dolor de los verdaderos sabios, que se lamentan de ver á los Gobiernos y á los particulares esforzarse por mejorar todas las razas de los animales domésticos, al mismo tiempo que descuidan la conservacion y mejora de nuestra propia raza. ¡Increible y deplorable ceguedad! Así lo han hecho ver varios escritores de nota en todos los países adelantados; y en España, en estos últimos años, el autor del escrito que hoy se saca á la luz pública. En él hace D. P. F. Monlau aplicacion de los principios establecidos en sus dos tratados de Higiene, á un ramo especial, es decir, que trata de la higiene naval particularmente. Digamos brevemente con qué ocasion y con cuál objeto.

Las innumerables dolencias que aquejan á la especie humana, no solo se burlan del arte terapéutica, y causan una mortandad cuya estadística espanta, sino que de cuando en cuando desplegan, ya en uno ya en otro país, un carácter de generalidad y de intensidad extraordinarias, y hacen en las poblaciones estragos horribles. Entonces es cuando les damos el nombre de *epidemias.* — Esas enfermedades epidémicas no solo sacrifican millares de víctimas, sino que causan una perturbacion de muy funestas consecuencias en las relaciones y comercio mutuo de los pueblos, porque vién-

dolas extenderse y propagarse, el instinto de la propia conservacion aconseja huir de todo contacto con el país ó con el individuo enfermo; y como es ley de la Providencia que el hombre haya de vivir con sus semejantes en continua relacion y en recíproca dependencia (ó de otra manera en sociedad), las epidemias producen otros muchos males aun prescindiendo de la mortandad.

Tres se han señalado muy particularmente entre esos azotes de la cólera del Cielo, y cada uno de ellos parece que tiene su cuna, ó á lo menos el arsenal de sus terribles armas, en una parte diferente del mundo; á saber, el bubon de África, llamado antonomásticamente *peste* de Levante; la fiebre amarilla de América, y el cólera morbo de Asia, ó cólera indiano. Estos tres han visitado á nuestra Europa con frecuencia y dejado en ella fúnebres recuerdos: y como se haya hecho ya sentir grandemente la necesidad de acudir al remedio de tamaños estragos, y á procurar precaverse de ellos, los Gobiernos se han dedicado con cierta actividad, á dictar, con el consejo de los médicos, medidas administrativas para conseguir aquel fin. Ya de antiguo se habia imaginado el cortar toda comunicacion con un país apestado, y el poner á las personas, á los animales y las cosas provenientes de aquel país, en un completo aislamiento que, por haberse imaginado en un principio que deberia durar cuarenta dias, recibió el nombre de *cuarentena.* Dase tambien el de *lazareto* al lugar apartado en que se aislan las *procedencias.*

El período de la cuarentena se disminuyó después; pero ha habido en él tanta variedad, y las operaciones de ventilar, expurgar ó purificar los vestidos, los efectos de todas clases y las mercaderías, se han hecho tan arbitraria é irracionalmente, que los clamores de los mas inmediatamente perjudicados pedian con vivas instancias remedio de tal des-

órden. El mas vivamente afectado fue el comercio del Mediterráneo, ya por la frecuente comunicacion y tráfico que entre sí tienen los pueblos que le circundan, ya tambien porque, habiendo sido justamente en esos países donde las epidemias han hecho mayores y mas frecuentes estragos, las medidas cuarentenarias se distinguian por su mayor rigor y arbitrariedad. Convinieron, pues, los Gobiernos de esas naciones en la necesidad de estudiar todo lo relativo á epidemias y cuarentenas de comun acuerdo, y fijar reglas á los sistemas sanitarios; y después de varias tentativas que seria prolijo enumerar, se convocó al cabo en Paris, en julio de 1851, un *Congreso sanitario internacional* compuesto de dos delegados (un cónsul y un médico) de cada una de las Potencias interesadas en el Mediterráneo, con inclusion del mar Negro. Esas Potencias fueron doce, á saber:

Austria, — Cerdeña, — Dos-Sicilias, — España, — Estados Pontificios, — Francia, — Gran Bretaña, — Grecia, — Portugal (por su comunidad de intereses peninsulares), — Rusia, — Toscana, — y Turquía.

El resultado de las tareas de ese Congreso (que posteriormente adoptó el nombre de *Conferencia)* ha sido un proyecto de Tratado internacional, y otro de Reglamento sanitario general. — No es de nuestro propósito hablar aquí de esos dos documentos, sometidos todavía á estas horas al exámen de los Gobiernos respectivos, sino meramente explicar el orígen del Informe sobre medidas higiénicas que hoy publicamos. De los debates del Congreso vino á resultar, como verdad innegable, que las epidemias causan estragos cuando hallan una predisposicion particular en los individuos y en las poblaciones, y que por lo tanto es indispensable evitar en lo posible esa predisposicion con la observancia de las reglas de la higiene, y aplicarlas sobre todo á esos vehículos de la comunicacion entre los pueblos separados por los mares, es

decir á las naves, y especialmente á las naves mercantes, que por sus circunstancias particulares, y las de su cargamento, ofrecen al parecer mayor peligro de transportar el gérmen de las enfermedades. — Para fijar, pues, las reglas de ejecucion de las medidas higiénicas, nombró el Congreso una Comision de su seno, y esta eligió por su secretario, encargado de extender el Informe, al Dr. Monlau, Delegado de España, honra, por cierto, de grande estima en una reunion de hombres tan distinguidos. Ese Informe de la Comision de higiene, escrito originalmente en francés, es el que hoy se da á luz vertido á la lengua castellana. La razon de esta publicacion es el deseo de contribuir en una parte, aunque pequeña y especial, á que se divulguen los utilísimos principios de esta ciencia utilísima: tal calificacion merece con verdad la ciencia que dicta reglas para la preservacion de la salud; y como esta consiste primero en la serenidad del ánimo, en la templanza y en la continencia, que son tambien preceptos de la moral; segundo, en el uso y aprovechamiento racional de los agentes naturales exteriores, que caen bajo el dominio de la física; tercero, en el desarrollo y ejercicio de nuestra fuerza muscular, cuyo objeto debe ser el trabajo útil; resulta evidentemente probado que la mas lata aplicacion de las reglas higiénicas sería, como dice nuestro Monlau, toda una *civilizacion.*

Con estas indicaciones basta para que el lector se interese en el siguiente escrito. De su mérito particular quizás debiera aquí apuntarse alguna cosa; pero el que escribe estas breves páginas de introduccion tiene algunos motivos de abstenerse de cumplir tan natural deseo: Primero, haber sido él mismo, miembro del Congreso sanitario en Paris; — Segundo, ser amigo y admirador del Dr. Monlau, y, por consiguiente, poco apto para juzgarle con entera imparcialidad; — Tercero, en fin, tener poco avezada la pluma á

ese género de crítica panejírica y acaramelada que ahora es de moda, y que ya debe de tener al público español empalagado. Por eso omite el dar al autor del *Informe* los dictados de médico ilustre, sabio escritor, y otros tales; porque vendria á hacer la ridícula figura de un sacristan desmañado y torpe en el manejo del incensario.

A. M. Segovia.

CONFERENCIA SANITARIA INTERNACIONAL.

APÉNDICE AL ACTA DE LA 31.ª SESION.

INFORME

SOBRE LAS MEDIDAS HIGIÉNICAS QUE DEBEN TOMARSE ANTES DE LA SALIDA, DURANTE LA TRAVESÍA, Y AL ARRIBO DE LOS BUQUES.

Redactado en nombre de una Comision compuesta de los Sres. Sutherland, Grande, Bartoletti y Monlau, médicos; y de los Sres. Lavison, Escalon y Vitalis, cónsules.

Por el Dr. Monlau, secretario relator.

SR. PRESIDENTE É ILUSTRES COLEGAS:

La higiene es la civilizacion: vosotros lo habeis dicho, y al proclamar esta verdad, le habeis dado la mas alta consagracion posible. Sin la higiene la civilizacion no fuera otra cosa que una verdadera perversion social. Hace ya mucho tiempo que los hombres de saber lo han reconocido, y felizmente tambien principian á comprenderlo todas las clases de la sociedad. En efecto, después de Dios, que da la vida, viene la Higiene, que la conserva. Por esta razon, sin duda, los antiguos hicieron de *Higie* una diosa.

En todos tiempos el discurso del hombre se ha ocupado

en la observacion de los efectos que las influencias exteriores producen sobre la organizacion humana, y en la determinacion racional de las condiciones de la salud. La higiene, lo mismo que todas las ciencias y las artes, ha existido aun antes que tuviera un nombre. Primero el instinto, y luego la reflexion, dieron á conocer al hombre que su bienestar individual dependia de la pureza del aire, de la salubridad de su vivienda, del aseo de su cuerpo, del modo de vestirse, de la sobriedad en la cantidad, y de la buena calidad de los alimentos y de las bebidas, de un ejercicio proporcionado á sus fuerzas, de la tranquilidad del espíritu y del alejamiento de las pasiones. Bajo la influencia de estos agentes naturales, el hombre ha encontrado siempre las condiciones de la salud, y el remedio contra las enfermedades. El olvido ó la transgresion de los preceptos de la higiene acarrea siempre la enfermedad y la muerte.

En las naciones, que por otra parte no son sino grandes individualidades, se observa el mismo fenómeno. Hojead la historia antigua y veréis á Roma que tan pronto disfruta de buena salud, como se encuentra desolada por las epidemias, segun que haya sido bien ó mal policiada, que sus alcantarillas estén en buen estado ó que las tengan mal conservadas. Abrid la historia moderna, y el relieve de esta verdad se os presentará de un modo mas patente. Paris, esta gran ciudad que tantos progresos ha hecho en la policía de salubridad, era en otro tiempo un local infecto, digno del nombre de *Lutecia*, segun la etimología que algunos escritores han dado á esta denominacion (ciudad del fango), y un verdadero semillero de fiebres intermitentes. Pues bien, una sencilla medida de higiene pública, como fue empedrar las calles, ordenada por Felipe Augusto en 1184, bastó para atenuarla considerablemente. La ciudad de Londres principió á ser sana en 1542, que fue cuando empezaron á empedrarse las ca-

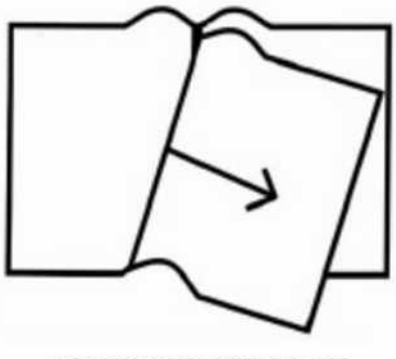
lles. No obstante, conviene añadir que la peste no cesó de manifestarse en esta ciudad, que es hoy dia la gloria de la civilizacion, hasta el momento en que el vasto incendio de 1666 quemó, como se ha dicho con exactitud, el nido del azote pestilencial. Reconstruyéronse los barrios destruidos por el fuego sobre un plano mas regular y mas conforme con las leyes de la higiene, al mismo tiempo que las de la arquitectura; la luz y el aire principiaron á circular con libertad por aquellas calles en otro tiempo estrechas y tortuosas; y Londres, á similitud del fénix, salió regenerado de sus cenizas, merced á las nuevas condiciones higiénicas. Tambien Lisboa debe la sanidad de que disfruta á un gran desastre. Posteriormente al terremoto de 1755 habiendo la reina del Tajo trazado sobre sus ruinas calles y edificios mas conformes con las leyes de la higiene, ha ganado mucho en salubridad. Finalmente, en nuestros dias ¿quién ha desterrado el escorbuto de la marina de guerra? ¿quién ha hecho que el tifus sea tan raro en las cárceles y en los hospitales? ¿quién ha calmado el furor, en otro tiempo tan temible, de la enfermedad sifilítica? ¿quién ha ejercido la mayor influencia en la desaparicion cási completa de la lepra? ¿quién ha hecho crecer el guarismo de la duracion media de la vida en los países civilizados de Europa? La higiene.

Tenemos, pues, derecho de contar con este arte admirable. No obstante, hombres de grande autoridad, sin desconocer los beneficios de que nos ha colmado la higiene, niegan, ó á lo menos dudan, que las medidas higiénicas puedan en ningun tiempo aniquilar todos estos venenos específicos é inapreciables, que hacen que estallen las epidemias y los contagios. Esta opinion tiene algun fundamento: nosotros añadirémos además que ciertos azotes epidémicos y contagiosos quizás sean una verdadera necesidad, por no decir un don. Si la hoz epidémica no segara de vez en cuando la vida

de los individuos predispuestos, atacados en el fondo de su organizacion, y á quienes el mal régimen y las peores condiciones higiénicas hacen inaptos para transmitir una existencia sana y vigorosa, la especie humana estaria bien pronto bastardeada y degenerada, y esto es lo que no conviene para la perpetuidad y belleza de nuestra raza. Bajo este punto de vista, las epidemias y los contagios léjos de ser un azote destructor, serian mas bien una especie de llamamiento al órden, un saludable correctivo en la vida humana: serian como las tempestades en el órden meteorológico, un medio para purificar y rejuvenecer. Pero hasta en esta hipótesis el deber del hombre está bien trazado. Al propio tiempo que debe respetar lo que en sí tenga de providencial la aparicion de las epidemias y de los contagios, debe asimismo aplicarse con perseverante solicitud á seguir sin tregua los preceptos que la higiene establece en conformidad con las condiciones de la vida y de la salud. Debe hacer uso de la libertad moral en este sentido, sin llevar sus pesquisas hasta querer desgarrar el velo que cubre los designios de Dios, ni tampoco entregarse á un fatalismo que seria un verdadero crímen.

Todos estos principios, señores, os son familiares; y este es el motivo porque desde que se inauguraron vuestras tareas habeis de continuo insistido en la adopcion de medidas higiénicas, declarándolas tan útiles como indispensables. Tambien lo fue para que nombráseis una Comision con el objeto de que las estudiara en el interés especial de preservar á nuestros países de las enfermedades pestilenciales que pueden sernos importadas por la via de mar. Esta Comision se presenta hoy á someteros su trabajo, temerosa de no haber correspondido tan satisfactoriamente como lo hubiese deseado á la confianza con que la habeis distinguido.

Hemos creido que el plan de nuestros estudios debia ser muy sencillo, y en la naturaleza del objeto hallamos tra-



FALTAN DOCUMENTOS
(paginas, cuadernillos...)
ISO 9878/1990

una necesidad absoluta para la conservacion de la salud. El hombre desaseado no solo se perjudica á sí mismo, sino que incomoda á los que le rodean.

Las tripulaciones no obtendrán el permiso de embarque, sobre todo reinando en el puerto de la salida alguna enfermedad pestilencial, sin que sean antes visitadas por un médico.

La visita del buque antes de la carga, es otra de las medidas higiénicas que la Comision juzga de suma importancia. Si la tablazon está podrida ó si está infestada la sentina, ó bien si están descuidados ó sucios los camarotes, ó si la cubierta está muy ocupada ó llena de géneros, es menester proveer sobre todos estos extremos. Con este fin proponemos que no se permita la carga de ningun buque sin que antes haya sido visitado por un delegado de la autoridad sanitaria.

Un miembro, cuyo celo por las medidas higiénicas os es bien conocido (el Dr. Grande) hubiera deseado se hiciera una inspeccion minuciosa y severa de las mercancías antes de autorizar el embarque; pero la Comision ha retrocedido al considerar las dificultades que ofreceria semejante innovacion, como medida general, creyendo, no obstante indispensable, que verificada la carga del buque se hiciera una nueva visita para reconocer, en cuanto se pueda, la naturaleza y la forma de la estiva, como tambien el estado general de las mercancías, en especial de aquellas que consisten en materias orgánicas. Esta visita tendrá además de la ventaja de evitar muchos accidentes durante la travesía, la de ahorrar á los buques, sobre todo á aquellos que emprendan largos viajes (y á estos concierne especialmente la medida) retardos y perjuicios á su llegada á los puertos de su destino. Los navieros y los capitanes deben por su propio interés vigilar con sumo cuidado los objetos que embarcan, y esmerarse en la colocacion de los mismos. Bueno es que sepan, y no pon-

drémos mas que un ejemplo, que el cargamento de objetos húmedos ó recientemente mojados por la lluvia, desarrolla á bordo una causa de infeccion equivalente, y á veces mas intensa que la de un pantano. Se lavarán y secarán siempre que se pueda, por ejemplo, las maderas de grandes dimensiones al salir de los rios y de los pantanos antes de introducirlas en la bodega. El embarque hecho con negligencia de maderas de construccion, que habian estado sumergidas en las aguas de Sierra Leona (África), motivó el desarrollo de una epidemia mortífera á bordo de un buque inglés.

Las naves que se dedican al transporte de personas tienen la funesta costumbre de admitir en ellas un número de pasajeros mayor que el que permite alojar la capacidad del buque, llegando hasta el extremo de hacerlas que zozobren por efecto de la excesiva carga. Ha sido menester que ocurrieran desgracias irreparables para que se pensara en promulgar una ley que fije el máximum de los pasajeros que puede conducir un buque. Esta ley, que solo existe en algunos países, debiera generalizarse en todos. Las toneladas que mide el buque, la capacidad de las cámaras, el número de camarotes, de colchones, de cubiertas de cama, la duracion del viaje, etc., son otros tantos datos principales que deben tenerse en consideracion para fijar el número de pasajeros. Además, seria de desear que la ley hiciera su prevision extensiva al transporte de animales vivos, pues los casos de infeccion sucedidos á bordo por el sobrecargo de ganado, y el espectáculo lastimoso del desembarque de gran número de animales asfixiados, son acontecimientos bastante frecuentes para que despierten la atencion de las autoridades sanitarias.

La industria, por no decir la avidez, de las compañías de transporte y de ciertos capitanes de buques mercantes, hace que se muestren tan pródigos en admitir pasajeros, rellenando las cámaras y hasta la cubierta, en contradiccion con las

condiciones elementares de la vida y de la salud, como avaros en la tripulacion del buque. Vense á veces naves de gran porte tripuladas por un mínimum cási fabuloso de marineros, arriesgarse y acometer viajes de larga travesía. Si el exámen de este abuso entrase mas directamente en el dominio de la Comision, no vacilaria esta en proponer se fijara el mínimum de los marineros con arreglo á las toneladas del buque; pero se limitará á llamar la atencion acerca de esta causa evidente de peligro para la salud y la vida de la gente marinera.

Por último, como medida de precaucion, é imitando lo que ya se encuentra ordenado en los reglamentos de la marina mercante de otros países, la Comision os propone decidais que todos los buques que se dedican al transporte de personas, cualquiera sea su dimension, y los que tienen cierta capacidad ó cuya tripulacion alcance un guarismo determinado, por ejemplo, el de 15 á 20 hombres, deben proveerse de un botiquin que contenga los medicamentos mas en uso con los aparatos necesarios para socorrer los accidentes que con mas frecuencia se observan en los buques. La administracion sanitaria superior de cada país trazará el catálogo de estos medicamentos y aparatos, al propio tiempo que una Instruccion que especifique muy por menor el modo como deben usarlos los buques que carecen de médico y de cirujano. La Instruccion médica que con este fin redactaron los médicos franceses Huet, Duverre y Du Pray, es un modelo que no vacilamos en recomendar. Tambien convendria se ilustrase la ciega credulidad de los marineros, y prohibirles el embarque de cualesquier preparados medicinales, porque las píldoras, los robs, jarabes compuestos y demás medicamentos de que por su cuenta suelen hacer provision, en general, ó son armas peligrosas, puestas en manos de la inexperiencia, ó verdaderos tributos pagados al charlatanismo.

MEDIDAS HIGIÉNICAS APLICABLES DURANTE LA TRAVESÍA.

La higiene, durante la travesía, es de la mayor importancia; es la continuacion de la higiene de salida, por ella se regula el carácter y la extension de las medidas que deberán tomarse con los buques á su arribo en los puertos de destino. Por tanto, nunca se inculcará lo bastante la inmensa utilidad que los capitanes reportarán de

Exigir y asegurarse de que los marineros tienen las prendas de vestuario bastantes para mudarse cuando sea menester;

Prescribir solícitamente á los marineros se muden los vestidos mojados antes de acostarse;

Aprovechar de tanto en tanto los buenos dias para abrir las escotillas y sacar al aire y al sol los vestidos y las literas de la tripulacion;

Emplear medios mecánicos para lograr la aireacion de los buques;

Vigilar con todo esmero la calidad de los víveres y salazones;

Procurar que las ollas y la batería de cocina estén siempre bien limpias, secas y que se estañen todas las veces que lo demande, aprovechando las demoras ó escalas;

Dar con frecuencia á la bomba de la sentina para que salga el agua detenida reemplazándola desde luego con otra recientemente sacada del mar. Si el agua que da la bomba es fétida, diluir tres ó cuatro cucharadas del cloruro de sodio ú otro cualquier flúido desinfectante en medio balde de agua, y con esta mezcla inyectar la sentina por conducto de la bomba, dejando el líquido hasta el dia siguiente á fin de que desaparezca la corrupcion; renovar esta operacion todos los dias hasta tanto que la bomba dé agua inodora;

Mandar que los marineros se laven con frecuencia después del baldeo de la mañana, y que se muden la camisa una vez á la semana por lo menos;

Conservar bien limpio y aseado el buque, en especial la cámara de proa. Este aposento debe rascarse, lavarse y blanquearse después que esté bien seco. Durante el dia debe estar en lo posible desocupado para que se ventile bien. Para la limpia no debe emplearse el baldeo sino la esponja ó la hilaza humedecida. Siempre que el tiempo lo consienta se colocará la manga de aireacion. Las cámaras no deberán en ningun caso atestarse, ni servir de almacen para depósito de velámen y vestidos mojados. Si la cámara se ha mojado deberá colocarse en ella un brasero ó estufa encendida, dejándolo hasta que esté bien seca. Insistimos en todos estos cuidados que tendrán igual aplicacion en la cámara de proa que en la de popa, porque el hacinamiento, la porquería y la humedad del aposento de las tripulaciones y de los pasajeros, son las causas mas frecuentes del desarrollo de infecciones.

Pero vosotros concebís, señores, que nosotros no podemos establecer tantas condiciones cuantas son las reglas de la higiene; concebís que el desarrollo de todos estos pormenores y de otros muchos que pasamos en silencio, nos llevaria demasiado léjos, pues seria menester nada menos que un tratado completo de higiene naval: y la naturaleza de nuestro trabajo no consiente tanta extension. Hemos creido, pues, que debíamos limitarnos á proponer á la Conferencia formara los votos mas ardientes para que cada una de las Potencias signatarias de la Convencion sanitaria disponga se redacte un *Manual de higiene naval* para el uso de la marina mercante, apropiado á la diversidad de los climas y á la naturaleza de los viajes. Esta obra, escrita con claridad y sencillez, estará al alcance de los mismos marineros, que si

pecan algunas veces por descuido, pecan aun muchas mas por ignorancia. Entre las disposiciones higiénicas prescritas en este *Manual*, (cuyos ejemplares deberán distribuirse con profusion y tenerlos todos los buques), convendria se estableciesen algunas que fuesen obligatorias para todos, bajo apercibimiento de severas penas. Entre estas colocamos las medidas concernientes á la calidad de los víveres y del agua, la desinfeccion de la sentina, la ventilacion del buque, la provision de ropa blanca que cada marinero debe tener en su hatillo, etc., etc. Por lo que toca al trabajo cuya redaccion os proponemos, existen en algunos países ensayos que merecen consultarse. Por ejemplo, la *Guia higiénica y médica* para las naves mercantes que frecuentan la costa occidental de África, aprobada por el ministerio de la marina de Francia en 2 de octubre de 1850, es un ensayo apreciable que la Comision ha examinado con sumo gusto.

La estadística de las enfermedades y de las defunciones de la marina mercante será el termómetro mas seguro para que se pueda apreciar con exactitud el esmero con que se hayan cumplimentado las prescripciones del *Manual* de la higiene. Así, pues, emitimos el voto de que cada país arregle la estadística fiel y circunstanciada del personal de su marina mercante, y que se publique todos los años. La oficina de registro y la práctica que sobre el particular observa la Gran Bretaña, merecen estudiarse y completarse. Tambien quisiera la Comision que los capitanes, los patrones y hasta los navieros de los buques que se hubiesen distinguido por su aseo y buena conservacion, y en cuyas tripulaciones hubiese habido menor número de enfermos y de defunciones, recibieran un premio ú otra cualquiera distincion que recompensara sus esfuerzos y excitara la emulacion de sus colegas.

¿Conviene establecer penas al lado de las recompensas?

¿Seria del caso fijar un castigo para los capitanes y patrones recalcitrantes? La intervencion de un modo esencial del principio del interés personal en los reglamentos sanitarios é higiénicos de la marina mercante ¿á qué conduciria? Cuestiones son estas que la Comision no ha querido acometer; pero ha decidido que emitiria someramente su parecer, diciendo que *el principio de la responsabilidad para la preservacion de los pasajeros y de las tripulaciones durante la travesía, produciria los mejores resultados, haciendo de él una aplicacion de interés pecuniario para los capitanes, patrones y navieros.* El conocimiento de la flaqueza del corazon humano haria que adivináramos *à priori* esta verdad, si ya no la encontráramos confirmada por la experiencia: en efecto, la Gran Bretaña, en su previsora actividad, ha aplicado este principio á los buques portadores de emigrados, transportados y condenados, con un éxito verdaderamente feliz. Para convenceros os recordarémos que, desde el año 1795 al de 1801, se embarcaron 3,833 condenados, y murieron 385, lo que arroja una mortandad de 1 por cada 10 sobre poco mas ó menos. Pero desde 1801, época en que principió á tener aplicacion la responsabilidad efectiva, sobre 2,398 condenados á embarque, solo perecieron en total 52, es decir, 1 sobre 46. La mejora ha ido continuando hasta nuestros dias, en que la mortandad, reducida al $1^1/_2$ por 100, es inferior á la de los individuos de su misma clase que permanecen en el país. Los patrones, sin que fuese menester se estableciera ninguna otra pena, sin inspeccion oficial, sin reglamentos, contrataron médicos y cirujanos, pusieron la masa de deportados bajo su cuidado, con lo cual demostraron que comprendian perfectamente toda la importancia del esmero higiénico, de la buena policía, y aun mas de la eficacia del principio en cuestion, adoptándolo voluntariamente y aplicándolo á cada cirujano, puesto que los honorarios es-

taban basados en el número de pasajeros que desembarcasen vivos.

Los hechos y los guarismos que acabamos de citar demuestran una verdad muy conocida, á saber, que con frecuencia es, no tan solo posible, sí que hasta muy fácil prever y evitar la mayor parte de las causas de enfermedad y de la muerte. Por consiguiente, ¿por qué no se ha de exigir una severa responsabilidad de aquellos que, pudiendo prevenirlas, son negligentes en el cumplimiento de este deber sagrado? ¿Por qué no ha de soportar las consecuencias de su criminal incuria el armador ó el capitan que no hubiesen cuidado de salubrificar el buque, exponiendo así la vida de la tripulacion y la salud del puerto de su arribo? ¿Por qué no alcanzaríamos ya nosotros el dia que no dejará, señores, de brillar, no lo dudeis, el dia vaticinado por Rush, en que los tribunales castigarán rigurosamente al propietario que en sus casas, y á los ayuntamientos que en su circunscripcion, dejen que subsista la menor causa capaz de producir enfermedades? Séanos lícito indicar entre tanto que el principio del interés personal, cuyos ensayos han sido tan felices en Inglaterra, podria bajo ciertas formas aplicarse en el interés de la preservacion y de la seguridad internacionales.

Lo que no puede por cierto ponerse en duda (y lo que en rigor no es otra cosa que la aplicacion de este mismo principio de que acabamos de hablar) es la necesidad de conceder premios y distinciones á los inventores de descubrimientos provechosos para la salud de las tripulaciones y de los pasajeros. Infinitas son las mejoras que pueden introducirse ya en la recoleccion de las maderas y en la preparacion de las tablas que se emplean para la construccion de las naves; ya en la impermeabilidad de las paredes que forman la concavidad de los buques; ya en la renovacion del aire en el seno de

estos edificios ambulantes y cerrados, que no son en su mayor parte sino verdaderos reservatorios de aire corrompido; ya en la limpieza de la bodega y de la sentina; ya en el aprovisionamiento, la preparacion y conservacion de las sustancias alimenticias y de las bebidas; ya por último en la materia y forma de los vestidos de las tripulaciones, etc., etc. En su consecuencia, os proponemos inducir á los Gobiernos á que abran concursos periódicos y establezcan premios para todos aquellos que inventen ó perfeccionen medios de mejorar las condiciones de la gente marinera ó de salubrificar los buques.

Os proponemos asimismo otra medida, cuya utilidad os será fácil comprender: consiste en que cada Gobierno aconseje y fomente con premios la asistencia de un médico ó de un cirujano á bordo de los buques paquetes ó tripulados por dado número de marineros.

MEDIDAS HIGIÉNICAS APLICABLES AL ARRIBO.

Cuando por consecuencia de la aplicacion rigorosa de las medidas higiénicas de salida y durante la travesía se habrán adquirido buenos hábitos, la higiene del arribo quedará reducida á muy poca cosa. La bandera amarilla, emblema de la cuarentena, tan desagradable á los ojos del comerciante y de los navegantes, ondeará rara vez en nuestras radas desde el momento en que estas casas de madera, huecas, móviles y húmedas, ya no transportarán en sus flancos los gérmenes de muerte; los lazaretos se transformarán en salones de espera para los pasajeros y las tripulaciones de los buques, mientras dure la formalidad de la declaracion ó del reconocimiento; la patente sucia se convertirá en una especie de señal ignominiosa, rara vez aplicada; la distincion entre las medidas *sanitarias* y las medidas *higiénicas* se hará de cada dia mas sútil é impalpable; y la llegada de un bu-

que procedente de África ó del seno Mejicano, de esas regiones que tantas sospechas inspiran, siempre será saludada con alegría en los puertos de Europa, que ya no temerán ni la infeccion ni el contagio.

Pero para alcanzar lo mas pronto posible la realizacion de esta lejana perspectiva que en este momento no es mas que un cuadro de fantasía, el comercio y la marina nunca deberán olvidar que la incuria y el descuido de toda medida higiénica originaron las cuarentenas; y que la abolicion mas ó menos completa de estas, en su forma actual, debe proceder de la rehabilitacion de la higiene naval en todos sus detalles y aplicaciones. La falta de aseo, la alteracion frecuente del aire en la bodega, la fetidez de la sentina, el deterioro de los alimentos y de las bebidas, la humedad de la cámara de proa, la insuficiencia de las prendas de vestuario, tanto interiores como exteriores, son influencias perniciosísimas que destruyen la salud de las tripulaciones, debilitan su moral, las sumen en la languidez y la tristeza, quítandoles el valor para continuar su penoso oficio. En este estado, si llega un momento de peligro, es en vano esperar que se lancen al trabajo con el ardor y energía indispensables. ¡Cuántos naufragios y otros siniestros, cuántas averías y enormes pérdidas pecuniarias han sucedido por efecto del estado enfermizo y del desaliento de las tripulaciones, consecuencia fatal del descuido ó del completo abandono de las reglas higiénicas! En nombre, pues, de sus mas caros intereses exhortamos al comercio y á la marina á que sigan formalmente y con todos sus pormenores los preceptos del arte de conservar la salud. Franklin ha dicho: «Si los pí-«caros supieran las ventajas que trae el ser hombre de bien, «serian hombres de bien por picardía.» Y nosotros, como variante, dirémos: «Si la marina mercante conociera las «ventajas que lograria con tener las embarcaciones aseadas

«y salubrificadas, y las tripulaciones con buena salud, ha-«ríase higiénica por especulacion.»

Pero ínterin se decide á emprender esta benéfica especulacion, permítasenos seamos con la higiene del arribo tan severos como lo demanda el interés sagrado de la preservacion de los pueblos.

Así pues, todo buque á su arribo en los puertos será desde luego visitado con sumo esmero, para que se compruebe su estado y se reconozca de qué manera ha cumplido con la policía sanitaria de la salida y durante la travesía.

Si el buque trae enfermos que no deban ser trasladados al lazareto, se desembarcarán lo mas antes posible para que pasen á sus casas, si son pasajeros, y al hospital si son marineros; permitiéndoseles no obstante el que permanezcan á bordo ó regresen á sus hogares previo el dictámen del médico de servicio de la Sanidad.

El tratamiento higiénico al que se someterán los buques y las tripulaciones dependerá, como es natural, de su estado, comprobado por la visita de reconocimiento. La Autoridad sanitaria podrá, pues, bajo su responsabilidad y con arreglo al resultado de la visita decidir:

Que se someta la tripulacion á una especie de *spoglio*, es decir á que los marineros que por su desaseo corporal ó del traje, ó por otra cualquiera causa, inspiren aprension ó repugnancia, tomen forzosamente un baño y los demás auxilios corporales que sea menester;

Que se proceda á la separacion de todas ó parte de las mercancías que constituyen el cargamento;

Que las sustancias alimenticias y las bebidas de mala calidad sean quemadas ó arrojadas al mar, á larga distancia, con las precauciones necesarias, lo mismo que las mercancías y todos los objetos de naturaleza orgánica que principien á corromperse;

El lavado de la ropa blanca y de los vestidos de lana de las tripulaciones, la aireacion de las literas, la supresion de cualquier artículo que se haya vuelto inútil para el servicio, y la adquisicion ó compra de los que falten ó estén en corto número;

La ventilacion y la limpieza de la bodega, de la cámara de pasajeros y de las literas de proa;

La evacuacion de las aguas de la sentina y la desinfeccion de este receptáculo por medio del cloro;

La simple aireacion del buque precedida siempre de la separacion mas ó menos completa de las mercancías que causan mucho estorbo;

La ventilacion mas amplia y repetida varias veces de todo el buque por medio de la bomba de aire del Dr. Arnott, aparato tan sencillo como fácil de manejar y de poco coste;

Las fumigaciones clóricas, mas ó menos prolongadas, hechas en todo el buque, ó tan solo en los parajes mas infectos, seguida de las operaciones de rascar, de frotar, ó de una sencilla locion de agua clara, jabonosa, salada ó acídula, etc., segun los casos y las circunstancias.

La Autoridad sanitaria podrá ordenar una ó varias de estas medidas segun las condiciones del buque, y siempre se ejecutarán antes de que sea admitido á libre plática, y en parajes sanos ó en fondeaderos que no ofrezcan ningun peligro. Entiéndase pero que estas medidas solo se tomarán cuando el estado de desaseo del buque infunda recelos por la salud pública.

En tanto que la marina mercante no siga el camino higiénico que le hemos trazado para la salida y mientras dure la travesía, pocos buques se eximirán á su arribo en los puertos de las medidas de ventilacion, del *spoglio* higiénico de los marineros, si es que no se les aplican otras mas severas. Pero lo que recomendamos muy especialmente á las

Autoridades sanitarias es, que no ordenen sino lo mas preciso, pero que lo hagan cumplimentar con la mayor exactitud bajo apercibimiento de severas penas. Pues de otra suerte, si ya en los principios se aflojara esta rigurosa exactitud, tan esencial en policía sanitaria, todas estas medidas higiénicas tan preconizadas, y en las cuales funda la Conferencia tantas esperanzas, se desacreditarian, diciéndose de ellas lo que con alguna precision y mucha ironía se habla de las medidas cuarentenarias y del tratamiento de los lazaretos. Si han de ejecutarse las medidas higiénicas apresuradamente, con desden, y en cierto modo sin fe en su eficacia, vale infinitamente mas que quede intacto el deplorable estado actual de cosas.

Cási es inútil mencionar los casos en que tendrán forzosa aplicacion todas las medidas higiénicas que dejamos mencionadas. El buque que por desgracia deba sufrirlas todas por su incuria en la observancia de las precauciones sanitarias, será de derecho despedido para un lazareto. Este seria el caso previsto ya por la Conferencia, en el cual deberá someterse la patente limpia al tratamiento de la patente sucia.

El conjunto de medidas higiénicas que hemos trazado, con mas el desembarque y la purificacion de las mercancías, y el aislamiento obligatorio del buque y de las personas por cierto número de dias, constituye lo que puede denominarse higiene lazaretaria. No hemos tocado los pormenores de esta higiene, porque vuestra Comision especial de lazaretos ha principiado ya á tratar de este órden de aplicaciones de la higiene general, y luego porque la Comision del programa con su talento habitual desarrollará en el reglamento todas las modificaciones necesarias. Nosotros no hemos podido dar mas que el índice del género de medidas que deben adoptarse, remitiendo por lo concerniente al modo y límites de su ejecucion y aplicacion al reglamento sanitario internacional.

Señores, hemos principiado nuestro relato aconsejando la

visita minuciosa de los países en que nacen los azotes morbíficos exóticos, con el fin de inquirir las causas y de destruirlas, y concluirémos tambien aconsejando con la misma insistencia que se salubrifiquen nuestros puertos y sus ciudades ó sus alrededores. Si conviene agotar en lo posible la fuente del mal, no es menos indispensable disminuir las contingencias de la importacion, y tomar sus precauciones para que una enfermedad pestilencial cualquiera haga el menor estrago posible en los casos en que por desgracia tengamos que sufrirla. Son varios los puertos del Mediterráneo que á los ojos del higienista merecen reproches no menos severos que las naves peor cuidadas. La salubrificacion de ciertos puertos bajo una base ancha es en extremo urgente, y lo propio el que se establezca en los de mayor concurso una rigorosa policía interior que aleje las innumerables causas de infeccion que en ellos se aglomeran. Salubrificar nuestros puertos nunca será otra cosa que llenar un deber que tienen los Gobiernos para con los habitantes del litoral, y de otra parte esto será adquirir la mejor prenda de seguridad contra la importacion de enfermedades, y de robustecer el derecho que de obrar con rigor tengamos contra las procedencias cuyas condiciones higiénicas no sean enteramente conformes.

Hé aquí entre tanto el índice de las medidas de la higiene naval que la Comision tiene la honra de someter á la deliberacion de la Conferencia.

HIGIENE DE SALIDA.

1.

La Conferencia emite el voto de que todas las Potencias signatarias de la Convencion sanitaria se pongan de acuerdo para hacer que se exploren las localidades que se conside-

ren ser focos de enfermedades exóticas transmisibles, y se estudien sin cesar las condiciones de la generacion y del desarrollo de estos azotes.

2.

El estado higiénico del buque, que debe constar en la patente, especificará con todo cuidado:

a El estado de salud de las tripulaciones y de los pasajeros;

b El estado de la nave y del cargamento con relacion á sus condiciones de salubridad;

c El estado del vestuario de las tripulaciones y de la provision de ropa blanca;

d La cantidad y la calidad de los alimentos y de las bebidas, y particularmente del agua potable.

3.

Las tripulaciones serán visitadas por un médico. Los marineros que padezcan algun mal, cualquiera sea, si puede transmitirse, no podrán ser embarcados bajo ningun pretexto.

4.

El buque siempre será visitado por un delegado de la Autoridad sanitaria, antes que pueda procederse á su carga. La sentina, las cámaras, las literas de los marineros, la bodega, la despensa, la cubierta y todas las partes interiores y exteriores del buque, serán esmeradamente visitadas y sometidas, si es menester, á las medidas higiénicas que la Autoridad sanitaria estime indispensables.

5.

Después de la carga sufrirá la embarcacion una segunda visita para reconocer la naturaleza y la forma de la estiva, como tambien el estado de las mercaderías de naturaleza orgánica.

6.

La patente no se expedirá hasta que se hayan llenado las formalidades prescritas en los artículos 3.º, 4.º y 5.º, y así se hará constar en la misma patente.

7.

El número de pasajeros que podrá embarcar un buque de vapor, ó de vela, se fijará con arreglo á las toneladas que mida, á la capacidad de las cámaras, al número de camarotes, á las comodidades del alojamiento, á la facilidad con que pueda alimentarlos, y á la duracion del viaje.

8.

Todas las naves que se dedican al transporte de personas, cualquiera sea su medida, y todas las que tienen una cierta capacidad, ó cuya dotacion en hombres alcance un cierto número, deberán proveerse de un botiquin que contenga los medicamentos mas indispensables, y los aparatos mas comunmente empleados para el tratamiento de las enfermedades y de los accidentes que con mas frecuencia ocurren á bordo de los buques.

La Administracion sanitaria superior de cada país mandará redactar el catálogo de estos medicamentos y aparatos, lo propio que una Instruccion detallada sobre el modo de emplearlos.

HIGIENE DURANTE LA TRAVESÍA.

9.

La Conferencia emite el voto de que cada Potencia signataria disponga se redacte é imprima un *Manual de higiene naval* para el uso de la marina mercante.

Las prescripciones mas importantes de este *Manual* (del cual debieran los capitanes y patrones tener constantemente á bordo algunos ejemplares) haráse que sean obligatorias.

10.

La Conferencia emite el voto de que cada Potencia cosignataria disponga se lleve un registro exacto del número de buques de la marina mercante, y la estadística de las enfermedades y de las defunciones que hayan ocurrido durante el año.—Este cuadro estadístico, formado con todos los pormenores indispensables, se imprimirá.

Deberian concederse premios á los capitanes ó patrones de los buques que se hubiesen distinguido por el buen estado de salud de los tripulantes.

11.

La Conferencia emite el voto de que los Gobiernos signatarios de la Convencion abran concursos y adjudiquen premios á los inventores de descubrimientos ó perfeccionamientos, cuyo resultado inmediato sea un verdadero progreso en la salubrificacion de los buques, ó en la mejora de las condiciones higiénicas de las tripulaciones.

12.

La Conferencia emite el voto de que cada país aconseje, y aun mejor, anime con primas y otros medios, la asistencia de un médico á bordo de los buques comprendidos en el artículo 8.

HIGIENE AL ARRIBO.

13.

Todos los buques, antes de que se les admita á libre plática, serán visitados á fin de que se compruebe con todo esmero su estado higiénico.

14.

Si hay enfermos á bordo se desembarcarán lo mas pronto posible, para que sean convenientemente cuidados segun la naturaleza del mal y las circunstancias de la localidad.

15.

Segun sean las condiciones de salubridad de los buques ó procedencias, podrá la Autoridad sanitaria dictar como medidas higiénicas:

a El baño y demás prácticas de aseo corporal á los marineros de la tripulacion;

b La separacion de las mercancías sobre cubierta;

c La incineracion ó la submersion en la mar á distancia de las sustancias alimenticias y de las bebidas pasadas ó averiadas, igualmente que de las mercancías de naturaleza orgánica fermentadas ó corrompidas;

d La lejiviacion de la ropa y de los vestidos de los marineros y el aprovisionamiento de estos, dado caso de no ser suficientes;

e La limpia de la bodega, la evacuacion completa de las aguas de la sentina, y la desinfeccion de este receptáculo;

f La aireacion de todo el buque;

g La ventilacion del buque por medio de la bomba de aire;

h Las fumigaciones clóricas y las operaciones de rascar, restregar y lavar el buque;

i El envío ó pase á un lazareto.

Las ocho primeras operaciones de que acabamos de hablar se practicarán con todo el posible aislamiento, segun lo consienta la disposicion de las playas y de las localidades; pero siempre en incomunicacion, es decir, antes de admitir el buque á libre plática.

16.

Con patente sucia las medidas higiénicas que se consideran indispensables se ejecutarán siempre en incomunicacion.

17.

La modificacion de las medidas higiénicas en su aplicacion á la policía de los lazaretos, para las cuarentenas de observacion y la cuarentena de rigor se especificarán en el reglamento sanitario internacional.

18.

La Conferencia emite el voto de que cada una de las potencias signatarias de la Convencion sanitaria se dedique á

salubrificar los puertos de su litoral y las localidades circunvecinas.

Paris 15 de noviembre de 1851.

C. Escalon. — J. Sutherland. — N. Vitalis. — J. M. Grande. — Dr. Bartoletti. — J. A. Lavison, *presidente.* — P. F. Monlau, *secretario relator.*

CONFERENCIA SANITARIA INTERNACIONAL.

Se abrió en Paris el dia 23 de julio de 1851, y se cerró el dia 19 de enero de 1852, habiendo celebrado durante este período 48 sesiones generales. — Las sesiones se tenian en el palacio del Ministerio de Negocios Extranjeros, y el idioma usado era el francés.

El Congreso sanitario eligió por Presidente á Mr. David. Los dos Secretarios no eran delegados: era el uno Mr. J. David, oficial del Ministerio de los Trabajos públicos, y el otro el Dr. Desormeaux, cirujano de los hospitales de Paris: el primero nombrado por el Ministerio de Negocios Extranjeros, y el segundo por el Ministerio de la Agricultura y del Comercio.

Los delegados eran veinte y cuatro, dos por cada Potencia de las doce representadas, el uno Cónsul, y el otro Médico. Sentábanse en el Congreso por el órden alfabético del nombre de las Potencias, que en francés es el siguiente:

Austria: *Mr. Lavison*, cónsul en Marsella; y el *Dr. Menis*, protomédico de la Dalmacia y consejero de S. M. Imperial.

Dos Sicilias: *Mr. Falcon*, cónsul en Bruselas; y el *Dr. Carbonaro*, secretario de la Magistratura sanitaria de Nápoles.

España: *D. Antonio María Segovia*, cónsul en Singapore; y el *Dr. D. P. F. Monlau*, antiguo secretario del Real Consejo de Sanidad, vocal de la Junta municipal de Sanidad de Madrid y de su Comision permanente de salubridad é higiene pública.

Estados Pontificios: el *conde de Escalon*, cónsul en Marsella; y el *Dr. Cappello*, vocal de la Magistratura suprema de Sanidad de Roma.

Francia: *Mr. C. E. David*, ministro plenipotenciario; y el *Dr. Melier*, de la Academia de Medicina de Paris y vocal del Comité consultivo de higiene pública.

Gran Bretaña: *Mr. Perrier*, cónsul en Brest; y el *Dr. Sutherland*, inspector general de Sanidad.

Grecia: *Mr. Vitalis*, cónsul en Malta; y el *Dr. Costi*, médico de cámara de S. M. Helénica, y catedrático en la universidad de Atenas.

Portugal: *Mr. J. Mouzinho da Silveira*, agregado á la Legacion portuguesa de Paris; y el *Dr. Grande*, consejero de S. M. Fidelísima y catedrático de Agricultura en la Escuela Politécnica de Lisboa.

Rusia: *Mr. D'Ebeling*, cónsul general en Paris, y el *Dr. Rosenberger*, vocal del Consejo superior de Sanidad de San Petersburgo.

Cerdeña: *Mr. Magnetto*, cónsul en Lyon; y el *Dr. Bo*, catedrático de Medicina en la universidad de Génova.

Toscana: *Mr. Cecconi*, cónsul en Génova; y el *Dr. Betti*, superintendente de los hospitales de la Toscana.

Turquía: *Mr. Halphen*, cónsul géneral en Paris; y el *Dr. Bartoletti*, vocal del Consejo de Sanidad de Constantinopla.

Las Actas de las sesiones del Congreso y los Informes de las Comisiones se imprimieron lujosamente, en folio, á expensas del Gobierno francés, tirándose pocos ejemplares, los necesarios para repartir á los delegados, á los Embajadores y Ministros de las Potencias representadas.
