



LA RED DE RESGUARDO SANITARIO MARÍTIMO Y LA ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO COSTERO ESPAÑOL A MEDIADOS DEL OCHOCIENTOS¹

Quim Bonastra

Departament de Geografia i Sociologia, Universitat de Lleida
quim.bonastra@geosoc.udl.cat

Resumen

Se va a dilucidar si desde el poder estatal liberal existía una idea concreta de cómo se tenía que articular y cohesionar el territorio costero del país a través del análisis y comparación de las diferentes redes y divisiones territoriales imbricadas en el sistema portuario español de mediados del siglo XIX y tomando como ejemplo principal la red de protección sanitaria marítima. La conclusión a la que se llega en el texto es que, efectivamente, existía una idea bastante clara de cómo se tenían que integrar las diferentes redes para articular el territorio aunque, cuando se pasó al campo de las acciones concretas, estos logros que encontramos en el terreno de las ideas se vieron muy limitados.

Palabras clave: ordenación territorial, siglo XIX, España, estado liberal, redes, cuarentenas, puertos, ferrocarril, aduanas, armada, sistema portuario.

The network of maritime quarantine controls and the organisation of the spanish coastal territory in the mid-nineteenth century

Through a comparative analysis of the different networks and territorial divisions of the mid-nineteenth-century Spanish port system, and using as its major example the maritime anti-epidemic protection network, this article seeks to clarify whether, from within liberal state power, there was any concrete idea of how the country's coastal regions should be organised and confederated. The conclusion reached in the text is that there was indeed a relatively clear idea of how different networks should be integrated to organise the territory, although, in terms of specific actions, the insights reached in the sphere of ideas were in practice very limited.

Keywords: regional planning, nineteenth century, liberal state, networks, quarantines, ports, railway, customs, navy, port system.

Durante el siglo XIX, asistimos en España a un doble proceso de desaparición del imperio ultramarino y de nacimiento del Estado-Nación. En este contexto, el nuevo estado liberal surgido del desmoronamiento por etapas del Antiguo Régimen delineó un modelo territorial en el que, según Nadal², se veían representados tanto los intereses como la lógica interna que encontramos en la base de su construcción. De acuerdo con Raffestin, toda práctica espacial se traduce en una producción territorial en la que, necesaria e invariablemente, intervienen *maillage*, *noeud* y *réseau*, es decir, la delimitación y división de sus superficies, el establecimiento de nodos y el diseño de redes. Estos sistemas territoriales, organizados jerárquicamente, constituyen el manto bajo el cual se desarrollan las relaciones de poder y permiten, entre otras cosas, la integración y la cohesión de los territorios³. En relación con todo esto, en este artículo pretendemos dilucidar si, a mediados del siglo XIX, las instancias de poder españolas tenían una idea clara de cómo se tenía que articular el territorio estatal. Dada la complejidad que implicaría acometer en la extensión de un artículo una tarea de estas dimensiones vamos a tomar como ejemplo el territorio costero peninsular el cual, por la importancia que éste tiene en numerosos ámbitos, puede tomarse como muestra del funcionamiento general del resto del modelo territorial. Centraremos nuestro análisis en la red de protección sanitaria marítima resultante de la ley de Sanidad de 1855 puesto que, a causa de su imbricación con otras redes, como la portuaria, la aduanera o la ferroviaria, y divisiones territoriales como la administrativa o la de la marina, representa una atalaya privilegiada desde la cual observar la problemática sobre la cual pretendemos arrojar luz. Así, lo que procuramos es determinar si el diseño de la red de protección sanitaria marítima a mediados del ochocientos y, por extensión, sus relaciones con el resto de redes y divisiones mencionadas, ayudaban a articular y cohesionar el territorio o, por el contrario, su configuración obedecía a decisiones arbitrarias, ya fuera por estar relacionadas con los intereses de clase de ciertos sectores de la población, ya fuera por venir impuestas por coyunturas del tipo que fuera.

Para ello, en primer lugar, presentaremos los grandes debates de fondo relacionados con la formación de esta red encargada de frenar la importación de epidemias en el territorio español, el relacionado con la liberalización económica del comercio internacional, la creación de un consenso internacional en torno a la aplicación de políticas de protección sanitaria marítima y la idea de territorio en la España liberal. En segundo lugar analizaremos las circunstancias de la creación, a partir de la ley sanitaria de 1855, de la mencionada red de protección contra las epidemias y la cotejaremos con las que se encontraban en la base del diseño de las otras redes y divisiones territoriales aludidas.

Los grandes debates de fondo

Proteccionismo versus librecambio

La formulación, durante la segunda mitad del setecientos, de la teoría económica del *laissez faire* puso los cimientos del debate entre los dos tipos de política comercial que estuvieron en liza durante todo el ochocientos, el proteccionismo y el librecambio. El primero era heredero del capitalismo comercial desarrollado en Europa desde principios de la Edad Moderna. Se trata de una escuela económica poco articulada dentro de la cual encontramos sectores que abogaban por la intervención estatal en la economía, el establecimiento de monopolios sobre determinados productos, la regulación de los precios y el mantenimiento de una balanza comercial positiva para poder acumular

metales. Estrategia, esta última, que, en este *sistema*, representaba la base de la riqueza de las naciones. Esta balanza comercial positiva se conseguía básicamente mediante la imposición de aranceles y la prohibición a la importación de ciertos productos que eran objeto prioritario de protección⁴. El segundo, acorde con el mencionado principio del *laissez faire* por estar inspirado en el liberalismo económico formulado en sus inicios por Petty, Hume y Smith, apoyaba la libertad de comercio, tanto en el interior de los países como con las colonias o el resto de estados. Libertad que era lo único que, según Smith, garantizaba la especialización en el trabajo y el intercambio de bienes, siendo la competencia el principio que garantizaba la buena marcha de la economía⁵.

Este debate estaba intrínsecamente relacionado el diseño de las políticas cuarentenarias pues ya sabemos que éstas, como atestiguan numerosos testimonios tanto de comerciantes como de políticos europeos y americanos del setecientos y del ochocientos, representaban una ralentización del tráfico de bienes. En el próximo apartado veremos de qué manera, iniciado el siglo XIX, diferentes potencias intentaron dulcificar el engorro que suponían las cuarentenas a los intercambios comerciales aunque, de momento, seguiremos el desarrollo de estas corrientes económicas en las principales potencias europeas.

El país abanderado y difusor de las ideas librecambistas fue Inglaterra, que había empezado a efectuar ciertas actuaciones en este sentido desde antes de la Revolución Francesa⁶. Estos primeros pasos cuajaron durante el siglo XIX, con la abolición de las proteccionistas *Corn Laws* durante el segundo mandato de Robert Peel en 1846, fecha que se considera el inicio oficial del libre comercio⁷. En Francia se mantuvieron las políticas mercantilistas hasta la revolución de 1830, época de eclosión de las ideas liberales tanto en lo político como en lo económico. Liberalismo que quedó confinado al mercado interior a pesar de propuestas, durante esa década, como la total abolición del proteccionismo aduanero, a la cual daba su apoyo el gobierno inglés⁸. A partir de la instauración del segundo Imperio en 1852, Napoleón III optó por la vía del liberalismo comercial, que llegó a su céñit con en el tratado Cobden-Chevalier de 5 de enero de 1860 entre Inglaterra y Francia⁹.

En España, se diferencian dos etapas bastante claras hasta la instauración del librecambio. La primera, que tuvo una marcada tendencia prohibicionista heredada del siglo anterior, estuvo vigente hasta la década de 1840 a pesar de ciertas veleidades liberalistas de la época gaditana. En 1820, con el impulso de los grupos de presión cerealistas¹⁰, el gobierno del trienio liberal sancionó un arancel¹¹ en este sentido, entrando en contradicción con su programa ideológico¹². Con la vuelta del absolutismo de Fernando VII la política arancelaria siguió instalada en el prohibicionismo. Una segunda etapa es la iniciada en la década de los años 40, cuando con los aranceles de 1841 y 1849 se pasaría a posiciones de un tono más proteccionista y algo menos alejadas de las políticas liberalizadoras que se estaban comenzando a instaurar durante esa década en otros países europeos¹³. A partir de esta década empezó el periodo de ascenso del liberalismo en la cual de los librecambistas españoles se organizaron y empezaron una campaña propagandística acerca de las virtudes y bondades de su causa¹⁴ creando el clima de opinión propicio para que en 1869, Laureano Figuerola, el entonces ministro de Hacienda, consiguiera aprobar en la Cortes un arancel de corte librecambista que eliminaba las restricciones a las importaciones y exportaciones y los derechos diferenciales de bandera, por el cual los buques extranjeros habían pagado

hasta ese momento el doble de impuestos sobre la carga y descarga de mercancías que los españoles.

La creación de un consenso internacional en torno al resguardo sanitario marítimo

El siglo XIX fue el siglo de consagración, a escala internacional, del sistema cuarentenario que, hasta entonces, solamente habían adoptado unas serie de países del ámbito europeo y americano. Fue también la centuria en la que se tuvo que empezar a buscar un consenso internacional relacionado con la aplicación de las normas cuarentenarias¹⁵. Situación a la que se llegó a causa de los problemas que causaban, por un lado, la adopción del sistema de un gran número de países y, por otro, la multiplicidad de maneras de aplicar esta defensa contra la importación de epidemias, puesto que cada país contaba con sus propios reglamentos que, además, tenían desiguales grados de severidad¹⁶. En este contexto, en el tercio central del siglo, se sucedieron dos acontecimientos que tenían como finalidad la relajación y la unificación de las normas cuarentenarias a escala internacional. Nos referimos a la reforma cuarentenaria y a la celebración de Conferencias Sanitarias Internacionales.

La reforma cuarentenaria se dio por la conjugación, a partir del segundo tercio del ochocientos, de una serie de factores, relacionados, por una parte, con el avance tecnológico derivado de la aplicación del vapor al transporte y, por otra, con las ideas acerca de la etiología y los períodos de incubación de las principales enfermedades infecciosas. La apertura de líneas de barcos de vapor, que permitían cruzar el Mediterráneo en menos tiempo y transportar un mayor volumen de mercancías, y la progresiva extensión del ferrocarril, con efectos similares en el transporte terrestre hizo que, en pocas décadas, Europa, Asia, África y América se vieran comunicadas por una malla de transporte cuyas características más importantes eran la velocidad y la regularidad¹⁷.

De todos modos, el progreso que representaba el ahorro de tiempo resultante de la aplicación de la tecnología del vapor en la navegación quedaba emborronado y ensombrecido por las cuarentenas a las que los barcos eran sometidos en el Mediterráneo. Por esta razón, en 1841, Inglaterra decidió reducir dichas cuarentenas a catorce días, que debían ser contados desde el momento de la partida del buque. El cómputo debía emprenderse de nuevo si alguien moría o enfermaba sospechosamente durante el trayecto¹⁸. A la práctica, esto significaba que, en las islas británicas, la cuarentena para la peste desaparecía en el caso de que no hubiera habido muertes a bordo a lo largo de la travesía. Austria y algunos países eslavos siguieron el ejemplo británico, mientras que en Marsella se dudaba sobre el hecho de rebajar la cuarentena, pues su intendencia sanitaria estaba ocupada en su mayoría por contagionistas¹⁹.

El apoyo de Inglaterra y de Austria a estas tesis contrastaba con las reticencias que, en principio, se mostraron en Francia. Austria aplicó rápidamente la política de reducción de las cuarentenas, interesada como estaba en mejorar más aún sus relaciones comerciales con el imperio Otomano, y empezó a contarlas desde la partida del puerto. De este modo, en 1842 las procedencias de Grecia en Trieste vieron reducidas a cuarenta y ocho horas su estancia en el lazareto²⁰. Mientras, en Francia, tras un intenso debate se sugirió la formación de un comité de encuesta sobre la peste, que fue encabezado por Clovis-René Prus y del cual surgió una exhaustiva memoria²¹. El

régimen propuesto por la comisión de Prus fue adoptado después de ocho meses de deliberaciones en la Academia. Así, las cuarentenas de diez días fueron pronto reducidas a ocho y se enviaron médicos para controlar el estado sanitario de lugares sospechosos como Alejandría, Constantinopla, Smyrna, Beirut, Damasco y El Cairo. Finalmente, la sustitución de la ordenanza de 7 de agosto de 1822, legislación sanitario-marítima francesa muy parecida a la española, por el real decreto de 18 de abril de 1847, inauguró, según Monlau, la reforma cuarentenaria²².

En 1851, después de unos diecisiete años de intentos fallidos, se celebró la Primera Conferencia Sanitaria internacional. Su objetivo principal era establecer medidas de cuarentena uniformes para todos los puertos del Mediterráneo y fijar sus períodos mínimos. El lema de la primera de la serie de reuniones que se celebraron con este cometido durante la segunda mitad del siglo XIX era: “máxima protección con mínima restricción”, lo que nos da una idea de la voluntad, nada encubierta, que había tras estos encuentros. Nos interesan sobre todo las dos primeras Conferencias, puesto que son las que se desarrollaron en el lapso temporal que estamos analizando en este artículo. A la primera, que se desarrolló en París en 1851, asistieron un delegado político y uno médico de doce estados europeos con la idea de discutir cuestiones prácticas relacionadas con la aplicación de las cuarentenas. Sin embargo, el debate se vio empañado por los diferentes puntos de vista de los delegados, tanto en los temas científicos como en los que tenían que ver con las miras políticas de los diferentes estados²³. Esto hizo que fracasara el primer intento de acuerdo internacional, que solamente firmaron unos pocos países y cuya ratificación tuvo aún menos éxito. En 1859, se celebró una segunda edición que debía servir para revisar el texto de la convención fallida ocho años antes, por lo que solamente participaron en ella los enviados políticos, lo que demuestra, según Schepin y Yermakov²⁴, la naturaleza puramente diplomática de este encuentro y el debate entre el libre comercio y la protección sanitaria. El borrador surgido de esta segunda conferencia, firmado por todos los países participantes excepto Grecia y Turquía, tampoco llegó a buen puerto, al no ser ratificado por ninguno a causa del estallido de la guerra Franco-Austriaca. Así, de acuerdo con Barona y Bernabeu-Mestre, la imposibilidad de establecer un Convenio Sanitario Internacional vino dada por el “conflicto de intereses entre la estrategia del poder económico generado en torno al comercio marítimo y a los intereses coloniales, y una visión ancestral de la salud pública, que basaba la prevención y la lucha contra las epidemias en el aislamiento, las cuarentenas, los cordones sanitarios y el estado de excepción”²⁵.

En España la aplicación de la reforma cuarentenaria llegó con la ley de Sanidad de 1855, la primera ley superior que se consiguió promulgar durante el periodo que nos ocupa. Según ésta, que estaba basada en las ideas que habían impulsado la reforma cuarentenaria como en el texto del no ratificado Convenio Sanitario Internacional de 1852, todos los buques procedentes del extranjero que tuvieran patente limpia serían admitidos directamente a libre plática (art. 30). Una salvedad la representarían aquellas embarcaciones procedentes de los países del Imperio Otomano, que serían admitidos a libre plática cuando hubieran completado la organización del servicio sanitario y contaran con médicos de sanidad marítima en los puertos considerados necesarios. Mientras tanto se admitirían a libre plática cuando la travesía hubiese durado al menos ocho días, para el caso de los buques con médico a bordo, o diez, para los que no contaran con un facultativo en la tripulación (art. 31). La otra excepción a esta aplicación de la reforma cuarentenaria se refería a las arribadas con patente limpia desde

los puertos de las Antillas y el Seno Mejicano, de la Guaira y Costa-Firme, la cuales se debían someter a una cuarentena de siete días en el caso de haber zarpado de los mencionados puertos entre el 1º de mayo y el 30 de septiembre (art. 32). Como vemos, esto representaba a la práctica un gran ahorro tanto en tiempo como en dinero al comercio ultramarino, que era, al fin y al cabo, lo que se pretendía con estas medidas. En cierto modo, también suponían el éxito, a pesar del fracaso diplomático que había supuesto, del convenio sanitario internacional, cuyos preceptos habían calado entre parte de los legisladores españoles²⁶.

La idea de Territorio en la España liberal

Una de las novedades fundamentales relacionadas con la concepción del territorio introducidas durante la Ilustración, fue la idea de especificidad y de especialización de los distintas zonas y espacios urbanos de cada país y la comprensión sus diferentes necesidades que, a su vez, tenían que estar supeditados a un programa general²⁷, aunque la idea ya había sido planteada con anterioridad²⁸. Durante el ochocientos asistimos a una intensificación de esta idea que, de hecho, era una aplicación intraestatal de la *teoría de la ventaja comparativa* formulada por David Ricardo en 1817²⁹. Teoría que, en último término, invocabía la especialización productiva de los países en aquellos sectores en los que éstos poseyeran una ventaja comparativa mayor o una desventaja menor respecto a otros estados. De ello, a la postre, resultaría un beneficio para cada una de las naciones involucrados en un el posterior intercambio de estos productos.

En este contexto, estado liberal impulsó un modelo de administración territorial unitario, centralizado y legalista basado en unos criterios igualitarios, uniformes y racionales. Aunque, como muestran algunos autores, la implantación del sistema territorial liberal, se vio obstaculizada por diversos factores, entre los que encontramos una defectuosa articulación del mercado nacional³⁰, el fracaso de la revolución industrial en grandes áreas de la península y la ineficacia de la Administración centralizada, que se nos presenta torpe y sobredimensionada³¹. Este hecho confiere una especial relevancia a la creación en 1856 de la Comisión de Estadística, que tenía que dar al estado los instrumentos básicos de gobierno que representaban el censo de población, el mapa topográfico y el catastro. Instrumentos que darían a las autoridades la información necesaria para calcular las necesidades del estado y proponer las medidas necesarias para paliar sus carencias³².

La creación de la red de resguardo sanitario y la articulación del territorio costero

La ley de 1855 y la red de protección sanitaria

La construcción del estado liberal representó en el campo de la sanidad un periodo de importantes transformaciones. En lo que respecta a la sanidad pública, aparte de delimitarse su campo de actuación, se perfiló el “marco de actuación de las diversas administraciones del estado”³³. Este proceso se acometió al son de los vaivenes políticos que actuaron como freno o acelerador de este proceso modernizador. El inicio la renovación del sistema sanitario español vino de la mano del Real Decreto Orgánico de Sanidad de 17 de marzo de 1847, redactado por Mateo Seoane³⁴ durante el gobierno

moderado de Sotomayor, y mediante el cual se hacía tabla rasa de las estructuras sanitarias del Antiguo Régimen, con una organización jerarquizada y centralizada en la Dirección General de Sanidad, dependiente del Ministerio de Gobernación. En 1855, con los progresistas en el poder y con el cólera amenazando desde el interior de la península, se aprobó, como hemos dicho, la primera ley de carácter superior de la etapa que nos ocupa, la Ley de Sanidad de 1855 la cual, inspirada en la ley sanitaria inglesa de 1848, dotaba a España de un sistema sanitario acorde con la mentalidad liberal³⁵. Con ésta, por una parte, se ratificaba la estructura adelantada en el Real Decreto de 1847 y, por otra, se regulaban, entre otras, las funciones administrativa en materia de sanidad marítima e interior, resultando de ella la primera organización de resguardo sanitario pensada de una vez y en conjunto de la sanidad marítima española. De todos modos, los logros conseguidos sobre papel se vieron, una vez más, empañados cuando tocó pasar a la aplicación. Así, el texto legislativo en el que se especificaba la ubicación de los diferentes instalaciones del nuevo sistema cuarentenario se demoró hasta 1860, la dotación presupuestaria necesaria para el desarrollo de los puertos no llegó hasta 1867, y el reglamento general que regulara todo el sistema emanado de la ley tardó hasta 1887. Por todo eso, el mal funcionamiento y las transgresiones de las normas de fueron la moneda corriente del servicio de sanidad marítima hasta casi el final del siglo³⁶. En cualquier caso, no es eso lo que en este texto nos interesa, sino la influencia que tuvo esta red en la configuración territorial del espacio costero español, puesto que entendemos que la primacía que daba a unos puertos sobre otros ayudó, en cierto modo, a cambiar su fisonomía.

Como ya hemos mostrado en otros textos³⁷, la red de sanidad marítima española previa a 1855 era totalmente fragmentaria y acumulativa³⁸, aunque también es verdad que existieron diversos intentos, proyectos y propuestas que intentaron dotar al estado de un sistema de protección planificado, uniforme y jerarquizado. Durante el trienio liberal se presentaron a las cortes tres proyectos de ley orgánica de sanidad, uno en 1821 y otros dos el año siguiente. Veamos, por ejemplo, la red propuesta en uno de los proyectos presentado en 1822³⁹ que, fundándose sobre la amenaza de enfermedades exóticas que podían acechar tanto desde el Atlántico como el Mediterráneo, establecía lazaretos de primer orden en Mahón y en las Islas de Bayona, frente a la ría de Vigo, de segundo en Barcelona, Cartagena, Cádiz, Ferrol y Santoña, y de tercero, éstos hechos a base de tinglados o barracas, en todos los demás puertos habilitados para el comercio. Años más tarde, Pedro Felipe Monlau, representante médico español en la 1ª Conferencia Sanitaria Internacional, también hizo su propuesta en la primera edición de sus Elementos de Higiene Pública. En lo que respecta a los lazaretos de primer orden, creía que debían seremplazados en la isla de Cabrera, para arribadas del Mediterráneo, y, en las islas de Bayona, para las arribadas del Atlántico. De todos modos, se conformaba con los existentes en Mahón y en la ría de Vigo. Los lazaretos de observación debían emplazarse en los puertos más concurridos, como: Pasajes, Ferrol, Cádiz, Cartagena, Alicante, Grao de Valencia, Barcelona, etc. Finalmente, aconsejaba la instalación de lazaretos ordinarios en todos los otros puertos habilitados, construidos a base de tinglados, barracones y barracas⁴⁰. Nos damos cuenta de que se trata de redes parecidas con ligeras modificaciones en cuanto al número y a la elección de los lazaretos de segundo orden, que eran al fin y al cabo lo que más se tendrían que utilizar.

Una de las novedades de la red de resguardo sanitario emanada de la ley de 1855 es que tenía como piedra angular las Direcciones Especiales de Sanidad (en adelante DES) y no los lazaretos. Esta preeminencia de las DES significa que los lazaretos principales

debían colocarse en puertos de segunda categoría y que poco significaran comercialmente en la red portuaria española. Somos conscientes de que se podría objetar que los dos lazaretos que acabarían siendo generales o sucios ya se habían construido con anterioridad en puertos de estas características, pero consideramos que en el momento de su erección su emplazamiento obedecía, en líneas generales, a otras razones más relacionadas con la posición estratégica de ambos puertos. Por otra parte refuerzan nuestra argumentación tres factores más: los intentos reiterados, durante el setecientos, de construcción de lazaretos generales tanto en Barcelona como en Cádiz⁴¹, que eran a la sazón los dos puertos comercialmente más importantes del estado, y, tal como veremos más adelante, la colocación de los mencionados lazaretos sucios en puertos que contaban con DES de 2^a clase y la propia creación vía legislativa de las mismas DES que, como veremos, estaban sujetas a una jerarquía y tendrían funciones, personal y normativas unificadas. Las DES estarían bajo el mando de un director especial de sanidad, cuyas funciones podemos ver resumidas en al artículo vigésimo del proyecto de ley: “serán los encargados inmediatos del servicio sanitario marítimo, cuidando bajo su responsabilidad de la ejecución de las leyes y reglamentos; reconocerán por sí ó por los médicos de visita de naves el estado sanitario é higiénico de los buques que arriben; expedirán la patentes y boletas de sanidad á los que partan; refrendarán las de los que toquen en los puertos de su residencia; darán cuenta de la aparición y cesación de las enfermedades contagiosas é importables en los puertos ó distritos a su cargo, al gobernador civil de la provincia á que corresponda, para la declaración oficial; intervendrán la recaudación de los derechos sanitarios; tendrán bajo su dirección y vigilancia los lazaretos y puertos de cuarentena, la dirección inmediata de la sanidad marítima, y estarán a sus órdenes todos los empleados de la misma”⁴². Se tenían que situar en los puertos habilitados para el comercio y dividir en tres categorías dependiendo de las importancia mercantil y sanitaria de estos últimos. Las cuarentenas se realizarían en lazaretos sucios y de observación. Salvo excepciones, en los primeros cumplirían la cuarentena los barcos con patente sucia de peste o fiebre amarilla y en los últimos aquellos que trajeran patente sucia de cólera morbo⁴³.

Como hemos adelantado, en el texto legislativo no se especificaba en qué lugares se debían instalar ni las DES ni los lazaretos. La ley dejaba a discreción del Gobierno la elección de los lazaretos de cada uno de los órdenes y se tuvo que esperar al *Reglamento General del Servicio Sanitario*, Real Decreto de 6 de junio de 1860, para que se acabara de configurar la red que se había empezado a diseñar con la Ley de Sanidad de 1855. El resultado fue el siguiente (ver figura 1):

Direcciones especiales de sanidad:

1^a clase: Alicante, Barcelona, Cádiz, Málaga, Santander y Valencia.

2^a clase: Almería, Bilbao, Cartagena, Coruña, Las Palmas (Canarias), Mahón, Palma (Mallorca), Sanlúcar de Barrameda, Santa Cruz de Tenerife (Canarias), Tarragona, Torrevieja (Alicante) y Vigo.

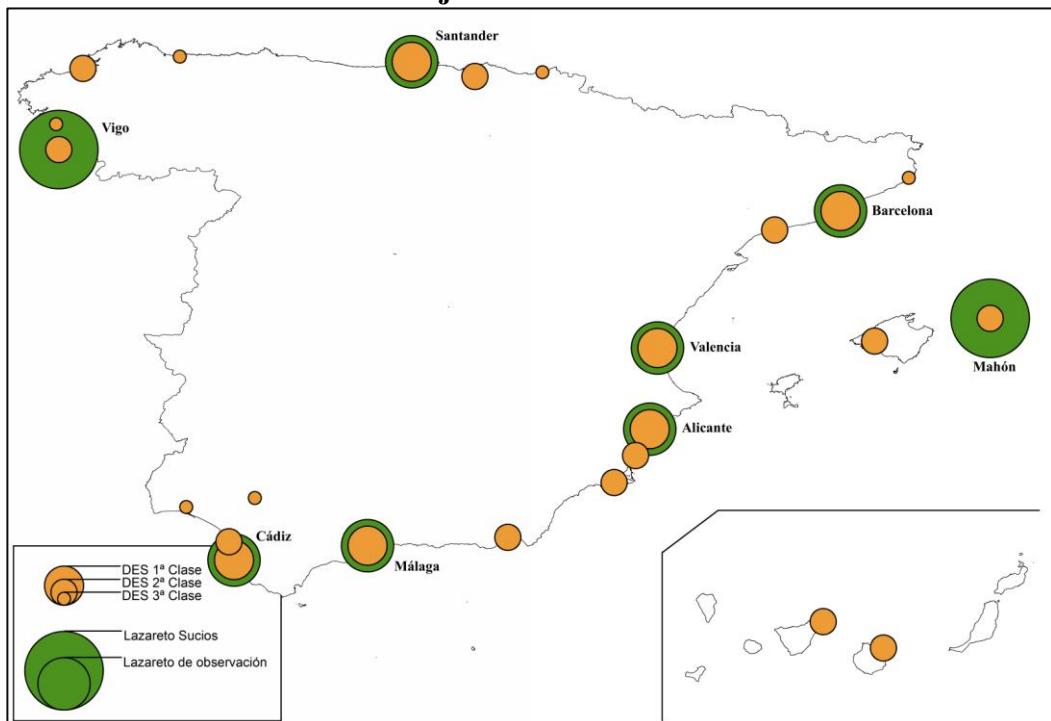
3^a clase: San Sebastián, Sevilla, Carril, Palamós, Rivadeo, Huelva.

Lazaretos:

Sucios: Mahón, San Simón (Vigo)⁴⁴

De observación: Alicante, Barcelona, Cádiz, Málaga, Santander y Valencia.

Figura 1.
La red sanitaria marítima propuesta en la Ley de Sanidad de 1855 y el RD de 6 de junio de 1860



Fuente: Elaboración propia a partir del R.D. de 6 de junio de 1860.

El panorama de las instalaciones cuarentenarias españolas en esta época era bastante variopinto. Los lazaretos de Mahón y de San Simón en Vigo, inaugurados respectivamente en 1817 y 1842, eran las únicas instalaciones cuarentenarias del estado que tenían capacidad para funcionar como lazareto sucio. En lo que respecta a los puertos en los que se debían habilitar los lazaretos de observación el panorama era harto desigual y, en algunos casos, poco halagüeño. Aunque en Valencia, tal como nos explica Madoz, el *Lazareto* había “sido construido en este año pasado (1848) con todas las comodidades y separaciones necesarias en un establecimiento de su clase”⁴⁵, Barcelona se hallaba sin un lazareto en condiciones al no haberse construido el diseñado para hacer frente a la epidemia amarilla de 1821⁴⁶. En Cádiz se seguía con el endémico problema de la colocación de un lazareto permanente⁴⁷, en Málaga las instalaciones necesitaban en aquel tiempo una reparación que ascendía a casi 17.000 reales⁴⁸, en Alicante no se contaba con ninguna instalación y en Santander, la Junta de Comercio de la ciudad venía pidiendo la instalación de un lazareto en la isla de Pedrosa desde 1833 sin ningún resultado hasta ese momento⁴⁹.

La red de puertos del Ministerio de Fomento

Al fijarnos en la red de resguardo sanitario establecida en vigor de la Ley de Sanidad de 1855 y el Real Decreto de 6 de junio de 1860, nos damos cuenta de que las ciudades que se estaban primando desde el gobierno eran aquellas en las que se debían establecer las DES de primera clase y, por extensión, lazaretos de observación. Se debía tratar, según el artículo 13 de la ley de sanidad de 1855, de puertos que tuvieran interés comercial y sanitario. Es por ello que hemos creído conveniente ver, por un lado, qué puertos

estaban habilitados para el comercio con el exterior y, por otro, cuáles eran los más importantes a nivel comercial.

El Reglamento de 30 de enero 1851⁵⁰ jerarquizaba los puertos españoles en puertos de interés general y local. Entre los primeros se debían contar aquellos “en que el comercio que por ellos se verifique pueda interesar á un gran número de provincias, y estén en comunicación directa con los principales centros de producción del interior de la península, así como que faciliten á los mismos centros la importación y adquisición de los objetos que no tengan y sean precisos para la prosperidad y fomento en la agricultura é industria” (art. 4). También tenían consideración de interés general aquellos que eran precisos para proporcionar abrigo a los buques en caso de temporal. Serían de interés local de primer orden “aquellos en cuyas obras estén interesados, no solamente la localidad ó la provincia donde se hallen situados, sino además otras localidades, territorio ó provincias; y que segun la marcha que prometa y tome su comercio, puedan ser declarados con el tiempo puertos de interés general” (art. 4).

Puertos de Interés General:

Comercial: Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Vigo, Santander y Palma de Mallorca

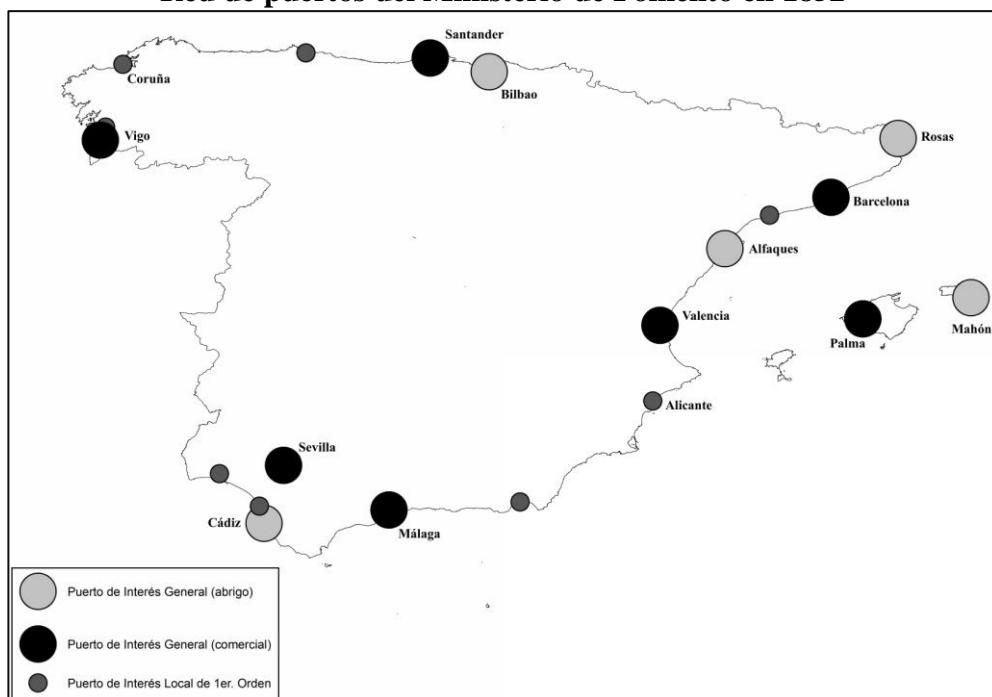
Abrigo: Rosas, Mahón, Alfaques, Cádiz, Abra de Bilbao y otro en Asturias a designar

Puertos de Interés Local:

1º orden: Tarragona, Alicante, Almería, Bonanza, Huelva, Pontevedra, Coruña, Gijón y San Sebastián

2º orden: el resto de puertos no comprendidos en las anteriores categorías que tuvieran obras artificiales

Figura 2.
Red de puertos del Ministerio de Fomento en 1852



Fuente: Elaboración propia a partir del Reglamento de 30 de enero de 1852.

La red sanitaria estaba primando a los puertos en que colocaba una DES de 1^a clase al ser, en bastantes circunstancias, paso obligado antes de ser reenviado a otro puerto de la península, con todos los beneficios que esto pudiera comportar en distintos conceptos. Al comparar ambas redes vemos que, salvo Alicante, los otros cinco puertos a los que se asignaba una DES de 1^a clase, se encontraban entre los puertos de interés general ya fuera por razones comerciales o de abrigo, lo que deja entrever una gran concordancia entre ambas redes⁵¹. Además, se debe tener en cuenta que el hecho de formar parte de los puertos de interés general garantizaba el pago de las obras y la limpieza que éste requiriese por parte de la Administración Central, lo que les confería una ventaja frente al resto de competidores, cuya Administración Local tendría que sufragar parte de los trabajos⁵².

Para conocer la importancia comercial de los distintos puertos españoles hemos consultado el número de toneladas transportadas en cada uno de ellos. Para el comercio de cabotaje hemos utilizado el Anuario Estadístico de España de 1858 referida a 1857, para el comercio exterior la Estadística General del Comercio Exterior de España de 1860 referida a 1859. Aunque ninguna de las fechas concuerda con los años clave que estamos barajando, nos dan una idea bastante aproximada de la situación del periodo que estamos estudiando.

Tabla 1
Comercio de cabotaje en 1857 (total de entradas y salidas)

Ciudad	Toneladas transportadas	% del total
Barcelona	527.111	13,47
Cádiz	487.606	12,46
Valencia	278.425	7,11
Málaga	271.548	6,94
Alicante	175.105	4,47
Cartagena	174.894	4,47
Sevilla	109.899	2,81
Vigo	88.808	2,27
Coruña	81.959	2,09
Santander	71.484	1,83
Palma	49.053	1,25
Bilbao	42.100	1,08
Ferrol	21.682	0,55
Mahón	15.588	0,40

Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de España, 1858

Tabla 2
Comercio exterior en 1859 (total de entradas)

Ciudad	Toneladas transportadas	% del total
Barcelona	213.991	24,01
Cádiz	120.596	13,53
Málaga	77.355	8,68
Alicante	70.113	7,87
Santander	69.079	7,75
Cartagena	62.899	7,06
Sevilla	43.248	4,85
Bilbao	37.814	4,24
Valencia	32.693	3,67
Palma	14.719	1,65

Coruña	14.662	1,65
Ferrol	12.617	1,42
Vigo	4.870	0,55
Mahón	2.869	0,32

Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística General del Comercio Exterior de España, 1860

Tabla 3
Comercio exterior en 1859 (total de salidas)

Ciudad	Toneladas transportadas	% del total
Cádiz	155.329	24,15
Barcelona	79.670	12,38
Málaga	50.518	7,85
Santander	35.889	5,58
Bilbao	19.881	3,09
Cartagena	18.865	2,93
Sevilla	15.334	2,38
Palma	14.159	2,20
Alicante	13.652	2,12
Valencia	7.502	1,17
Coruña	3.690	0,57
Vigo	1.877	0,29
Ferrol	780	0,12
Mahón	246	0,04

Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística General del Comercio Exterior de España, 1860

Tabla 4
Comercio exterior en 1859 (total de entradas y salidas)

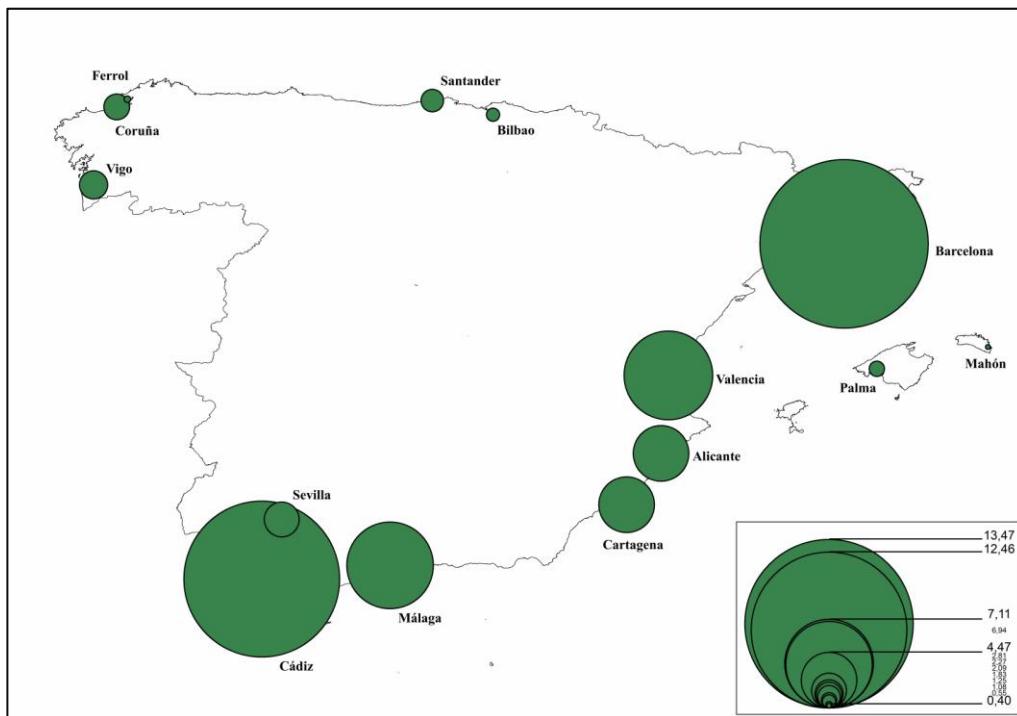
Ciudad	Toneladas transportadas	% del total
Barcelona	293.661	19,14
Cádiz	275.925	17,98
Málaga	127.873	8,33
Santander	104.968	6,84
Alicante	83.765	5,46
Cartagena	81.764	5,33
Sevilla	58.582	3,82
Bilbao	57.695	3,76
Valencia	40.195	2,62
Palma	28.878	1,88
Coruña	18.352	1,20
Ferrol	16.307	1,06
Vigo	6.747	0,44
Mahón	3.115	0,20

Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística General del Comercio Exterior de España, 1860

En el comercio de cabotaje Si miramos los principales puertos exportadores la situación cambia bastante. Cádiz a la cabeza representa el doble que Barcelona, que es el segundo, seguido de Málaga, Santander y Bilbao. Así, vemos que en el comercio exterior, que es el que más interesa para los fines de este trabajo, tenemos configurada una red de puertos con una bicefalía compuesta por Barcelona y Cádiz, seguida por Málaga, Santander y Alicante (ver figura 4). Es por eso que no extraña que fueran precisamente estos puertos, más Valencia que era el único que había estrenado lazareto en los diez años anteriores, estaba entre los diez primeros puertos del comercio exterior

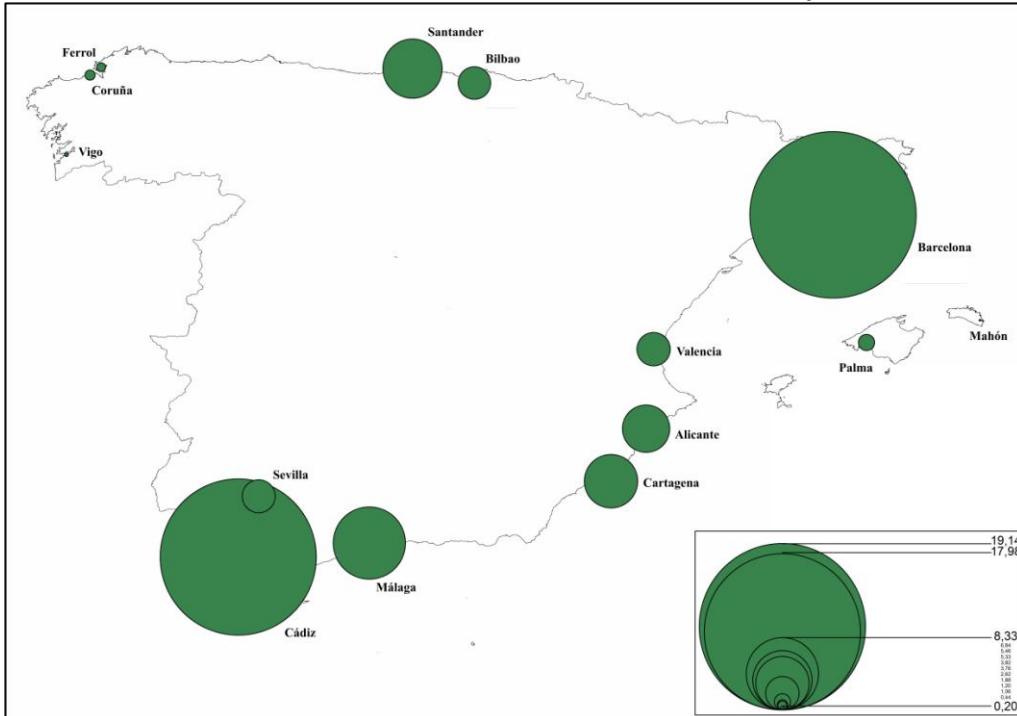
y era el tercero en cabotaje, los que contaran con DES de 1^a clase, que era la piedra maestra del sistema sanitario que nos ocupa.

Figura 3.
Comercio de cabotaje en 1857 (% del total de entradas y salidas)



Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de España, 1858

Figura 4.
Comercio exterior en 1859 (% del total de entradas y salidas)



Fuente: Elaboración propia a partir de la Estadística General del Comercio Exterior de España, 1860

La red de ferrocarriles

Como ya ha sido puesto de relieve por diversos autores, el ferrocarril ha tenido una influencia crucial tanto en la organización del territorio como en la evolución de la red de ciudades que lo conforman⁵³. Para explicar la red de resguardo sanitario estamos estableciendo relaciones con las otras redes territoriales con las que ésta estaba imbricada y el ferrocarril fue, seguramente, una de las más importantes a la hora de dejar su impronta tanto sobre el territorio como sobre la red urbana española, habida cuenta de las dificultades que tuvieron para competir en la carrera del desarrollo económico aquellas ciudades que quedaron excluidas del trazado de la red⁵⁴.

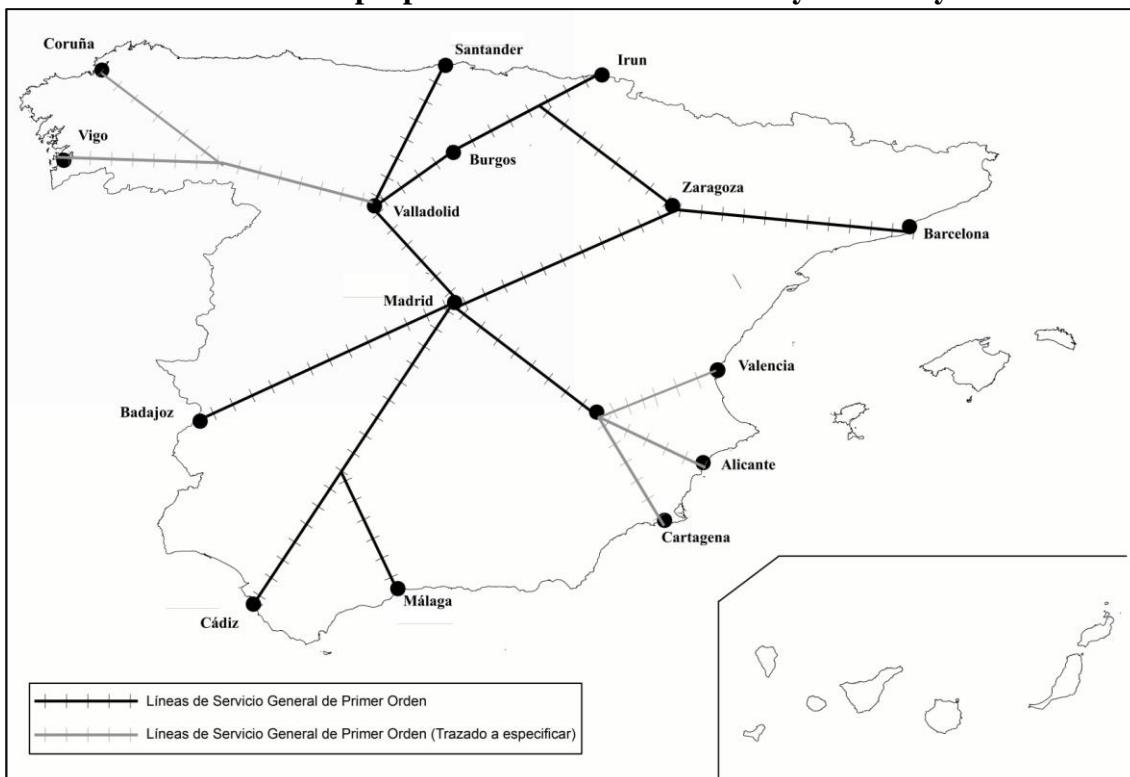
El mismo año que se aprobó la ley de Sanidad se sancionó también la ley de ferrocarriles. Sin embargo, el proyecto de dotar a la península de una red nacional de vías férreas databa de la década anterior, concretamente de 1844⁵⁵. En esa fecha el gobierno pidió un informe sobre la cuestión a la Dirección General de Caminos. Las dos ideas principales que salieron del mencionado informe, el conocido informe Subercase, determinaron el devenir de la red española por muchas décadas: la propuesta de una política intervencionista por parte del estado en lo tocante a la implantación de ferrocarriles y un ancho de vía diferente a lo que en algunos países de Europa ya se podía considerar un estándar⁵⁶. En 1850 una comisión del congreso que debía presentar un proyecto de ley general de ferrocarriles establecía las que debían ser las 4 líneas principales que, partiendo de Madrid, debían acabar, por orden de importancia, en Irún (pasando por Valladolid y con ramales a los puertos del norte y nordeste), Cádiz, Cartagena (con ramales a Alicante y Valencia) y Portugal (cruzando las provincias de Extremadura), estableciendo ya una red radial. También se consideraba de interés, aunque en una categoría inferior, la que uniera la capital con Barcelona (pasando por Zaragoza). Tres años más tarde, se añadió a estas grandes líneas proyectadas una que uniera Barcelona con Vigo, pasando por Zaragoza y, evidentemente, Madrid. En 1855, otro proyecto, presentado por Francisco Coello y Quesada⁵⁷, proponía una línea unificada y pensada en conjunto hasta sus más mínimos detalles, prestando la mayor atención a las líneas más ventajosas ya fuera por razones políticas o administrativas, militares o estratégicas o comerciales⁵⁸, teniendo en cuenta las características de los territorios a los que dicha red debía dar servicio y el resto de redes de comunicaciones para que todo el conjunto funcionara de la mejor manera posible. Así, proponía una red radial a la que superponía una serie de líneas transversales que irían de Este a Oeste, amén de toda una serie de ramales que, en conjunto, tenían que dar coherencia al territorio⁵⁹.

Finalmente, a finales de 1854, se presentó a las Cortes un nuevo proyecto de ley. En éste, como podemos ver en su artículo primero, no se preveía cuáles debían ser las líneas de servicio general, dejando dicha clasificación a determinar por una ley posterior. En el Dictamen al proyecto se propuso de nuevo una propuesta de red general de ferrocarriles, puesto que la comisión encargada de la redacción del proyecto consideraba “que en esta ley y no en otra debían comprenderse las principales líneas de ferrocarriles que han de formar parte del sistema general, y de conformidad con el Gobierno, ha señalado las que por los estudios hechos se consideran indispensables para enlazar convenientemente los centros de producción y de consumo con los puntos de activo comercio. No ha señalado, no ha debido señalar el trayecto de estas grandes líneas, porque esto debe ser objeto de cada una de las leyes de autorización ó concesión; más sí ha querido que sea el gobierno y no las empresas concesionarias las que

propongan este trayecto, porque así se conseguirá más fácilmente que pase siempre por donde más convenga á los intereses generales”⁶⁰. De este modo en el artículo 2 del mencionado dictamen clasificaba como de interés general o de primer orden las siguientes líneas:

- De Madrid a un puerto del Mediterráneo, por Albacete.
- De Madrid a Irún, por Valladolid y Burgos.
- De Madrid a la frontera de Portugal, por Badajoz.
- De Madrid a Cádiz, con ramal a Málaga
- De Madrid a Barcelona, por Zaragoza.
- De Zaragoza a Irún, por el Oeste, hasta encontrar la línea de Madrid a Irún.
- De Valladolid a Santander.
- De Valladolid a la Costa de Galicia.

Figura 5.
Red de ferrocarriles propuesta en el Dictamen al Proyecto de ley de 1855

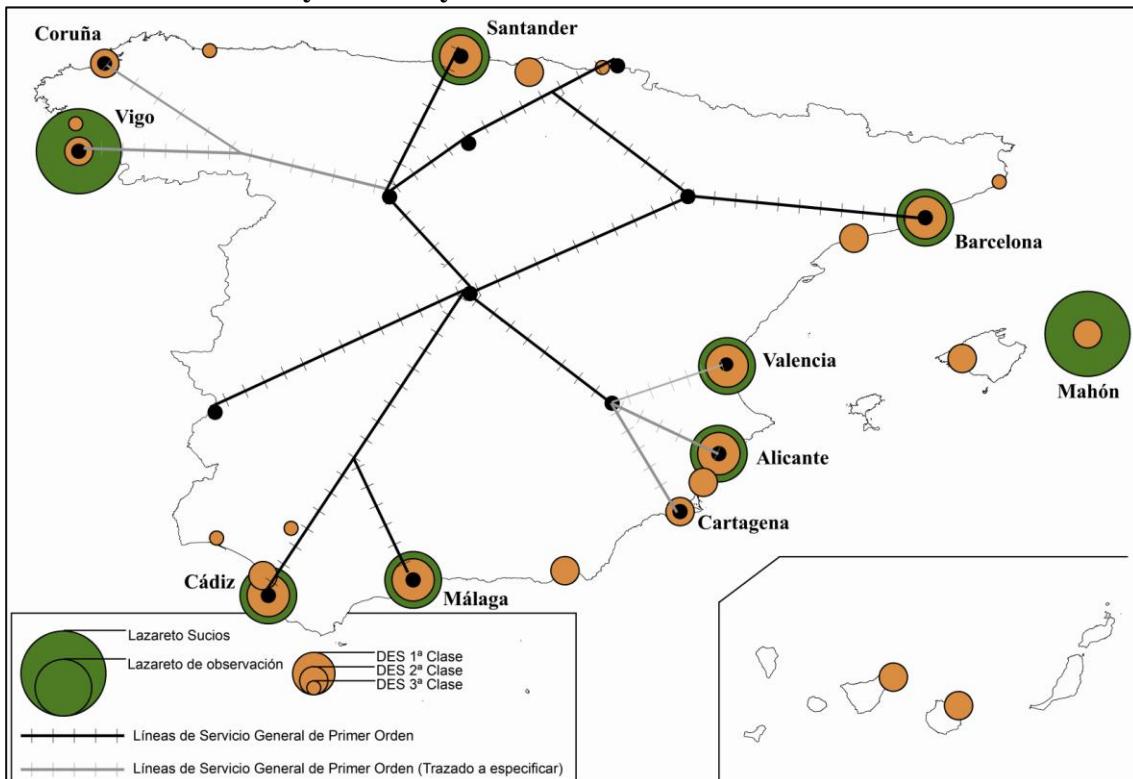


Fuente: Elaboración propia a partir del Dictamen de la Comisión de ferro-carriles de 1855

En las ley que se sancionó finalmente desaparecieron estas líneas de carácter general a causa de las múltiples enmiendas presentadas a este proyecto de red básica en las discusiones al Dictamen. Enmiendas que, lejos de buscar este interés colectivo, se perdían en los intereses locales⁶¹. De todos modos, a pesar de este cambio en el texto definitivo de la ley, utilizaremos la red propuesta en el Dictamen, puesto que, aunque no se adoptara, nos da una idea de cuáles eran los puntos principales de la red al menos para los miembros de la comisión encargada de la redacción del proyecto de ley.

De nuevo podemos observar la gran correspondencia que hay entre los puntos primados por ambas redes, al menos en lo tocante al ámbito costero, que es el punto en el que debían coincidir sus nodos. Al fijarnos en la figura 6, nos damos cuenta de que, con algunas excepciones, bastantes de los puntos finales de la red ferroviaria coinciden con aquellos en los que se debían colocar DES de 1^a clase. No había dudas sobre Cádiz⁶², Málaga y Barcelona, que eran además los tres primeros puertos en cuanto a volumen de mercancías transportado en el comercio exterior y ocupaban tres de los cuatro primeros puestos en el de cabotaje. Barcelona era, además, la capital económica del estado gracias a su temprana industrialización. Tampoco las había sobre Santander que, en el océano, era el principal puerto tanto en importaciones como en exportaciones en el comercio exterior⁶³. Debe tenerse en cuenta que en Santander la actividad comercial había experimentado un crecimiento sostenido desde la década de 1820 y que su puerto era, para la Administración Central, el punto por el cual debían salir al exterior los productos castellanos, especialmente los cerealísticos. Sin embargo, parece que esto no estaba del todo asegurado habida cuenta de los proyectos de hacer pasar este tráfico por el Duero hacia Oporto⁶⁴, o hacia Bilbao, que también lo ambicionaba y que quería que la línea de Madrid a Irún pasara por la capital vasca⁶⁵.

Figura 6.
Superposición de la red de ferrocarriles propuesta en el Dictamen al proyecto de ley de 1855 y de la red sanitaria marítima.



Fuente: Elaboración propia a partir del Dictamen de la Comisión de ferro-carriles de 1855 y del R.D. de 6 de junio de 1860

Menos claras estaban los extremos de algunas otras líneas, como la del Mediterráneo y la de Galicia. En el primer caso, nos encontramos en una situación de pugna, desde hacía unos años, por el ferrocarril entre Cartagena, Alicante y Valencia que, a pesar de ser ciudades de desigual importancia y funcionalidad en la red urbana española,

consideraban del máximo interés estar conectados con Madrid con una línea de carácter general⁶⁶. Disputa que provocó encendidos debates tanto en las Cortes como en el ámbito editorial, a tenor de la cantidad de informes y memorias aparecidos como resultado de esta contienda⁶⁷. Sólo por poner un ejemplo, en los debates sobre la ley de ferrocarriles de 1855 el Marqués de Corvera realizó una larga y encendida intervención acerca de las razones por las cuales una de estas líneas de carácter general tenía que llegar a Cartagena, a lo que fue respondido por el Sr. Montesinos, que era miembro de la comisión redactora de la ley, en los términos siguientes: “La comisión reconoce la necesidad de que haya un ferro-carril que vaya al arsenal de Cartagena, puerto que con el tiempo indudablemente tendrá grande importancia; pero no por eso la tienen pequeña los puertos de Valencia y Alicante, comercialmente hablando, hoy la tienen mayor”⁶⁸.

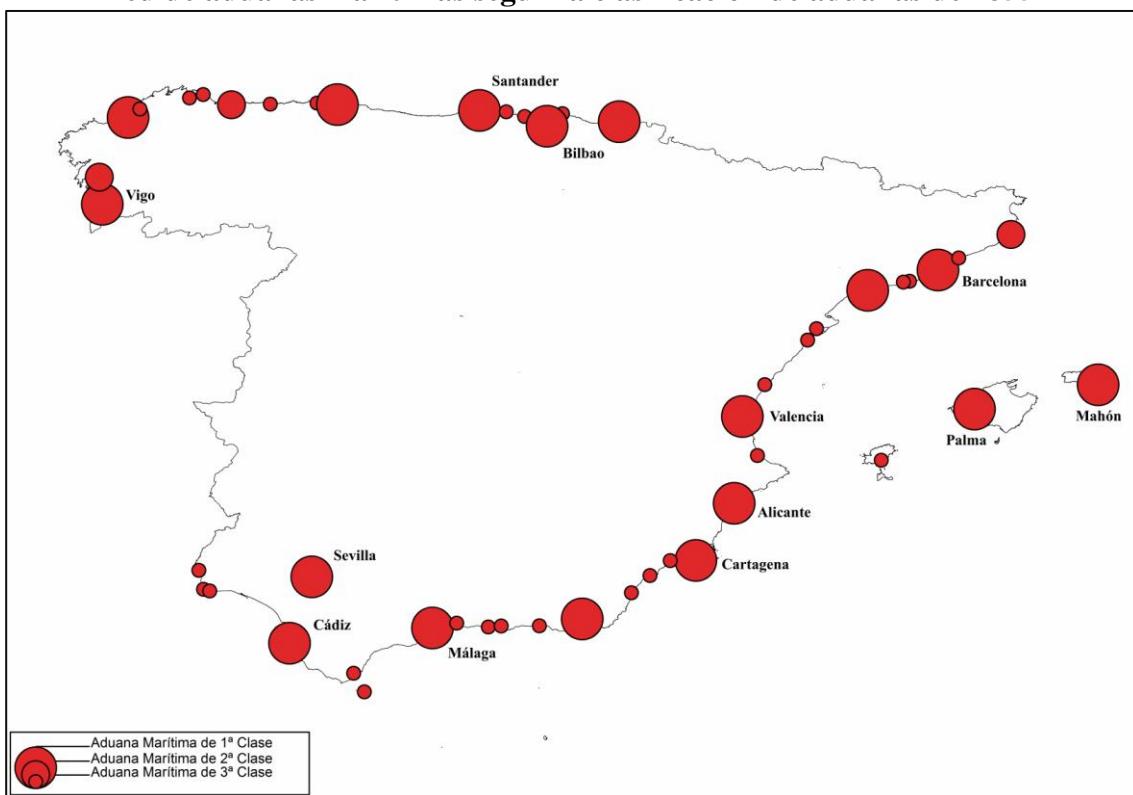
En Galicia, la unión ferroviaria con el resto del territorio estatal fue bastante tardía en relación con el resto de la península. Los dos puertos en liza para albergar las líneas de carácter general eran Coruña y Vigo que, según parece, revivían una polémica setecentista en torno a los caminos reales y la demarcación de áreas de influencia que dibujaban una Galicia del norte y una del sur⁶⁹. En la época que nos interesa ambos puertos estaban más o menos a la par tanto en el comercio de cabotaje como en el comercio exterior teniendo, ambos, escasa importancia comercial en el conjunto de la red portuaria Española. De todos modos, conviene señalar que Vigo tenía una renta de situación al poseer el lazareto, ya que ello obligaba a muchos barcos a tocar en su puerto⁷⁰.

Otras redes y divisiones

Hasta aquí hemos dado cuenta de las redes que, a nuestro entender, tuvieron una mayor importancia en la configuración del espacio costero español de mediados del ochocientos. En este apartado explicaremos de manera sucinta el resto de redes imbricadas, de algún modo, con este extenso espacio costero español y que, a pesar de tener un peso relativo menor, al menos en relación con los intereses de este texto, contribuyeron a su formación matizando la cohesión y la articulación de todo el conjunto. Nos referimos a otras redes como la red aduanera y a la división territorial de la Armada. Para acabar, nos fijaremos también en el papel que desempeñaban los nodos más importantes de todas las redes analizadas en la red urbana existente en aquella época.

La unidad comercial del territorio español, que había sido perseguida por el estado desde el cambio de dinastía y se había visto sujeta a una serie de vaivenes unificadores y fragmentadores⁷¹, se llevó a término en 1841⁷², llevando todas las aduanas hasta las fronteras, terrestres o marítimas, del país. En esta década, como hemos visto, se inició un giro en la política arancelaria del país, que cambió su carácter prohibicionista por uno de protecciónista, dando pie a la progresiva entrada de las ideas librecambistas, y que mudó progresivamente de significado “imponiéndose un modelo de aranceles de aduanas encaminados no tanto a recaudar impuestos como a articular una política comercial que fomentara el desarrollo de la economía española”⁷³.

Figura 7.
Red de aduanas marítimas según la clasificación de aduanas de 1855



Fuente: Elaboración propia a partir de la RO de 9 de enero de 1855

La red aduanera marítima, que es la que nos interesa, estaba dividida en esta época en tres categorías, que se correspondían con las aduanas marítimas de primera, segunda y tercera clase. Los puertos que entraban en la primera clase estaban habilitados para el comercio universal de importación, exportación, cabotaje y admisión de géneros de algodón, producto que era objeto de especial protección para favorecer la industria textil española. Las aduanas de segunda clase podían dedicarse, a la importación, la exportación y el cabotaje, pero debían abstenerse del despacho de géneros de algodón. Las de tercera podían dedicarse al comercio con el resto de puertos españoles y al comercio exterior de determinados productos que se especificaban en la clasificación⁷⁴.

En 1855 contaban con aduana marítima de 1^a clase los siguientes puertos:

- Alicante
- Almería
- Barcelona
- Bilbao
- Cádiz
- Cartagena,
- Coruña
- Gijón
- Mahón
- Málaga
- Palma de Mallorca
- San Sebastián

Santander
Sevilla
Tarragona
Valencia
Vigo

Como se puede apreciar, todos los puertos elegidos como DES de 1^a clase se encuentran en esta lista, que se completa con los dos que albergaban los lazaretos sucios y con una serie de puertos con cierta relevancia mercantil a nivel local.

De manera diferente funcionaba la división territorial de la Armada española. Ésta tenía como cometido la vigilancia y defensa de las costas, por un lado, y, por otro, el control de la observancia de los reglamentos de navegación y pesca y, además, la persecución del contrabando⁷⁵. Desde el siglo XVIII y hasta la Restauración, época en la que sufrió una reestructuración, la Armada tuvo la siguiente división territorial en departamentos, tercios navales y provincias marítimas⁷⁶:

Departamento de Cádiz

Tercio naval de Sevilla

Provincia marítima de Huelva
Provincia marítima de Sanlúcar
Provincia Marítima de Sevilla

Tercio naval de Cádiz

Provincia marítima de Cádiz
Provincia Marítima de Algeciras

Tercio naval de Málaga

Provincia marítima de Málaga
Provincia marítima de Motril
Provincia marítima de Almería

Departamento de Ferrol

Tercio naval de Vigo

Provincia marítima de Vigo
Provincia marítima de Villagarcía

Tercio naval de Ferrol

Provincia marítima de Coruña
Provincia marítima de Ferrol
Provincia marítima de Vivero

Tercio naval de Santander

Provincia marítima de Gijón
Provincia marítima de Santander

Tercio naval de Bilbao

Provincia marítima de Bilbao
Provincia marítima de San Sebastián

Departamento de Cartagena

Tercio naval de Cartagena

Provincia marítima de Cartagena
Provincia marítima de Alicante

Tercio naval de Valencia

Provincia marítima de Valencia
Provincia marítima de Tortosa

Tercio naval de Barcelona

Provincia marítima de Tarragona
Provincia marítima de Barcelona
Provincia marítima de Mataró
Provincia marítima de Palamós

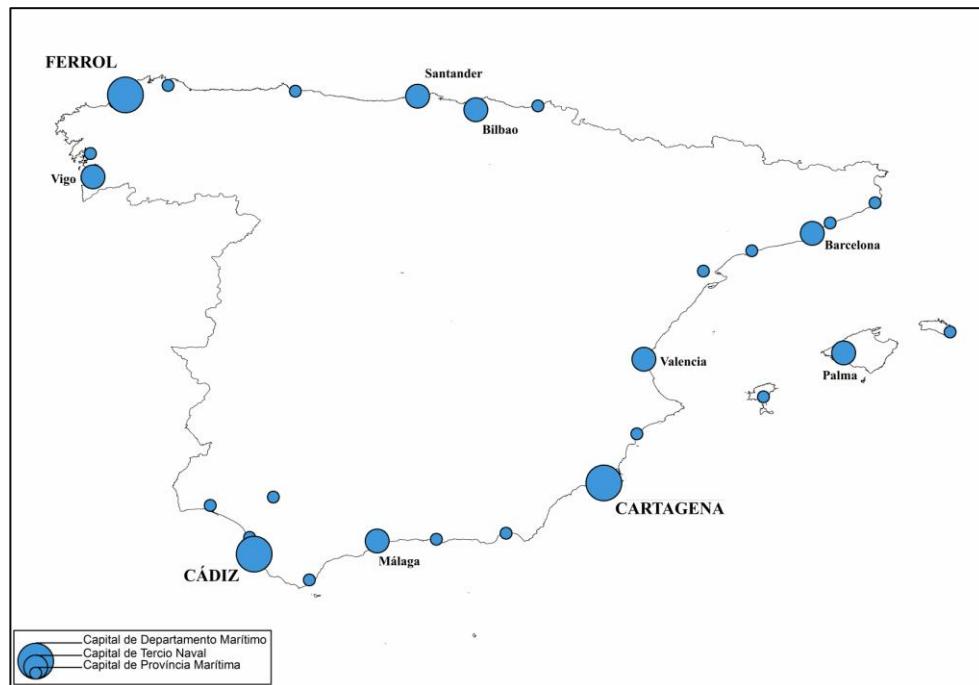
Tercio naval de Mallorca

Provincia marítima de Ibiza
Provincia marítima de Mallorca
Provincia marítima de Menorca

En este caso no se buscaba una acumulación de funciones en unos cuantos puertos como, a grandes rasgos, se puede decir que ocurría con las otras redes, sino que más bien parece que hay una voluntad de complementariedad, de separación de funciones preponderantes entre los diferentes puertos. Así, en el caso que nos ocupa, la red territorial de la Armada, que ya estaba bien definida desde finales del setecientos, se aparta de manera ostensible del conjunto de redes que, en último término y en conjunto, estarían relacionadas con el comercio, red sanitaria incluida. O, explicado siguiendo el orden cronológico, el conjunto de redes dedicadas al comercio colocaban sus nodos principales y multifuncionales en puntos alternativos a los primados por la red militar, buscando una complementariedad y evitando que unas funciones embarazaran el desarrollo de las otras. Así, los puertos que contaban con una DES de primera clase se correspondían con las capitales de Tercio naval, dejando libres las sedes de los departamentos marítimos, dedicadas, en gran medida, a temas relacionados con la Armada. La gran excepción a todo ello era el puerto de Cádiz en el que tradicionalmente se habían superpuesto los diferentes tipos de función. Por su lado, Alicante era solamente capital de Provincia marítima, aunque esto no afecta a esta separación funcional indicada.

Figura 8.

División territorial de la Armada desde finales del siglo XVIII hasta la Restauración



Fuente: Elaboración propia a partir de Martínez Alcubilla, 1868, tomo 10, p. 622.

En lo tocante a la red urbana española, un estudio reciente⁷⁷ ha clasificado las ciudades españolas de la época en seis categorías: a) ciudades primaciales, las mayores ciudades del sistema y que tenían una diversificación funcional importante⁷⁸; b) ciudades administrativas de ámbito local, capitales de provincia de más de 10.000 habitantes y que funcionaban como centros administrativos⁷⁹; c) ciudades no capitales, con estructura urbana y económica parecida a las anteriores aunque sin contar con las funciones asociadas a la capitalidad⁸⁰; d) agro-ciudades, ciudades que vivían de los excedentes agrarios, eran centros residenciales y de contratación de jornaleros⁸¹; e) ciudades industriales; f) ciudades mineras.

Al comparar la red urbana resultante con el mapa del resguardo sanitario vemos que, en el Mediterráneo, todos los puertos que eran sede de DES de 1ª clase se encontraban entre las ciudades primaciales, salvo Alicante que era una ciudad administrativa de ámbito local. También lo era, en el Cantábrico, Santander, la única DES de 1ª clase, lo que, una vez más, nos muestra la articulación y cohesión de las diferentes redes analizadas.

Conclusiones

Con este artículo pretendíamos dilucidar si, a mediados del siglo XIX, los diferentes gobiernos que hubo en España tenían una idea clara de cómo se tenía que articular el territorio estatal y, concretamente, el costero. Para ello, tomando como base la red de resguardo sanitario marítimo surgida de la ley de sanidad de 1855 y del R.D. de 6 de junio de 1860, hemos analizado cómo se articulaban entre sí distintas redes relacionadas con el mencionado espacio costero.

Conviene decir aquí que estas redes costeras eran poco usuales en el sentido que su cometido era el de hacer de puente o de conexión entre otras redes y entre los nodos de cada una de estas redes los flujos eran más bien escasos. Se trataba, generalmente, de flujos de información más que de barcos, mercancías y pasajeros. Un ejemplo claro de ello sería la red de aduanas, una red muy lineal cuyos nodos funcionaban como barrera a cierto tipo de géneros y servían de enlace entre una red de transporte marítimo y otra red de transporte terrestre. En lo que respecta a la red de resguardo sanitario marítimo, los flujos entre sus nodos eran, normalmente, de información y, de una manera más limitada, encontramos flujos de barcos, tripulantes, pasajeros y mercancías, que iban normalmente de una DES a un lazareto para conectar, desde allí, con otra red de transporte terrestre por la que tendrían que entrar en el país tanto las mercancías como los pasajeros transportados. Se trataba de redes en las cuales los flujos estaban muy concentrado en unos solos puntos y en las cuales, la entrada por un nodo condicionaba, por la jerarquización de ésta, los nodos a los que se tendría acceso antes de salir de la red.

Volviendo a la cohesión de las distintas redes, al superponerlas nos damos cuenta de una serie de coincidencias en ciertos nodos, con algunas excepciones que ya se han visto. Así, vemos que en algunos puertos se superponían los siguientes nodos de las diferentes redes:

Dirección especial de Sanidad de 1^a clase
Puerto de Interés General para el Ministerio de Fomento
Aduana marítima de 1^a clase
Capital de Tercio naval de la Armada
Ciudad primacial de la red urbana
Final de línea ferrocarril de interés general en la ley de 1855

Esto presenta un panorama que, por sus mínimas y asumibles excepciones, deja entrever que, efectivamente, al menos sobre el papel, existía entre las autoridades una idea de cómo se tenía que articular el territorio costero español. Las redes coincidían en sus puntos más importantes, salvo en aquellas en las que, por buscarse una complementariedad de funciones entre los diferentes puertos, los puntos primados no se acomodaban. También es verdad que, al fijarnos en los nodos secundarios, las coincidencias son mucho más escasas lo que matiza en gran medida la afirmación anterior.

Cuando pasamos al campo de las realizaciones el asunto se complicaba, puesto que, como hemos podido ver, este amoldamiento de unas redes con otras se vieron distorsionadas bastante a menudo. En algunos casos estas distorsiones se produjeron a causa de la incompetencia y el poco interés de la maquinaria legislativa, un buen ejemplo es el tiempo transcurrido entre la sanción de la ley de sanidad (1855), la elección de los puertos en los que se tenía que instaurar la red de protección sanitaria (1860), la dotación presupuestaria necesaria para el desarrollo de los puertos (1867) y el reglamento general que regulara todo el sistema emanado de la ley (1887). En otros casos las distorsiones estaban causadas por la defensa de los intereses privados o locales frente al bien común, ejemplo de ello es la multiplicidad de enmiendas al dictamen de la ley de ferrocarriles reclamando el paso de las líneas generales por los lugares más insospechados, perdiéndose, a causa de este hecho, la oportunidad de marcar en el texto legislativo qué líneas se estaban primando desde el estado.

En resumen, las autoridades tenían una idea de cómo tenían que ser, al menos, las líneas maestras del plan general que articulara el territorio costero español, lo demuestran el alto grado de coincidencia de los nodos principales de las diferentes redes y la poca que muestran los secundarios. De todos modos, las vicisitudes políticas y económicas que sufrió España a lo largo de toda la centuria y el mal funcionamiento de la maquinaria estatal no permitieron, a la práctica, una cohesión territorial satisfactoria que ayudara a articular un mercado nacional, a extender la industrialización por toda la península y, en definitiva, a contribuir al desarrollo de las regiones más deprimidas.

Notas

¹ Esta investigación se ha realizado con fondos del proyecto de I+D *La organización del espacio y el control de los individuos. Ciudad y arquitectura en el diseño y las prácticas de regulación social en la España de los siglos XVII a XIX* (CSO2011-27941) del Ministerio de Economía y Competitividad.

² Nadal, 1987, p. 21.

³ Raffestin, 1980, p. 135-136.

⁴ Galbraith, 1992, p. 43-57.

⁵ Ibid., p. 71-86.

⁶ Schumpeter, 1995, p. 453. Schumpeter ve en el librecambio un eslabón de sistema de política económica condicionado, a su vez, por una actitud política y moral más amplia que se puede relacionar con el utilitarismo. Ver p. 454.

-
- ⁷ Una nueva aproximación a todo el entramado ideológico y político que había detrás de esta decisión en Schonhardt-Bailey, 2006.
- ⁸ Todd, 2008.
- ⁹ Guillaumet, 2002, p. 52.
- ¹⁰ Hernández Andreu, 2005, p. 84.
- ¹¹ *Sistema general de las aduanas...,* 1820.
- ¹² Serrano, 2012, p. 628.
- ¹³ *Ibid.*, p. 631-632.
- ¹⁴ Román Collado, 2003, p. 189-196.
- ¹⁵ Para un visión de conjunto de los inicios de esta búsqueda de consenso contra las cuarentenas se puede consultar Harrison, 2006.
- ¹⁶ Éstas solían ser menos rigurosas en los países más dependientes del comercio, como se puede observar en Evans, 1992, p. 168-169.
- ¹⁷ Panzac, 1986, p. 109.
- ¹⁸ Heaman, 1995, p 16.
- ¹⁹ *Ibidem.*
- ²⁰ Panzac, 1986, p. 110.
- ²¹ Prus, 1846.
- ²² Monlau, 1862, p. 265.
- ²³ Schepin y Yermakov, 1991, p. 66-70.
- ²⁴ *Ibid.*, p. 75.
- ²⁵ Barona y Bernabeu-Mestre, 2008, p. 38.
- ²⁶ En este sentido, la posición de la comisión encargada de redactar el proyecto de ley de sanidad de 1855 era bastante clara y, tal como se desprende de la introducción a dicho proyecto, abogaba por una unificación y una cierta relajación, aunque no una completa desaparición, de las normas cuarentenarias a escala internacional. Véase, *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes*, 1880-1881, Tomo IV, apéndice tercero al nº 119, p. 3372.
- ²⁷ Ver, al respecto, Sambricio, 1991, p. 36. Sobre la política territorial española de finales del setecientos también puede verse Reguera, 1993.
- ²⁸ En España, Castillo de Bovadilla, ya hablaba a finales del siglo XVI de las posibilidades que ofrecían las diferentes condiciones edafológicas y climáticas peninsulares para la especialización productiva. Ver Castillo de Bovadilla, 1597.
- ²⁹ Ricardo, 1817.
- ³⁰ Como veremos más adelante, ésta fue una de las preocupaciones centrales de los legisladores de la época que nos ocupa.
- ³¹ Nadal, 1987, p. 21-45.
- ³² Sobre todo ello, ver Muro, Nadal y Urteaga, 1996.
- ³³ Barona, 2002, p. 39.
- ³⁴ López Piñero, 1984, p. 23.
- ³⁵ Barona, 2002, p. 44 y 49.
- ³⁶ *Ibid.*, p. 42.
- ³⁷ Bonastra, 2010, p. 453-472; Bonastra, 2006.
- ³⁸ “(...) nuestra legislatura (sanitaria), obra de diferentes tiempos y de diversas circunstancias, formada si se quiere á pedazos, sin trabazón ni armonía (...).” Palabras extraídas de la introducción al Proyecto de ley de Sanidad presentada a las Cortes el 27 de Marzo de 1855. En *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes...*, 1880-1881, Tomo IV, apéndice tercero al nº 119, p. 3372.
- ³⁹ *Proyecto de Reglamento General de Sanidad...*, 1822. La descripción de la red se encuentra en el Título Segundo: Servicio Sanitario Marítimo, capítulo V, artículos 133-142.
- ⁴⁰ Monlau, 1847, p. 240.
- ⁴¹ Ver Rodríguez Ocaña, 1988; Gascón Gazulla, 1987; o Cirici Narváez, 1993, nº 3.
- ⁴² Artículo 20 del *Proyecto de Ley de Sanidad* presentado a las Cortes el 27 de Marzo de 1855 . En *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes...*, 1880-1881, Tomo IV, apéndice tercero al nº 119, p. 3379.
- ⁴³ Es bastante significativo que la rebaja de la severidad para la patente sucia de cólera morbo, que en el anteproyecto de ley tenía que cumplir la cuarentena en un lazareto sucio como la peste y la fiebre amarilla y que nía una cierta sintonía con las posturas liberales que se habían expuesto en la Conferencia Sanitaria Internacional de 1851, viniera de una enmienda al texto legislativo interpuesta por Laureano Figuerola, el político liberal catalán que más tarde sancionaría, siendo ministro de Hacienda, el arancel que inauguraría el librecambio en España. Se pueden ver las intervenciones de Figuerola sobre este tema en los debates de la ley en *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes...*, 1880-1881, Tomo VI, nº 171, p. 5370-

5377, y p. 5443-5454. En lo tocante a la diferente clasificación del cólera respecto de la peste y la fiebre amarilla en la 1^a Conferencia Sanitaria Internacional, Inglaterra, respaldada por Austria i Francia consideraban que las cuarentenas eran inútiles para evitar la propagación del cólera, ante la oposición a estas afirmaciones de numerosos delegados de otros países se decidió crear una comisión que llegó a la conclusión que las cuarentenas contra el cólera con solamente eran fútiles, sino que en ciertos casos incluso podían resultar perniciosas. ver Schepin y Yermakov, 1991, p. 68-69.

⁴⁴ En el proyecto de ley (art. 33) se prevé la colocación de cuatro lazaretos sucios. Como ya se debía confiar en los dos existentes en Mahón i Vigo, los otros dos debían colocarse, según el texto introductorio al proyecto, en el Océano y en la desembocadura del Mediterráneo. En el dictamen a la ley (art. 32) se mantuvieron los cuatro lazaretos sucios, aunque éstos desaparecieron en las discusiones al dictámen (*Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes...*, 1880-1881, Tomo VI, nº 171, p. 5454.) sin un gran debate, quedando el texto de la siguiente manera “Habrá lazaretos súcos y de observación en los puntos que el Gobierno designe como necesarios” (art. 27).

⁴⁵ MADOZ, 1845-1850, Vol. XV, p. 421.

⁴⁶ En el proyecto de reordenamiento del puerto de Barcelona de 1853 de Garriga i Roca, se señala como obra urgente la erección de un lazareto. Garriga i Roca, 1853 citado en Sagarra i Trias, , 1996, p. 157. Parece que éste no llegó hasta tres lustros más tarde, si hacemos caso de la Real Orden de 25 de enero de 1867, que resolvía la habilitación de un lazareto de observación en Barcelona.

⁴⁷ Ver nota 40.

⁴⁸ Leemos en el periódico *La España* de 20 de diciembre de 1857 “No habiendo ofrecido resultado las dos subastas celebradas para contratar la ejecución de varias obras necesarias en el lazareto de Málaga, presupuestadas en 16,814 rs., y estando previsto este caso en la excepción octava, art. 6.^º del real decreto de 27 de febrero de 1852, de conformidad con el parecer de mi Consejo de ministros, vengo en autorizar al de la Gobernación para que se contrate la ejecución de dichas obras sin las formalidades de pública subasta. Dado en Palacio á veinticinco de diciembre de mil ochocientos cincuenta y siete.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de la Gobernación, Manuel Bermudez de Castro”.

⁴⁹ Con ello se pretendía que los barcos arribados a ese puerto con patente sucia no tuvieran que ir a cumplir la cuarentena al puerto de Mahón, con las consiguientes pérdidas económicas que ello suponía. Se debe tener en cuenta que nos encontramos en la década previa a la apertura del lazareto de San Simón en Vigo. Ver Sazatornil Ruiz, 1996, pág. 119.

⁵⁰ *Reglamento para la ejecución de lo ordenado en el Real Decreto de 17 de Diciembre de 1851 respecto à la administración y servicio de construcción, limpia y de los puertos mercantes de la Península é Islas adyacentes*, de 30 de enero de 1852.

⁵¹ De todos modos extraña la inclusión de Cádiz en la categoría de puerto de abrigo a tenor de la importancia comercial que, como veremos más adelante, tenía en ese momento.

⁵² R.D. de 17 de diciembre de 1851, artículo 5.

⁵³ Capel, 2007.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ Para una visión de conjunto sobre la historia del ferrocarril en España hasta 1844 véase ALCAIDE, 1999.

⁵⁶ Subercase, 1845.

⁵⁷ Coello, 1855.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 15-16.

⁵⁹ Vidal, 1994, p. 107.

⁶⁰ Introducción al Dictamen de la Comisión de ferro-carriles, relativo al proyecto de ley general presentado por el Gobierno, en *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes...*, 1880-1881, Tomo IV, Apéndice 6º al nº 110, p. 3089

⁶¹ Para hacernos una ligera idea de las miras particulares de los diputados de los diferentes territorios españoles hemos creído conveniente reproducir algunas de las enmiendas al 2º artículo al Dictamen al Proyecto y que nos muestran las razones por la cuales fracasó el intento de indicar en la ley cuáles debían ser la líneas férreas de interés general para el estado: “De Madrid á la frontera del Este de Francia por Zaragoza, Barcelona y Gerona”. “De Madrid á Reus, por Aranjuez, Cuenca, Teruel y Mora de Ebro” “De Zaragoza á la frontera de Francia por Canfranc”. “De Zaragoza á la frontera con Francia por Huesca y valle de Gabarnia”. “De Zaragoza á Irún”. “De Zaragoza á Irún y á uno de los dos puertos del Océano más próximos a la frontera francesa”. “De Valladolid á las costas de Galicia y Asturias”. “De Madrid á la frontera portuguesa, en el puerto de la Fregeneda, partiendo de la misma línea que vaya á Valladolid, en el punto de Medina del Campo, u otro que se crea más útil á designar en la ley especial de esta concesión”. “De Madrid á la frontera de Portugal por Toledo, Talavera, Cáceres y Badajoz”. “De Madrid á Cádiz un ramal á Málaga y Granada”. “De Madrid á Cádiz, pasando por la provincia de Jaen, con

ramal a Málaga”. “De Madrid á Cartagena por Albacete”; “y cualquiera otra que atravesando una ó más provincias, enlace un punto importante con alguna de las líneas expresadas”. Ver *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes..., 1880-1881*, Tomo V, apéndice 1º al núm. 131, p. 3869; apéndice al núm. 133, p. 3965; apéndice al núm. 139, p. 4217-4218; apéndice 1º al núm. 144, p. 4403.

⁶² A pesar de que la capital económica de aquella región en términos productivos era Jerez y Cádiz no era su salida más directa al mar aunque debe tenerse en cuenta también la importancia comercial del puerto gaditano. Sobre este particular puede consultarse Pérez Serrano, 2006.

⁶³ Ver tablas 1-4 y figuras 3 y 4 de este texto.

⁶⁴ Ver Hoyo Aparicio, 1995, p. 25-49, y p. 54-58.

⁶⁵ Ver González Portilla, 1995, p. 86-94.

⁶⁶ Sobre las primeras menciones y el desarrollo del empalme de Madrid con el Mediterráneo ver Hernández, 2007. Ver también Hernández, 2010, p. 236-242.

⁶⁷ Entre otros: Sanmartín, 1851; Diputación Provincial de Valencia, 1855; Alarcón, 1853.

⁶⁸ En *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes..., 1880-1881*, Tomo V, núm. 145, p. 4445-4448. De todos modos, como hemos dicho la cosa venía de más lejos, véase, por ejemplo, la discusión sobre este tema en la sesión de Cortes del jueves, 24 de julio de 1851. *Diario de las sesiones del Congreso*, 1852, nº 43, p. 881-897.

⁶⁹ Nárdiz, Carlos. 1996, p. 57-79.

⁷⁰ Jácome, 2005.

⁷¹ Las resume Pro Ruiz, 2007, p. 577-578.

⁷² Ley de 9 de julio de 1841.

⁷³ Pro Ruiz, 2007, p. 579.

⁷⁴ R.O. de 9 de enero de 1855

⁷⁵ Moral, 2007, p. 175.

⁷⁶ Martínez Alcubilla, 1868, tomo 10, p. 622.

⁷⁷ Fernández Cuesta, 2011, p. 5-46.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 9.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 12.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 13.

⁸¹ *Ibid.*, p. 18.

Bibliografía

Diario de las sesiones del Congreso de los Diputados en los dos períodos de la legislatura de 1851. Madrid: Imprenta Nacional, 1852, 2 vols.

Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes: dieron principio el miércoles 8 de noviembre de 1854, fueron disueltas por Real decreto de 2 de setiembre de 1856. Madrid: Imprenta y Fundición de la Viuda e Hijos de J.A. García, 1880-1881, 17 tomos.

Proyecto de Reglamento General de Sanidad, presentado á las Cortes Estraordinarias de 1822 por su comisión de salud pública. Impreso de orden de las mismas. Madrid: Imprenta de Alban y Compañía, 1822.

Sistema general de las aduanas de la Monarquía Española en ambos emisferios: Aprobado por las Cortes Ordinarias del año de 1820. Madrid: Imprenta Especial de la Cortes, 1820.

ALARCÓN, E. Memoria sobre los proyectos de construcción de ferro-carriles en España, considerando especialmente la línea del Mediterráneo. Madrid: Imprenta de T. Fontanet, 1853.

ALCAIDE, Rafael. El ferrocarril en España (1829-1844): las primeras concesiones, el marco legal y la presencia de la geografía en las memorias de los anteproyectos de

construcción de las líneas férreas. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 190, 3 de diciembre de 1999. [<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-190.htm>]

BARONA, Carmen. Organización sanitaria y de la higiene pública en la provincia de Valencia (1854-1936). Tesis doctoral presentada en la Universidad de Valencia, 2002.

BARONA, Josep Lluís; BERNABEU-MESTRE, Josep. *La salud y el Estado. El movimiento sanitario internacional y la administración española (1851-1945)*. Valencia: Publicacions de la Universitat de València, 2008.

BONASTRA, Quim. *Ciencia, sociedad y planificación territorial en la institución del lazareto*. Tesis doctoral presentada en la Universidad de Barcelona, 2006.

BONASTRA, Quim. El largo camino hacia Mahón. La creación de la red cuarentenaria española en el siglo XVIII. In LÓPEZ MORA, Fernando. *Modernidad, ciudadanía, desviaciones y desigualdades: por un análisis comparativo de las dificultades del paso a la modernidad ciudadana*. Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 2010, p. 453-472.

CAPEL, H. El ferrocarril, el territorio y las redes de ciudades. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XII, nº 717, 15 de abril de 2007. [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-717.htm>].

CASTILLO de BOVADILLA, Jerónimo. Política para Corregidores y Señores de Vasallos, en tiempo de paz, y de guerra... Madrid: Luís Sánchez, 1597.

CIRICI NARVÁEZ, Juan Ramón. Un proyecto de ciudad hospitalaria en el Cádiz de la ilustración. El lazareto de la Bahía. *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, 1993, nº 3, p. 57-84.

COELLO, Francisco. Proyecto de la líneas generales de navegación y de ferro-carriles en la península española. Madrid: Imprenta de Tomás Nuñez Amor, 1855.

DIPUTACIÓN DE VALENCIA. *Manifiesto a las Cortes Constituyentes*. 22 de febrero de 1855

EVANS, Richard. Epidemics and revolutions: cholera in nineteenth-century Europe. In SLACK, Paul And Terence RANGER (Eds.). *Epidemics and ideas*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992, p. 149-174.

FERNÁNDEZ CUESTA, Gaspar. Crecimiento urbano y modernización de España entre 1857 y 1900. *Ería*, 2011, nº 84-85, p. 5-46.

GALBRAITH, John K. *Historia de la economía*. Barcelona: Ariel Sociedad Económica, 1992.

GARRIGA I ROCA, Miquel. *Memoria sobre el puerto de Barcelona*. Barcelona: Tomás Gonchs, 1853.

GASCÓN GAZULLA, Silvia. *El lazareto de Barcelona (1720-1820)*. Tesina de licenciatura presentada en la Universidad de Barcelona, 1987.

GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel et al.. *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 1995.

GUILLAUMET, Philippe. Les relations commerciales entre la France et l'Europe depuis 1850. *Revue de l'OFCE*, 2002, vol. 3, nº 82, p. 49-82.

HARRISON, Mark. Disease, diplomacy and international commerce: the origins of international sanitary regulation in the nineteenth century. *Journal of Global History*, 2006, nº 1, p. 97-217.

HEAMAN, E. A. The Rise and Fall of Anticontagionism in France. *Canadian Bulletin of Medical History*, 2005, vol. 12, nº 1, p. 3-25, p 16.

HERNÁNDEZ ANDREU, Juan; ÁLVAREZ VÁZQUEZ, Nelson. *Librecambio y proteccionismo en España (S. XVIII-XIX)*. Madrid: UNED, 2005.

HERNÁNDEZ, Telesforo M. El apoyo de la Real Sociedad de Amigos del País por las empresas promovidas por José Campo (1840-1855). In BAS MARTÍN, Nicolás; PÓRTOLES SANZ, Manuel. *Ilustración y progreso: la Real Sociedad de Amigos del País de Valencia (1776-2009)*. Valencia: Real Sociedad de Amigos del País de Valencia, 2010, p. 201-246.

HERNÁNDEZ, Telesforo M. Los ramales de prolongación del corredor ferroviario de Castilla-La Mancha al Mediterráneo entre 1845 y 1865: Rivalidad empresarial y rivalidad comercial. In POLO MURIEL, Francisco (Comp.). *Jornadas de historia ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*. Albacete: Ayuntamiento de Albacete, 2007, p. 65-90.

HOYO APARICIO, Andrés. *Todo mudó de repente. El horizonte económico de la burguesía mercantil en Santander, 1820-1874*. Santander: Universidad de Cantabria / Asamblea Regional de Cantabria, 1995.

JÁCOME, Raúl. La configuración del puerto de Vigo como principal puerto gallego: 1860-1920. Comunicación presentada al *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Santiago de Compostela, septiembre de 2005.

LÓPEZ PIÑERO, José María. *Mateo Seoane y la introducción en España del sistema sanitario liberal (1791-1870)*. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo, 1984.

MADOZ, Pascual. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850, 16 vols.

MARTÍNEZ ALCUBILLA, Marcelo. *Diccionario de Administración*. Madrid: Imp. de la V. é Hijas de A. Peñuelas, 1868, 12 tomos.

MONLAU, Pedro Felipe. Elementos de Higiene Pública ó arte de conservar la salud de los pueblos. Madrid: Imp. de Pablo Riera, 1847.

MONLAU, Pedro Felipe. *Elementos de Higiene Pública ó arte de conservar la salud de los pueblos*. 2^a ed. Madrid: Impr. y Est. de M. Rivadeneyra, 1862.

MORAL, Joaquín del. Las funciones del estado y la articulación del territorio nacional: símbolos, administración pública y servicios. In del MORAL, Joaquín et al. *Estado y territorio en España, 1820-1930*. Madrid: Libros de la Catarata, 2007, p. 19-358.

MURO, José Ignacio; NADAL, Francesc; URTEAGA, Luis. *Geografía, estadística y catastro en España (1856-1870)*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

NADAL, Francesc. *Burgueses, burócratas y territorio, la política territorial en la España del siglo XIX*. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1987.

NÁRDIZ, Carlos. Desarrollo histórico de la red ferroviaria del noroeste de España. In NÁRDIZ, Carlos; RODRÍGUEZ BUGARÍN, Miguel. *El ferrocarril en el noroeste de España*. Coruña: Servicio de Publicaciones de la Universidade da Coruña, 1996, p. 57-79, p.

PANZAC, Daniel. Quarantaines et lazarets, l'europe et la peste d'Orient, XVIIe-XXe siècles. Aix-en-Provence: Édisud, 1986, p. 109.

PÉREZ SERRANO, Julio; ROMÁN, Alejandro. Los proyectos de ferrocarril en la provincia de Cádiz en el siglo XIX. Comunicación presentada al *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, septiembre de 2006.

PRO RUIZ, Juan. Inventario y extracción de los recursos: Reclutamiento, recaudación y estadística en la construcción del estado nacional. In del MORAL, Joaquín et al. *Estado y territorio en España, 1820-1930*. Madrid: Libros de la Catarata, 2007, p. 511-644.

PRUS, Réné-Clovis. Rapport à l'Académie royale de médecine sur la peste et les quarantaines: fait au nom d'une commission. Paris: Chez J.-B. Baillière, 1846.

RAFFESTIN, Claude. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC, 1980.

REGUERA, Antonio T. Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración. León: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de León, 1993.

RICARDO, David. *On the Principles of Political Economy and Taxation*. London: John Murray, 1817.

RODRÍGUEZ OCAÑA, Esteban. La cuestión del lazareto marítimo permanente en la España del siglo XVIII, de Cádiz a Mahón. *Asclepio. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, 1988, vol. XL, nº 1, p. 265-276.

ROMÁN COLLADO, Rocío. *La escuela economista española*. Sevilla: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla / Sevicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2003.

SAGARRA i TRIAS, Ferran. Barcelona, ciutat de transició (1848-1869). El projecte urbà a través dels treballs de Miquel Garriga i Roca. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 1996.

SAMBRICIO, Carlos. *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Madrid; Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991.

SANMARTÍN, Francisco. *Breves reflexiones sobre si debe preferirse Alicante o Cartagena para estreno de la línea del Ferro-carril que debe poner en comunicación a Madrid y el Mediterráneo*. Madrid: Imp. De Espinos y Compañía, 1851; Diputación Provincial de Valencia.

SAZATORNIL RUIZ, L. *Arquitectura y desarrollo urbano de Cantabria en el siglo XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria, Fundación Marcelino Botín, 1996.

SCHEPIN, Oleg; YERMAKOV, Waldemar. *International quarantine*. Madison: International University Press, 1991.

SCHONHARDT-BAILEY, Cheryl. From Corn Laws to Free Trade. Interests, Ideas and Institutions in Historical Perspective. Cambridge: MIT Press, 2006.

SCHUMPETER, Joseph A. *Historia del análisis económico*. Barcelona: Ariel Economía, 1995.

SERRANO, José María. Librecambio y protección en la España liberal. *Historia Contemporánea*, 2012, 43, p. 623-652.

SUBERCASE, J. et al. Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una comisión de ingenieros de caminos de la dirección general del ramo, y adaptado por ésta al proponer a la aprobación del gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar a las empresas de los caminos de hierro. *Gaceta de Madrid*, 28, 29, 30, 31 de enero y 16 de febrero de 1845.

TODD, David. L'identité économique de la France: Libre-échange et protectionnisme 1814–1851. Paris: Grasset, 2008.

VIDAL, Esther. El mapa de comunicaciones de Francisco Coello (1855). *Boletín de la AGE*, 1994, nº 19, p. 105-112.

