

Índice

Presentación	11
Capítulo 1.º Gobierno y Administración en el reinado de ISABEL II: una visión general	17
I. UN REINADO DESGRACIADO	17
II. EL «GOBIERNO LARGO» DE O'DONNELL, UN ISLOTE DE PAZ Y PROSPERIDAD	20
III. ASÍ LLEGAMOS, PESE A TODO, A LA MODERNIDAD	27
Capítulo 2.º La progresiva consolidación y profesionalización de la nueva Administración	33
I. INTRODUCCIÓN.	33
II. EL NIVEL DE LAS ESTRUCTURAS: EL MINISTERIO DE FOMENTO COMO NÚCLEO MATRIZ DE LA ADMINISTRACIÓN CONTEMPORÁNEA	35
III. LOS EMPLEADOS PÚBLICOS.	41
1. <i>El antiguo empleado</i>	41
2. <i>Empleados administrativos y empleados facultativos: El intento fallido de la Escuela especial de Administración</i>	48
3. <i>Las Escuelas de Ingenieros y la creación y organización de los grandes Cuerpos de Ingenieros civiles</i>	53
3.1. El precedente de la Ingeniería militar	53
3.2. La creación de la Escuela de Caminos y Canales y del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	56
3.2.1. La etapa fundacional.	56
3.2.2. La consolidación de la Escuela y del Cuerpo de Caminos	59
3.2.3. La íntima vinculación entre la Escuela y el Cuerpo	63

3.2.4. Los grandes Ingenieros de Caminos del siglo XIX	66
3.2.5. La presencia del Derecho Administrativo en el plan de estudios de la Escuela de Caminos.	70
3.3. Los Ingenieros de Minas y su Escuela.	72
3.4. La Escuela y los Ingenieros de Montes.	75
3.5. Los Ingenieros Agrónomos y los Ingenieros Industriales	79
4. <i>Arquitectos e Ingenieros: unas relaciones conflictivas</i>	81
5. <i>La inamovilidad como objetivo</i>	85
6. <i>El problema de los cesantes</i>	91
7. <i>Notarios y Registradores de la Propiedad</i>	94
8. <i>Una visión de conjunto</i>	99

Capítulo 3.º La construcción de la red de comunicaciones 103

I. EL PUNTO DE PARTIDA	103
II. EL DESARROLLO DE LA RED FERROVIARIA	107
1. <i>La caótica etapa inicial</i>	107
2. <i>La Ley de 3 de junio de 1855, estableciendo un sistema general de ferrocarriles</i>	110
3. <i>La línea de Madrid-Irún y la Compañía del Norte</i>	116
4. <i>Las líneas Madrid-Zaragoza y Madrid-Alicante y el despliegue de la sociedad MZA</i>	127
III. LA EXPANSIÓN DEL CORREO	129
IV. LA IMPLANTACIÓN DEL TELÉGRAFO.	132

Capítulo 4.º El «ensanche» de las poblaciones. 141

I. LOS «ENSANCHES» EN SU CONTEXTO	141
II. ENSANCHE VERSUS REFORMA INTERIOR	147
III. LA CUESTIÓN DE LAS COMPETENCIAS. LA BATALLA DEL ENSANCHE DE BARCELONA	153
IV. LA CUESTIÓN CRUCIAL DE LA FINANCIACIÓN Y GESTIÓN DE LOS «ENSANCHES»: DE LA TEORÍA DE CERDÁ A LA LEY DE ENSANCHE DE 29 DE JUNIO DE 1864.	160
1. <i>El aplazamiento inicial del problema de la financiación</i>	160
2. <i>El «pensamiento económico» de Cerdá, un genio incomprendido</i>	162

3.	<i>La Ley de Ensanche de 29 de junio de 1864</i>	165
V.	EL DESARROLLO INICIAL DE LOS PRIMEROS ENSANCHES . .	170
1.	<i>El Ensanche de Barcelona</i>	170
2.	<i>El Ensanche de Madrid</i>	175
3.	<i>El Ensanche de San Sebastián</i>	184
4.	<i>El Ensanche de Bilbao</i>	191