

La importància sanitària de Barcelona en el sistema portuari espanyol en el segle XVIII

Quim Bonastra*

Les xarxes costeres i els seus nodes principals, els ports, són un lloc privilegiat d'intercanvi i d'acumulació de funcions i activitats. La funció comercial ha estat juxtaposada, gairebé des de finals de l'Edat Mitjana i fins l'adveniment de la bacteriologia, a la de sanitat marítima, encarregada de lluitar contra la importació d'epidèmies. L'estudi històric de les diverses xarxes que es formen a l'entorn dels ports ens permet descobrir un panorama força precís de les jerarquies urbanes i de les seves dinàmiques i, fins i tot, conèixer algunes de les claus fonamentals de la planificació territorial i de la idea de territori d'un país en un moment concret.

Amb aquesta comunicació volem mostrar la importància que tingué Barcelona en el context del sistema portuari espanyol durant el segle XVIII. Ho abordarem a través del pes relatiu del port barceloní en la xarxa de la sanitat marítima espanyola. Entenem que, en anar necessàriament lligada a la xarxa comercial i a d'altres relacionades amb les infraestructures de comunicació, és un indicador força fiable de la importància que s'atorgava a Barcelona com a element articulador del territori estatal.

La idea de territori en l'Espanya del Setcents

La dinastia borbònica, en instal·lar-se en el tron d'Espanya, es trobà amb una organització territorial complexa, fruit d'un procés d'incorporació de regnes i províncies i hereva d'un entramat legislatiu i institucional força intricat,¹ ja que, en la divisió territorial, hi havia una sèrie d'interferències i jerarquitzacions de criteris (econòmics, judicials, militars o juridicoadministratius)² que en feien difícil el govern. A principis del segle XVIII, en l'Espanya peninsular hi trobem vint-i-vuit províncies, que tenien orígens molt diversos: d'una banda, els territoris que s'organitzaven al voltant de les vint-i-una ciutats que tenien vot a

* Universitat de Lleida. quim.bonastra@geosoc.udl.cat. El present treball forma part d'una recerca més àmplia finançada pel Ministerio de Ciencia e Innovación: *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 XVIII a XIX* (CSO2011-27941).

1. Miguel RODRÍGUEZ CANCHO, «Estado y Antiguo Régimen. Poder, instituciones y organización territorial», *Anuario de la Facultad de Derecho (Universidad de Extremadura)*, 9 (1991), pàg. 382.
2. Antonio REGUERA RODRÍGUEZ, *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León, Universidad de León, 1993, pàg. 50.

les Corts de Castella; de l'altra, els quatre territoris forals; i finalment, els quatre regnes de la Corona d'Aragó,³ els quals, com ja sabem, patiren la represàlia dels decrets de Nova Planta, que extingiren els seus privilegis anteriors i hi introduïren les institucions i la legislació castellanès.

Per fer front a aquella disgregació, els Borbons del segle XVIII van engegar una sèrie de reformes que tenien com a finalitat la centralització institucional i que passaven, entre altres mesures, per la unificació de l'administració territorial, basada en tres figures, els capitans generals, els intendants i els corregidors,⁴ que exercirien el poder sobre diverses porcions d'un territori que cada cop s'anava tornant més uniforme i jerarquitzat a base d'unir elements massa petits o de dividir els massa grans, i sobre el qual s'aplicà un programa de construcció d'infraestructures de transport que tenien com a finalitat articular-lo i cohesionar-lo.

A mesura que anà avançant el segle, i sobretot a partir de la introducció de l'ideari il·lustrat i de l'arribada al tron de Carles III, anà variant la idea de territori, cada cop més vist com el tauler de joc a partir del qual, un cop aplicats els instruments necessaris, s'obtidria la riquesa de l'Estat (que, en darrer terme, havia de servir per aconseguir la felicitat dels seus individus).⁵ Es tractava d'una visió de l'Estat i del seu territori que defugia la utopia tan típica de finals del barroc,⁶ un Estat on havia d'imperar l'òptica econòmica i s'havia d'aconseguir una major fluïdesa en el tràfic de la moneda. Així, el nou territori que s'anà conformant a mesura que progressava el Setcents tenia un doble vessant: d'una banda, unificat i igualitari, i de l'altre, diferenciat i específic. Sobre un entramat on l'administració territorial havia de ser necessàriament centralitzada, unitària i obeir a una jerarquia, calia, d'acord amb aquesta necessitat d'utilització del territori de manera econòmica, establir diferències i matisos entre els diversos nuclis poblacionals i contrades, tenint present quina era la seva funció econòmica en el programa general.⁷

Totes aquestes idees es dugueren a terme a partir d'una sèrie de projectes i realitzacions en nombrosos àmbits que tingueren unes fortes repercussions territorials. S'actuà, sobretot, en els sistemes de comunicació (desenvolupament de les xarxes de camins i de navegació interiors i millora dels ports), en obres hidràuliques (creació d'infraestructures de rec i dessecació i sanejament de terrenys) i en la reorganització espacial de les àrees que ho requerien (projectes de població i repoblació d'algunes regions).⁸

3. Jesús BURGUEÑO, *Geografía política de la España Constitucional. La división provincial*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1996, pàg. 23.

4. REGUERA, *Territorio...*, pàg. 49-50.

5. CARLOS SAMBRICIO, *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991, pàg. 19.

6. Sobre aquest tema, Pedro FRAILE, «Estado, ciudad y territorio: de Sinapia a Valentín de Foronda», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XVI-418(17) (2012).

7. SAMBRICIO, *Territorio y ciudad...*, pàg. 36-37.

8. Quim BONAOSTRA, «El largo camino hacia Mahón. La creación de la red cuarentenaria española en el siglo XVIII», dins Fernando LÓPEZ MORA (ed.), *Modernidad, ciudadanía, desviaciones y desigualdades: por un análisis comparativo de las dificultades del paso a la modernidad ciudadana*, Còrdova, Universidad de Còrdova, 2010, pàg. 464.

L'organització de la sanitat marítima a l'Espanya del Setcents

El canvi de dinastia després de la Guerra de Successió i el cèlebre episodi pestilencial de Marsella del 1720, marcaren un punt d'inflexió en la política sanitària espanyola. Si en el període anterior trobàvem una superposició de poders i de les seves jurisdiccions respectives, l'administració borbònica assentà les bases per una gestió sanitària més centralitzada, amb la creació d'una administració creada amb aquesta finalitat en el si del Consejo de Castilla: la Junta Suprema de Sanidad, amb ramificacions a les principals capitals marítimes del regne.

Cal recordar que la Junta fou creada a causa del perill suscitat per l'epidèmia de pesta en el principal port de la potència veïna, i que la seva finalitat fonamental durant els seus primers temps fou evitar la importació als territoris del regne del morbo que estava delmant el sud de França. Passat el perill, es dedicà a racionalitzar i sistematitzar la legislació sanitària, que fins aleshores havia estat molt dispersa,⁹ i també, en menor mesura, a dictar regles d'higiene pública.¹⁰ La Junta també es convertí en l'òrgan que centralitzava tota la informació relacionada amb els contagis i des del qual es dictaven les normes d'interdicció geogràfica.¹¹

DE LA REREGUARDA A LA PRIMERA LÍNIA DE DEFENSA

Acabada l'epidèmia marsellesa, trobem una nova organització de les arribades marítimes al litoral peninsular espanyol amb la creació d'una clara divisió entre els possibles punts d'origen del Mediterrani, que hem de relacionar, sobretot, amb la falta d'infraestructures per a les quarantenes. La reial cèdula de 18 de juny de 1723 determinava l'obertura del comerç amb França i l'acceptació de les mercaderies que vinguessin d'aquell país després d'haver fet la quarantena i les expurgacions estipulades, depenent de cada cas i procedència.¹² D'altra banda, atès que la pesta sempre s'havia presentat a Itàlia, França i Espanya provinent del Llevant, ordenava que en els ports espanyols no s'admetés cap vaixell que hagués salpat de qualsevol dels ports situats a l'est de Venècia sense que abans no hagués complert una quarantena rigorosa en algun dels llatzerets italians. Segons la mateixa cèdula, el país tenia una deficiència de llatzerets per expurgar les mercaderies, cosa que, d'alguna manera, explica aquesta divisió en funció del port de procedència, distingint entre els països que eren el focus de la pesta i que, a més, no es protegien d'ella, i els que se'n protegien, que, a la Mediterrània d'aquesta època, eren, a part d'Espanya, Malta, França i els territo-

9. Fernando VARELA PERIS, «El papel de la Junta Suprema de Sanidad en la política sanitaria española del siglo XVIII», *Dynamis*, XVIII (1998), pàg. 320. Per la recopilació de legislació: *Edicto General Comprehensivo de todas las Reales Provisiones, y Ordenes, y de los Edictos, Instrucciones, y Providencias Generales dadas en este Principado de Catalunya para preservarse de la Peste, o Contagio, que aflige la Provenza*, Barcelona, Ioseph Teixidó, 1721.

10. Esteban RODRÍGUEZ OCAÑA, «El resguardo de la salud. Organización sanitaria espanyola en el siglo XVII», *Dynamis*, 7-8 (1987-1988), pàg. 147-148.

11. RODRÍGUEZ OCAÑA, «El resguardo...», pàg. 153.

12. Per exemple, els vaixells, les persones i les seves robes provinents dels ports atlàntics de França i dels llocs en els quals no s'hagués patit serien admesos directament a pràctica, mentre que els vaixells, les persones i les seves robes que arribessin de la Provença haurien de fer una quarantena de deu dies, i els gèneres susceptibles de contagi que portessin com a càrrega, de quaranta dies.

ris d'Itàlia. D'aquesta manera, Itàlia i Malta funcionaven com a mur de protecció de la pesta llevantina per a Espanya,¹³ que quedava a la rereguarda, aplicant mesures extraordinàries de quarantena si ho creia convenient,¹⁴ encara que, en determinades situacions, alguns d'aquests ports segurs també havien arribat a estar entre els prohibits, per no dur a terme un resguard rigorós contra la pesta.¹⁵ Més endavant, s'afegí a la zona d'interdicció la Barbaria, en no protegir-se adequadament de la pesta.¹⁶ Pel que fa a les naus procedents de la resta de ports europeus de l'Atlàntic, solien admetre's amb un diferent grau de zel, depenent de la situació epidèmica general.¹⁷ Algunes mercaderies necessàries i que es creia que eren menys susceptibles de contenir el contagi, com ara els cereals, solien tenir lliure entrada, sempre que portessin la fe de sanitat i se'ls apliquesin mesures especials.¹⁸

A partir de finals de la dècada de 1730, la documentació indica que aquesta situació de rereguarda sanitària per la qual havia optat Espanya en els anys posteriors a la gran pesta marsellesa havia començat a canviar. Com a mínim, a partir de 1737, trobem ordres que prohibeixen l'entrada de naus de diversos punts del Llevant sense haver fet una quarantena en els ports peninsulars,¹⁹ encara que fou una pràctica molt comuna el fet de prohibir l'admissió a lliure pràctica i a quarantena dels que venien d'indrets contagiats.²⁰ Una situació que funcionaria, en menor o major mesura, fins a finals de segle.

13. Una sèrie de decrets varen mantenir aquesta separació en els anys següents: la reial ordre d'11 de març de 1724 ratificà aquesta organització amb motiu de la pesta de Dalmàcia; una reial provisió comunicada pel marquès de Risbourg a Barcelona l'11 de novembre de 1726 prohibia el comerç amb els ports del Llevant, havent fet quarantena als ports d'Itàlia i Malta (*AHCB* (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), 1L, *Sanitat*, I-5, f. 37-41); o la reial provisió del Consell de Castella de 23 d'octubre de 1726 (*AHCB*, 1L, *Sanitat*, I-1, f. 187-191).
14. Reial ordre de 8 de juny de 1726, amb motiu de la pesta declarada a Liorna i El Caire, segons la qual no s'havien d'admetre embarcacions que vinguessin del Llevant i haguessin fet quarantena en els ports de les seves escales sense haver-les fet en els ports espanyols.
15. Vegeu, per exemple, la reial ordre d'11 de setembre de 1728, que prohibia les arribades de Venècia, Nàpols, Sicília i Malta, mentre regnava la pesta a Zante, Corfú, la Morea i Constantinoble: «son los parajes más inmediatos a los lugares infectos, y en éstos no puede haber ni consta haya un resguardo formal y riguroso para que con ellos se pueda comerciar, aun con alguna cautela».
16. *AHCB*, 1L, *Sanitat*, I-5, f. 37-41.
17. Ho veiem, per exemple en la reial ordre de 28 de maig de 1728: «Que las demás embarcaciones que vengan de puertos hábiles, como son: Francia, Portugal, Islas del Norte y Terranova, con géneros que no sean de Levante, se reconocan, visiten y, trayendo fe de sanidad y de que en el puerto de donde proceden se guardan del comercio de Levante y que su carga viene sin mezcla de géneros de otros países, se admitan sin cuarentena las que vengan las de Francia y Portugal, y las que vengan del Norte y Terranova con veinte días de cuarentena, visita y fondeo. Y trayendo algunos géneros de Levante, aunque sea con motivo de pasarlo a otro puerto, se despida la embarcación».
18. Vegeu, per exemple la reial ordre de 28 d'abril de 1724, segons la qual les robes havien de portar feta la quarantena d'Itàlia, però no els grans; o la de 14 d'octubre de 1724, segons la qual s'admetien cent mil faneques de blat de Llevant que s'haurien de descarregar per «canal y apaleo» i els mariners de les embarcacions que el transportessin haurien de fer quarantena.
19. La primera notícia que en tenim, per ara, és la reial ordre de 18 de maig de 1737, segons la qual, a causa de la pesta que regnava a les illes de Santa Maria, Provesa, Zacint, Corfú, Cefalònia i de l'Albània turca i vènetica, se'n prohibia l'admissió de naus sense que aquestes haguessin fet abans una quarantena rigorosa de trenta dies. A partir d'aquesta data trobem diverses disposicions en aquest sentit. Per exemple, la reial ordre de 29 de novembre de 1738, en què per una pesta que afectava diverses zones entre els Balcans i l'oest del mar Negre, es prohibia l'admissió d'embarcacions arribades d'aquelles províncies sense haver fet abans una quarantena rigorosa de quaranta dies. El 1751, Felipe de Fuensaca explicava les regles sanitàries que s'aplicaven a Cadis a les embarcacions procedents del Llevant: als que haguessin tocat o procedissin d'algun port de l'Àfrica, haurien de fer una quarantena rigorosa de quaranta dies sempre que portessin patents de sanitat netes (*AHCB*, 1L, *Sanitat*, I-7, f. 102).
20. Es pot veure, per exemple, en l'edict de 15 d'octubre de 1740 (*Reglas que están mandadas observar para el resguardo de la salud pública en todos los puertos de estos reinos*), que prohibí l'admissió a quarantena de vaixells procedents d'Alger, Esmirna, Alexandria i les illes de l'Egeu; o en el *Edicto General de Sanidad* de 6 d'agost de 1743, que feia el mateix amb les arribades de Mesina, Taormina, Milazzo, Alger i la costa de la Barbaria i les illes Jòniques.

L'ORGANITZACIÓ ESPACIAL DE LA SANITAT MARÍTIMA

En relació amb l'organització espacial de la sanitat de la costa espanyola, a mesura que avança el segle trobem diverses situacions. Durant el regnat de Felip V, la creació, el 1726, dels departaments marítics, reorganitzà territorialment la marina militar espanyola, fet que tingué un important impacte en l'ordenació del litoral. La costa peninsular de l'Estat es dividí en tres grans departaments –el del Nord, amb capital a Ferrol, el del Migdia, amb capital a Cadis, i el de la Mediterrània, amb capital a Cartagena– i a les tres capitals s'instal·laren arsenals de la marina, que tenien la funció de construir, aprovisionar i reparar els grans vaixells.²¹

En aquest context, trobem la primera divisió territorial sanitària explícita de la costa mediterrània espanyola, inclosa a la reial ordre d'11 de setembre de 1728, i segons la qual, en els diversos antics regnes, només uns determinats ports quedaven habilitats per rebre vaixells de l'exterior: a Catalunya, el port de Barcelona; a València, el Grau de València i Alacant; a Múrcia, el port de Cartagena; i a Andalusia, els ports d'Almeria, Almuñécar i Màlaga. Sense sortir a la llista i encara que es trobés a l'oceà, Cadis completava aquest conjunt de ports que formaven l'incipient sistema de quarantenes espanyol. Es tracta d'una època en la qual, conscients de la deficiència infraestructural en llatzerets,²² des de ben aviat –1724– se n'ordenà la construcció, especialment a les costes de la Mediterrània, en paratges còmodes i proporcionats a aquesta finalitat i inspirats en els de les principals potències estrangeres.²³ A partir d'aquest moment es projectaren algunes instal·lacions que no van passar de ser provisionals: la que de la platja del Puntal de Cadis es va traslladar a la Isla de León, el 1728, i va durar, en la seva provisionalitat, tot el segle; les bastides a Algesires, el 1744,²⁴ i a Barcelona (habilitada a prop de la Ciutadella, el 1709 i el 1720, que es començà a construir el 1731 i que el 1775 encara no estava acabada per problemes de finançament).²⁵

Durant el mateix regnat de Felip V, en l'edecte de 15 d'octubre de 1740 es decretà que en cadascun dels regnes que formaven la Monarquia es destinarien una sèrie de ports que serien els únics habilitats per rebre directament els vaixells des de l'estranger, realitzar les visites sanitàries a les naus i, en cas de necessitat, posar embarcacions, equipatges i càrregues en quarantena. El decret deixava l'elecció d'aquests ports en mans de les juntes de sanitat de cada regne. Encara no tenim informació suficient sobre aquest particular, però sabem que a Catalunya l'únic port escollit fou Barcelona i no hem trobat constància documental que n'indiqui cap més. De totes maneres, com que calia que fossin ports on es poguessin practicar de manera còmoda les diligències expressades en el decret, la possible llista havia de ser força curta. De moment, es té constància que els ports més importants tenien, si més no des del 1720, juntes de sanitat de port: Cadis,

21. Juan Antonio RODRÍGUEZ-VILLASANTE, «La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna», dins AAVV, *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1994, pàg. 72.

22. Reial cèdula de 18 de juny de 1723.

23. AHCB, 1L, *Sanitat*, I-3, f. 208-209.

24. Vegeu Esteban RODRÍGUEZ OCAÑA, «La cuestión del lazareto marítimo permanente en la España del siglo XVIII. De Cádiz a Mahón», *Asclepio*, XL (1988), pàg. 267.

25. Vegeu Sílvia GASCÓN GAZULLA, *El lazareto de Barcelona (1720-1820)*, Tesi de llicenciatura, Universitat de Barcelona, 1987, pàg. 66 i 79.

Barcelona, Alacant, Màlaga, Cartagena, la Corunya o València;²⁶ d'altres, com Vigo, en formarien més tard d'aquesta data i abans de l'esmentat edicte. A més, després del període de supressió per part del monarca de totes les juntes de sanitat, locals, provincials i suprema, entre 1742 i 1743, amb la reial ordre de 4 de juliol de 1743, es tornava a bastir l'entramat sanitari amb la directiva que preveia la nova formació de diputacions i juntes de sanitat en tots els ports i paratges del regne. Pel que fa a l'existència de llatzerets, ja sabem que els dos únics ports que des de feia temps tenien instal·lacions en funcionament eren Cadis i Barcelona, encara que, com ja sabem, distaven molt d'ésser adequades. També sabem que, durant la primera meitat del segle, s'havia construït un llatzeret a Màlaga, que a València se n'havia edificat un al Grau el 1733, i que més tard, amb motiu de diversos episodis pestilencials al nord d'Àfrica, es construïren llatzerets a Ceuta i Algires,²⁷ per bé que resultaren insuficients.

A la vista de tot això, es pot dir que durant el regnat de Felip V es consolidà una espècie de bicefàlia sanitària entre Barcelona i Cadis. Una bicefàlia que no funcionava de dret, ja que veiem que altres ports podien rebre embarcacions des d'indrets perillosos, i que, per la via legislativa, s'intentava crear una xarxa per a les quarantenes que no es va veure acompanyada, almenys durant aquest període, de la construcció de llatzerets sobre una base permanent.

Durant el regnat de Ferran VI trobem pocs canvis, pel que fa a l'organització territorial del resguard contra la pesta. La pesta d'Alger de 1752 va fer que es publicqués un edicte²⁸ que copiava gairebé paraula per paraula el que sobre aquest tema deia el de 15 d'octubre de 1740, novament sense indicar els ports de cada jurisdicció. Pel que fa a les infraestructures per les quarantenes, el nou llatzeret de Cadis no acabava d'arribar, malgrat les pressions i queixes que es rebien i el nou projecte de 1751. A Cartagena i a Alacant es construïren dos llatzerets provisionals el 1752, i l'any següent un altre a Cabrera. De tota manera, no és estrany que no se'n bastissin de definitius, atesa la construcció dels arsenals de Ferrol i Cartagena, que s'enduien tots els fons i que eren prioritaris per Ensenada en el seu pla de reconstrucció de l'armada. Destituït Ensenada el 1755 i amb Valparaíso a la Secretaria d'Hisenda, des de la Junta Suprema de Sanitat es preveïé un pla territorial parcial per a l'eix sud de la costa peninsular, segons el qual, després de la construcció del llatzeret de Cadis, se n'havia de fer un altre a Cartagena o a Alacant, que no s'arribà a materialitzar.²⁹ Pere Felip Monlau parla de l'existència d'un projecte de reglament general de sanitat datat el 1757 i fet per la Junta de Sanitat de Barcelona a instàncies de la Suprema, en el qual suposem que hi havia indicacions sobre aquest particular, encara que no l'hem pogut consultar.³⁰

26. RODRÍGUEZ OCAÑA, «El resguardo...», pàg. 158.

27. BONAстра, «El largo camino...», pàg. 461.

28. AHCB, 1L, *Sanitat*, I-7, f. 244.

29. Ho explica Juan Ramón CIRICI NARVÁEZ, «Un proyecto de ciudad hospitalaria en el Cádiz de la Ilustración. El lazareto de la Bahía», *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, 3 (1993), pàg. 63-66.

30. «Proyecto de Reglamento general de Sanidad que deberá observarse en todos los reinos de España para el resguardo de la pública salud y preservación del contagio, formado de orden de la Suprema por la Junta superior de Sanidad del Principado de Cataluña y elevado por ésta a la Suprema en la citada fecha [4 d'agost de 1757]» (Pedro Felipe MONLAU, *Elementos de Higiene Pública*, Madrid, Rivadeneyra, 1862, vol. III, pàg. 1.128).

En temps de Carles III es produí un canvi substancial en els afers sanitaris que cal relacionar amb l'impuls de les polítiques reformistes sota el paraigua ideològic del despotisme il·lustrat. En aquest escenari de canvis moderats i graduals, hi jugà un paper de la màxima importància la creació d'infraestructures de transport que havien de servir per mobilitzar els capitals, cosa que, al seu torn, repercutiria en el desenvolupament econòmic. Entre aquestes infraestructures, les portuàries van tenir preferència, a causa del seu caràcter estratègic.

El reial decret de 16 d'octubre de 1765 ampliava a vuit ports la capacitat de traficar comercialment amb les colònies americanes. Així, a més del de Cadis, que fins aleshores havia gaudit del monopoli del comerç transatlàntic, quedaven habilitats els ports de Barcelona, Alacant, Màlaga, Sevilla, la Corunya, Gijón i Santander. En aquest nou context de la disposició de les arribades des d'Amèrica als ports peninsulars, la Suprema Junta de Sanidad del Reino encarregà a la Junta de Sanidad de Cadis, que era la plaça que sortia perdent en tot l'afer, la redacció d'un nou reglament de sanitat, acabat el 1766, que havia de tenir en compte el presentat el 1757 per la de Barcelona i una *Instrucción* presentada pel magistrat de Venècia. Malauradament, coneixem aquest text només per la referència que en fa Monlau i en desconeixem el redactat. Sobre el que no hi ha gaire dubte és sobre el fet que existeix una relació entre el decret i el projecte, ateses les dates en què ambdós aparegueren.

En aquest context, a Catalunya s'obriren tota una sèrie de ports al comerç amb els ports estrangers i els de la resta de l'Estat amb la reial ordre de 2 de maig de 1770.³¹ Això significava un canvi important en l'escenari del sistema portuari i de la protecció sanitària, ja que, a més del de Barcelona, els ports de Palamós, Mataró, Tarragona, Salou, els Alfacs i el Fangar de Tortosa podien comerciar lliurement amb la resta de ports del món, excepte els de les colònies americanes. Aquesta obertura suposava la concessió d'atribucions sanitàries a aquests ports, per la qual cosa el port de Barcelona en sortia bastant perjudicat, si tenim en compte la situació de monopoli que havia gaudit fins aleshores. De moment, no hem trobat documentació que indiqui que això succeí en els altres àmbits territorials de la Corona a la Península, tot i que no seria d'estranyar.

El reial decret d'ampliació de la concessió del lliure comerç de 2 de febrer de 1778 feia extensiva l'esmentada habilitació per comerciar amb les colònies americanes als ports de Cartagena, Palma i Santa Cruz de Tenerife.³² El Alfacs de Tortosa i Almeria s'hi acolliren a través del reial decret de 16 març següent. Paral·lelament, Floridablanca intentà fer coincidir la xarxa de quarantenes amb la militar en preveure l'erecció de llatzerets a Cadis, Cartagena i Ferrol.³³ Aquest pla de dotació infraestructural acabà en no res, com tants d'altres d'aquell segle, però indica una voluntat de jerarquitzar la xarxa de resguard marítim a partir dels principals ports de l'armada. El mateix any, la pesta que continuava a l'Orient Mitjà va fer que s'ordenés que les embarcacions arribades del Llevant

31. Les instruccions sobre les atribucions de cadascun d'aquests ports es recullen a l'*Edicto general comprehensivo de las instrucciones que se han formado por su Exc. y Real Audiencia en Junta de Sanidad insiguiendo las Reales Órdenes comunicadas por la Suprema del reyno para la admisión y plática de las embarcaciones del país, y extranjeras en los puertos de Barcelona, Palamós, Mataró, Tarragona, Salou y en Tortosa los Alfaques y Fangar*, Barcelona, Thomas Piferrer, 1771.

32. De fet, aquest port ja havia estat admès al lliure comerç a través de la Reial cèdula de 24 de juliol de 1772.

33. RODRÍGUEZ OCAÑA, «El resguardo...», pàg. 272.

i la Barbaria haguessin d'entrar als ports europeus de la Monarquia a través dels ports habilitats per al comerç amb Amèrica, «pues será más fácil y más segura de este modo la rigurosa observancia de las reglas de precaución que ha prescrito la Suprema Junta, a la cual manda Su Majestad que prohíba severamente se dé pláctica en ningún caso a las expresadas embarcaciones en los puertos no comprendidos en sus Reales Decretos».³⁴ Això significava que, almenys a Catalunya, els ports habilitats el 1770 per al comerç estranger tindrien vetades les arribades des d'aquests indrets considerats perennement perillosos. El 1779, s'habilitava el port de Vélez-Málaga per l'entrada de gèneres estrangers i s'hi feia establir una Diputación de Sanidad.³⁵ També el mateix any es rehabilità el port marítim de la ciutat d'Alcúdia,³⁶ en el qual, essent un dels millors de l'illa de Mallorca, s'hi construí un llatzeret entre 1786 i 1799.

El 1767, se signà amb el Marroc el primer dels tractats de pau amb els països musulmans de la riba del Mediterrani.³⁷ Aquest nou context, que permetia la circulació de vaixells dels països del Llevant i la Barbaria en els ports espanyols i viceversa, també tingué influència sobre el resguard sanitari amb la formació d'una xarxa de ports habilitats per rebre el nou mercat obert. La primera menció sobre aquesta xarxa la trobem en el segon tractat amb l'Imperi del Marroc de 1780, que estipulava que els únics ports amb els quals podien comerciar els vassalls marroquins eren Alacant, Màlaga, Barcelona i Cadis. Així mateix, en el tractat amb la Regència d'Alger de 1786, desaparegué de la llista el port gadità; i en el tractat amb la Regència de Tunísia, signat durant el regnat de Carles IV el 1791, es mantenia el privilegi dels tres ports mediterranis, encara que aquests perdien les seves atribucions sanitàries a favor del port de Maó, on s'havia de fer la quarantena abans de completar el viatge. Estranyament, els tractats amb l'Imperi Otomà del 1782 i amb la Regència de Trípoli del 1784 no inclogueren aquesta restricció per als seus vaixells, que podien comerciar amb tots els ports espanyols. Òbviament, es tractava dels habilitats per l'esmentada ordre de 1778, que feia coincidir la xarxa de les quarantenes per a les arribades del Llevant i la Barbaria amb la dels ports que tenien permís per comerciar amb Amèrica.

El retorn de l'illa de Menorca a mans de la Corona espanyola acabà de configurar el mapa del resguard contra la pesta del regnat de Carles III. El port de Maó tenia una importància estratègica molt gran per a l'armada espanyola, ja que era un dels extrems de l'eix Canàries-Estret-Balears, compost per una sèrie de places molt importants per a la defensa de la Península: les Illes Canàries, Cadis, Màlaga, Cartagena, Alacant i Maó.³⁸ Per aquest motiu, un cop recuperada Menorca, es volgué consolidar el port de Maó en una doble funció, militar i sanitària. Pel que fa a aquesta última funció, la seva elecció venia marcada pel fet de ser la primera escala des del Llevant, la seva insularitat, i el fet d'estar

34. AHCB, 1L, Sanitat, I-14, f. 94/1

35. Segons l'ordre, es va fer per facilitar la sortida dels gèneres de punt que s'hi produïen (AHCB, 1L, Sanitat, I-14, f. 112).

36. En aquest cas entrava en la lògica de la repoblació de territoris despoblats (AHCB, 1L, Sanitat, I-14, fol. 123/2, 4 f.)

37. Es pot consultar l'articulat dels tractats de pau que s'esmenten a Alejandro DEL CANTILLO, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón desde el año 1700 hasta el día*, Madrid, Alegría y Charlain, 1843.

38. REGUERA, *Territorio...*, pàg. 65-66.

Conclusions

Barcelona jugà un paper destacat en l'àmbit sanitari i comercial durant tot el segle XVIII. En l'àmbit català, articulà, com a mínim, tota la franja litoral, en ser, a partir de la pesta de Marsella i fins l'any 1770, l'únic port que podia rebre vaixells, tant de la resta de ports de l'Estat com de l'exterior. A partir d'aquesta data, i a través d'un edicte,³⁹ es permeté rebre vaixells de fora del Principat als ports de Palamós, Mataró, Tarragona, Salou i els Alfacs i el Fangar a Tortosa, encara que entenem que part de la pèrdua de tràfic que això suposava es recuperà amb l'esmentada ordre de 1778, que regulava les arribades del Llevant a la Península i limitava els ports de recepció d'embarcacions.

Pel que fa a l'àmbit estatal, ja hem vist com, durant el regnat de Felip V, fou un dels ports habilitats per rebre els vaixells estrangers i formà de fet una bicefàlia sanitària amb Cadis, atès que eren els ports que comptaven amb els millors llatzerets de la Península, encara que no fossin de gaire qualitat. Una altra mostra de la seva importància fou el fet que, en temps de Ferran VI, es demanés a la Junta de Sanitat de Barcelona la redacció d'un reglament general de sanitat. La seva inclusió en el llistat de ports aptes per comerciar amb Amèrica va fer que se l'inclogués també en el dels ports que, a partir de 1778, havien de configurar la defensa contra la pesta de Llevant. D'altra banda, fou un dels pocs ports habilitats per rebre vaixells marroquins i algerians. En l'únic dels subsistemes en el que no va aconseguir figurar de manera preeminent fou en el de l'Armada, malgrat els intents, durant la dècada de 1740, de construir-hi un arsenal de Marina⁴⁰ i atreure-hi la capital del Departament Marítim de la Mediterrània en detriment de Cartagena, cosa que sembla que tenia lògica en alguns aspectes, com el de l'aprovisionament de fusta per la construcció de vaixells, però no en el propi de l'estratègia militar de defensa de la Península, pel fet de no formar part de l'esmentat eix Canàries-Estret-Balears.

39. *Edicto general comprehensivo...*

40. Ho explica Mercedes TATJER, *Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona. La Barceloneta, 1753-1982*, Madrid, CSIC, 1988, pàg. 31-34.