

LA LEGISLACIÓ BORBÒNICA SOBRE MARINERS HISPÀNICS EN EL SEGLE DE LES LLUMS

Montserrat Jiménez Sureda (*)

(*)Universitat Autònoma de Barcelona

RESUM

Aquest article presenta algunes innovacions legislatives amb què la monarquia borbònica volia modernitzar i fer més eficient la seva marina, alhora que en millorava l'organització i la condició social.

PARAULES CLAU

Marina, època moderna, monarquia hispànica, Baix Empordà, ports, matrícula de mar, dinastia Borbó.

ABSTRACT

This article presents some legislative innovations with which the Bourbon monarchy wanted to modernize and to do more efficient its Navy, although it was improving its organization and the social condition of its members.

KEYWORDS

Navy, Early Modern Times, Spain, Baix Empordà, harbors, sea register (matrícula de mar), Bourbon dynasty.

Recepció: 11/4/2020 · Acceptació: 25/5/2020

1. INTRODUCCIÓ

Al segle XVIII, la monarquia borbònica va intentar unificar el màxim possible la situació legal dels mariners compresos en els seus dominis, a la vegada que va promocionar, tot millorant, el reconeixement social de la gent del mar (Martínez Shaw, 1995). Una

promoció ben lògica si hom pensa que tractem d'un emplaçament geopolític peninsular en què només un istme impedeix ser illa.

Bona part de les relacions internacionals de l'aleshores imperi es vehiculaven via marítima, tant en temps de pau com en temps de guerra. Més si tenim en compte que tractem d'un imperi ultramarí amb colònies en diversos continents, com Amèrica i Oceania (Sorroche, 2013).

Endemés, els recursos econòmics amb què aquesta potència comptava incloïen la pesca i les indústries derivades, com ara la conservera i les salines, com a dependents de les aigües que circumval·laven el territori (Sánchez Lizaso, 2016).

No és estrany que, en totes les èpoques, els sobirans d'aquests territoris es preocupessin de com fer més eficaç la gestió d'aquests recursos.

2. ELS PRECEDENTS

Aquesta prioritat governamental no era cap excepció sinó una norma general en tots els països privilegiats amb costa. Ja Joan II de Castella (1405-1454) s'havia preocupat el 1422 de promoure la construcció i la presència naval —amb el personal adequat— al litoral de la seva corona, situat de la banda cantàbrica, amb base, ja aleshores, al port de Santander (Gómez Ochoa, 2011; *Configuración...*).

La creació, el 1494, sota Isabel I de Castella (1451-1504) del Consolat de Burgos, a imitació del català Consolat de Mar, va ser un incentiu econòmic potent per als organitzats monopolísticament mercaders castellans.¹ Aquests comerciants exportaven llana autòctona i importaven draps de Flandes. Els dos productes entraven a través de ports com Bilbao, Portugalete, Santander, Laredo, San Vicente de la Barquera o Castro Urdiales, coneguts els quatre darrers com "*las cuatro villas de la costa de la mar de Castilla la Vieja*" (Domingo, 2016).

El 1607 i el 1625, les administracions de Felip III (1578-1621) i Felip IV (1605-1665) van intentar evitar la insolidaritat dels mariners guipuscoans —reputats com dels més hàbils de la Península—

¹ Lobato Fraile, 1995; González Díez, 2011. La competència entre ports a González Arce 2009.

en burlar sistemàticament les lleves al servei de la monarquia, formant una efímera matrícula de mar que prohibia la pesca als qui no s'hi apuntessin (Alfonso Mola & Martínez Shaw, 2001; Salas, 2007).

Aquesta fama dels guipuscoans era extensiva a tots els mariners bascos, fins a nivell internacional. “*Los vizcaínos han hecho ver bastante su destreza y su intrepidez en la pesca de la ballena, porque la mayor parte de los marineros que las barcas emplean en esa pesca son vizcaínos y son los más valientes*”, diria Esteve de Silhouette, que va arribar a inspector general de França, magistrat de París amb vot deliberatiu, canceller del duc d'Orleans, membre d'una comissió encarregada de delimitar la frontera de l'Acàdia i inspector general d'hisenda el 1759 (García Mercadal, 1962).

3. DIFERENTS MARCS LEGISLATIUS TERRITORIALS

La reputació marinera basca feia simbòlicament més punyent la no participació plena en les estructures de govern de la monarquia borbònica.² Encara el 1802 es reconeixia que, a les províncies de marina de Bilbao i de Sant Sebastià —la primera comprenia el senyoriu de Biscaia amb les seves encartacions, i la segona, la província de Guipúscoa—, no s'establiria l'allistament dels matriculats ni la formació, règim i servei dels terços navals.³ Ans al contrari, la seva gent de mar continuaria depenent de la jurisdicció ordinària en la mesura dictaminada pels usos i costums locals.

Així, podria pescar i navegar lliurement per les seves costes i en embarcacions habilitades en els seus ports, sense estendre's a les províncies en què no gaudien del fur de marina —si és que no hi feien una campanya i s'allistaven en una confraria, acceptant, aleshores, una diversa jurisdicció.⁴

Al País Basc, eren les diputacions provincials les encarregades, en primera instància, del cens de mariners de la zona,⁵ encara que,

2 Una visió més global, si bé centrada a Navarra, de la pugna entre diverses concepcions de l'Estat borbònic i els territoris que aquest comprenia dins la seva jurisdicció a García-Zúñiga 1993.

3 *Novísima...*, llibre VI, tit. VII, llei XII. Les vicissituds dels terços navals a Pi Corrales 2006; Monreal 2008.

4 Models de gestió d'aquestes institucions a Rubio 2012 i a Harismendy 2002.

5 Les competències genèriques d'aquestes institucions a Pérez Núñez 1995; Carantoña 2016.

arribat el mes de novembre, se'ls estipulava l'obligació de presentar extractes d'aquest cens al comandant militar de marina, el qual havia de formar-ne un estat general que, a finals d'any, es presentava al comandant principal del departament de Ferrol (Montero, 2003; Martín García, 2001).

Òbviament, de cara a mantenir l'harmonia en la col·laboració, l'oficial nomenat pel rei per exercir la jurisdicció militar de marina en qualsevol província del País Basc havia d'avisar la Diputació respectiva, atenint-se a les formalitats de rigor.⁶ Aquesta preservació dels privilegis bascos coexistia amb les obligacions de defensa envers l'Estat i, per tant, amb el corresponent servei a l'armada (Yusty, 1997).

Era també l'esmentada Diputació la que decidia la formació competent de mariners bascos per a la defensa de l'Estat i la que els congregava en un paratge indicat pel comandant de la província, a qui havia passat el llistat prèviament.

La tal marineria era, després, conduïda al departament en bucs de guerra o en vaixells particulars costejats per la reial hisenda. Des d'aquell moment i fins que tornaven a casa, els mariners bascos restaven subjectes a les mateixes condicions que la resta de peninsulars matriculats del mar. I les diputacions quedaven encarregades de proveir les lleves per baixa —a causa de mort, deserció o inhabilitació qualsevulla (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei XII).

La singularitat marinera basca trobava un correlat en les particulars exempcions concedides a la vila i jurisdicció de Castro Urdiales, mitjançant les quals el procurador general o alcalde del gremi del mar era l'encarregat de gestionar tot allò aspectant la seva marineria (Solano, 1867).

La supervisió de l'Estat, com en el cas de les Bascongades, arribava via els informes i censos tramesos per aquesta figura local a l'ajudant del districte, que, al seu torn, els feia arribar al seu superior perquè disposés les accions oportunes.⁷

El control de l'individu es feia mitjançant la seva inscripció en els pertinents gremis o confraries, requisit *sine qua non*, tràmit un

6 Una visió genèrica de les relacions entre poders a Martínez Rueda 2013.

7 Una mostra de gestió d'una conjuntura conflictiva a Ojeda 2006.

certificat del procurador o alcalde del mar visat pel comandant de la província de Santander, per a la pesca o navegar.⁸

4. L'ORGANITZACIÓ MARÍTIMA

Aquest comandant de la província de Santander era el responsable de formar les llistes dels que havien de concórrer al servei de l'Estat i de passar-les, via l'ajudant del districte, al procurador o alcalde del mar, el qual materialitzava finalment l'encàrrec i s'ocupava dels contingents que se li sol·licitessin.⁹ A banda de ser el principal responsable de les causes jurisdiccionals per qüestions intrínseques a l'exercici de la professió —de la resta feia cabal la justícia ordinària.

Els ajudants del districte només havien d'intervenir en el cas de no avenença de les parts en el primer judici verbal. Aquesta segona via podia acabar amb un inapel·lable document escrit ratificat amb un *cónstame* o amb una nova disconformitat resolta, ara sí, davant el comandant militar de marina —si la qüestió es taxava en una xifra igual o inferior als cent escuts de billó— o davant la capitania general del departament i el Consell de Guerra.¹⁰

A més de regir-se en tants litigis per una normativa de calat local, una diferència substancial respecte als altres homònims era que la marineria de Castro Urdiales podia beneficiar-se del lliure ús de les permutes sense restricció (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei XIII).

En referència al Consell de Guerra, una planta aprovada el quatre de novembre de 1773 n'establia la sòlita presidència del rei —que, a partir d'una cèdula de 16 de maig de 1803, delegava en un degà, ineludiblement general— i una composició de vint consellers —deu de nats i deu de contínua assistència—, un fiscal togat, un fiscal militar i un secretari.¹¹

Altrament, els integrants del Consell de Guerra havien estat equiparats en rang als homònims del Consell de Castella el 10 de no-

8 La utilitat dels gremis i confraries de marejar a López Losa 2003; l'organització d'un d'aquests gremis a Castañón 1982; el cas de Castro Urdiales a Serna 2003.

9 Un exemple de servei concret realitzat pels mariners de Castro Urdiales a la monarquia, a requeriment d'aquesta, es troba a Porras 2014.

10 Per veure l'evolució jurisdiccional de la zona, és útil la tesi doctoral d'Añíbarro 2013.

11 *Novísima...* llibre VI, tit. V, lleis VII i X. Una anàlisi sobre aquest organisme a Andújar 1996.

vembre de 1742 i, ja des del 1706, la seva secretaria entenia de tots els afers de mar i terra —i dels presidis africans, des del 1762,¹² tasca ingent que justificava les tres hores —extensibles si ho requeria el cas— de reunió diària des de les nou —els estius— o les deu del matí —els hiverns (*Novísima...* llibre VI, tit. V, llei VII).

Finalment, el 28 de novembre de 1803, s'establiria a Madrid un tribunal de la direcció general de la Reial Armada amb jurisdicció extensiva en unes vint llogües al voltant seu. De manera similar a la que s'aplicava a les guàrdies de corps i a les guàrdies espanyoles i valones, aquest tribunal, integrat per un assessor, un fiscal, un escriptor i un agutzil, podia dependre del Consell de Guerra i procedir com ho feia un capità general o saltar aquesta via, acudint a uns ministres designats pel rei (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei XIV).

Tots els individus dels terços navals tenien l'obligació d'acudir, en torn equitatiu, al servei de vaixells i arsenals (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei VI). En aquest sentit, se'ls distribuïa en dues brigades de campanya dirigides pel comandant. Cada una d'aquestes brigades es partia en tres divisions, integrades aquestes, al seu torn, pels anomenats *trozos*. Les brigades, a més, eren les estructures encarregades de fornir gent per al servei ordinari de campanya, reemplaçant les baixes quan calgués.

Atès que els mariners podien ser-ho en viatges internacionals, es preveia amb una prohibició a temps acotat i decidit per les autoritats pertinents la fermança que el rei tingués prou servei marítim. I aquest no podia moure's del seu departament en l'esmentat termini.

Els comandants de terç o partit havien de procurar no despoblar una casa d'elements masculins cridant-los al servei de manera simultània. I l'equilibri també es prescrivia entre els artillers de mar i els mariners. Per a tal cosa, resultava indispensable mantenir un elenc de matriculats seguint l'organització per *trozos*, més factible a l'hora d'impedir el frau de col·locació d'un mateix subjecte en diverses unitats.

Tals disposicions s'encaminaven a aconseguir la màxima efectivitat de l'armada. Era el capità general el que decidia el còmput

12 *Novísima...* llibre VI, tit. V, lleis III, V i VI. Un estudi sobre la composició del Consell de Castella a Fayard & Rodríguez Sanz 1982. Notes sobre els presidis africans a Sanz Sampelayo 1995.

de mariners necessari d'acord amb el nombre de vaixells que s'haguessin d'armar i al nombre de marineria ja existent en els dipòsits de l'arsenal.

Planificada la qüestió, a principis de gener de cada any, es passaven les ordres preceptives al comandant principal dels terços, encarregat de convocar efectivament i servint-se del transmissor, que eren els comandants particulars de cada terç.

Aquests providenciaven la crida dels afectats fixant cartells en els llocs acostumats i amb la comunicació individualitzada a directors de gremis, prohoms i caporals. Nogensmenys, es començava de preparar les llicències dels que finien el servei i s'avisava els comandants de partit de la urgència d'admonir —i vigilar— el retorn als indrets respectius de la marineria forastera.¹³

Les convocatòries no havien d'incloure els fills únics de pares destinats a campanya en aquell mateix any —i viceversa—, ni tampoc els fills solters de mare vídua amb un germà fent el servei o els que tinguessin seriosos impediments de vida o hisenda, a qui es permetia, com en altres casos greus i verificables, seguint els tràmits jeràrquics pertinents, la permuta temporal amb un altre individu de la mateixa matrícula (Alfaro, 2002).

Tret de circumstàncies realment excepcionals, tal permuta havia de ser anterior a la convocatòria, sense esperar el moment just de la campanya, que consistia en un any sencer a bord dels vaixells de la reial armada o en els dipòsits d'arsenal fent tasques marineres —no serveis ordinaris, de què s'encarregaven uns peons a jornal (Vargas, 2002).

Els que volguessin ser grumets, encara que fossin no matriculats, rebrien, en el moment d'enrolar-se, la paga d'un mes en temps de pau i de tres mesos si s'estava en guerra (Tempère, 2002). Si amb el voluntariat no se'n feia prou, s'acudiria a les llesves de gent honorada (Martín García, 1999). Si s'estava en guerra, però, els mitjans serien els usats per reemplaçar els cossos d'infanteria de l'exèrcit (Andújar, 2013 & 2003).

13 Un exemple de col·lectiu estranger a l'Armada a Vassallo 1990.

5. ELS PRIVILEGIS DE LA MATRÍCULA DE MAR

Tant els matriculats del mar com la burocràcia que els envoltava gaudien del fur militar en causes civils i criminals —tret de les exceptuades conscientment pel rei i de les causes anteriors a l'aforament—. ¹⁴ Una conseqüència era que els comandants dels partits amb llurs auditors intervenien en les actes d'inventaris i particions de mobles, cèntims i joies a la mort dels matriculats. Puix que testaments i abintestats dels aforats i de les vídues eren de jurisdicció privativa dels comandants de província i ajudants de districte —conservant-se les actes preceptives en les escrivanies de marina de cada localitat— (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei XI). Només els béns immobles eren privatis de la jurisdicció ordinària (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei VII).

Aquest fur es féu extensiu als fills dels matriculats i als que, abans de l'edat requerida, es matriculaven o s'apuntaven a l'estudi de la nàutica en les escoles oficials.

Per esquivar la tírria que la població no matriculada pogués covar envers els pobres privilegiats, els comandaments eren aconsellats d'usar prudència a l'hora de defensar-los, sobretot en el cas d'encreuaments jurisdiccionals. I és que les exempcions dels matriculats del mar no eren poques. ¹⁵

Com d'altres socialment privilegiats, no se'ls eximia sistemàticament de les anomenades pensions o càrregues d'alternativa. Els que servien en el moment d'instal·lar-les —i les seves famílies—, però, no hi estaven subjectes. I la resta es veien afectats en una mesura pactada pel cap de la matrícula i els jutges ordinaris (Vázquez Lijó, 2007). Ara bé, no se'ls carregava amb bagatges, dipòsits, tutel·les, majordomies, oficis públics ni havien de prestar altre servei al monarca.

I pel damunt de tot, i amb aquest sol punt es justificaria l'enveja dels seus conterrànies, els matriculats —les seves dones, els familiars dependents i àdhuc les seves vídues— no havien d'allotjar soldats, considerant-se en aquest punt com la resta de classes privilegiades de la monarquia —també pel que feia a les excepcions

¹⁴ *Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei VII. Sobre el fur, vegeu "Fuero militar de marina"; Cepeda; Martínez Ruiz, E.; Pi Corrales 1996.

¹⁵ *Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei VIII. Una posada en dubte dels presumptes privilegis a Vázquez Lijó, 1997.

onalitats en aquesta norma, degudes a casos molt urgents. Davant aquesta preuadíssima gràcia empal·lidien les obligacions a què sí se'ls constrenyia, com ara els tributs, drets i contribucions establertes pels caps militars —de què sols s'excloïa els indigents.

6. LES PROVÍNCIES DE MARINA

Les ordres del rei disposaren que les costes espanyoles es compartimentessin en departaments o províncies de marina (Llovet, 1980; Burgos, 1991). Aquestes se subdividirien en partits navals de cara a una jurisdicció més efectiva. Al seu torn, l'agregat de partits compondria els *tercios* navals.

La idea era que el *tercio* de cada capital es considerés com a un regiment de milícies navals, mentre que els partits n'havien de ser els batallons i els *trozos* o parts integrats de cada partit, les companyies (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei V).

Els departaments foren els de Cartagena o Llevant, Cadis o Ponent i Ferrol o del Nord. Els seus *tercios* respectius quedarien formats de la manera següent:

1. El departament de Cartagena restava integrat pels *tercios* de Barcelona, recollint els matriculats d'aquesta més els de Palamós, Mataró i Tarragona.
 - * Els *tercios* de València, que també agrupaven els matriculats de Tortosa.
 - * El *tercio* de Mallorca, en què s'inclouïen les tres illes Balears majors.
 - * El *tercio* de Cartagena, que abraçava també els d'Alacant i Vera.
2. El departament de Cadis inclouïa els *tercios* de Màlaga, compost també pels matriculats d'Almeria i Motril.
 - * Els *tercios* de Cadis, incloent-hi Algesires.
 - * Els *tercios* de Sevilla, que adjuntaven els de Sanlúcar de Barrameda i Ayamonte.
3. El departament de Ferrol, al seu torn, inclouïa els *tercios* de Pontevedra, què donaven cabuda a tots els matriculats de la costa de Galícia, des de la franja de Portugal fins al límit del partit de la Corunya.

- * Els *tercios* de Ferrol, que incloïen els de la Corunya.
- * Els *tercios* de Santander, que assumien tota la costa del nord, des del cap Ortegal fins Castro-Urdiales.

Aquesta divisió orgànica era regida per una trama jeràrquica al cim de la qual es trobaven els comandants de *tercio* que esdevenien coronels o caps de tots aquells matriculats de mar de què el *tercio* constava (Castillo, 1992).

Seguien en rang els comandants particulars dels partits, que eren els caps subalterns dels anteriors, als quals devien celeritat i obediència en l'aplicació de disposicions i el comunicat de tot allò que s'esqueia en la zona de què s'havien d'encarregar.

Idèntica subordinació que a ells els era retuda pels ajudants dels districtes respectius, els quals esdevenien, sistemàticament, vocals de les juntes de propis en els pobles en què residien.

Els comandants de partit, doncs, comandaven jurisdiccionalment els límits del territori que se'ls assignava, obeint el seu comandant de *tercio* en tot allò referent al règim i govern de la gent de mar, però no en qualsevol altre afer jurisdiccional, en què només s'havien d'atenir al comandant principal de marina.

Òbviament, una de llur principals obligacions era la de vetllar que a tots els matriculats de mar se'ls respectessin els furs i privilegis concedits pel rei. En la tasca serien auxiliats pels ajudants de districte, els quals també podien aplicar la jurisdicció militar sota la supervisió sempre dels seus superiors jeràrquics.

A la cúspide dels quals raïa, per reial decret de 25 d'abril de 1800, el cos militar de l'armada i el generalíssim del mar (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei III). El primer cap militar de marina de la monarquia hispànica. Càrrec que nodrí la refarcida nòmina honorífica del megalòman Príncep de la Pau.

L'estructura militar marítima formava, doncs, la inevitable piràmide ramificada en les capitànies generals dels departaments i embocada al pobre cap rector del darrer dels *validos*, que seria representat en els departaments per un capità general, el qual delegaria tasques en un comandant principal i així via fins a l'estructura subalterna abans descrita.

A mode de filtre d'importàncies i tret d'aquelles causes que l'afectessin directament, aquest comandant principal tindria com a principal missió ser l'enllaç entre aquesta estructura subalterna i el

capità general. Així mateix i malgrat ser el comandant principal el cap de la matrícula del departament que li pertoqués, en les causes civils o criminals convocades pel capità general o que derivaven a aquell per via d'apel·lació no tenia cap jurisdicció, entenent-se aquestes en el tribunal de capitania i apel·lant-se ja només en el suprem Consell de Guerra del rei.

No obstant les restriccions imposades per superiors jerarquies, els comandants de províncies, com a posseïdors de la jurisdicció governativa i judicial dimanada del capità general, esdevenien vocals de la junta de propis i membres de la sanitat com a caps dels capitans de port. Aquests darrers havien de considerar-se subalterns seus, assistint a qualsevol junta a què els comandants no poguessin assistir.

En cada capital de província marítima hi hauria d'haver un lletrat auditor de marina que es dediqués en exclusiva als plets i altres negocis criminals o contenciosos pertanyents al jutjat de marina. Aquest, seleccionat pel comandant principal i ratificat pel rei a través dels canals del capità general i del generalíssim, s'hauria d'implicar també en l'assessorament del comandant de la província i seria ajudat per un escrivà, nomenat seguint els mateixos conductes. Idèntic tàndem hauria de cobrir les necessitats jurisdiccionals de tots els districtes de marina.

No dotar de més sou que els emoluments derivats dels aranzels, enriquits amb el fur de marina i amb un potencial mèrit de cara a ocupar càrrecs en les auditories o escrivanies de província, era com predisposar a la corrupció aquesta nova branca de la burocràcia (Ortega, 2016).

7. LA JUXTAPOSICIÓ DE FACULTATS

El monarca, però, procurava preservar els interessos dels seus vassalls de marina de l'àvida cobdícia dels advocats, ordenant la preferència dels judicis verbals ràpids i dels acords amistosos encara que, en última instància, acabava decidint nominalment Sa Majestat —tràmit el Suprem Consell de Guerra. Les ordenances de marina es feren complementàries a les lleis i ordenances estatals i municipals, admonint l'harmonia en tots els rams jurisdiccionals (Vázquez Lijó, 2005).

Els agutzils s'havien d'avenir a fer les crides de marina. Fins la presó no era cap habitacle separat, sinó l'ergàstul municipal amb els habituals càrrecs econòmics per dret d'empresonament. Només en els engarjolaments inferiors a les vint-i-quatre hores es preveia la retenció del reu, immobilitzat per un cep que s'havia de tenir en la caserna de la tropa de marina (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei III).

L'interessat favor del rei a la seva marineria no va decaure. Fins i tot, a través d'una reial cèdula datada el 8 d'abril del 1788 s'havia manat que els matriculats per al servei de l'armada tinguessin veu activa i passiva en l'elecció i proposta dels oficis de la república, quedant suspès el fur de marina en els nomenats per a ells durant el seu exercici.

Des d'aquells temps, diversos gremis de mar —sobretot de Catalunya i València— feren recurs al monarca queixant-se dels ajuntaments de les seves viles per no voler acomplir la cèdula i Sa Majestat va fer costat als homes de mar manant el 20 d'octubre de 1791 l'estricta observança i advertint els més renitents —entre els quals, l'Ajuntament de Calella de la província de marina de Mataró, localitat aquesta última que rebia regularment la visita del ministre de Marina.

Altrament, els aprenents del gremi de la mestrança de marina restaven exempts de quintes si, acompanyats els setze anys, s'examinaven i aprovaven la categoria d'obers d'acord amb les ordenances. Per evitar picardies, però, no se'ls eximia de la consideració de ganduls —i de les lleves subseqüents— si aprofitaven el privilegi per relaxar-se en excés.

“Del coneixement privatiu al jutjat de marina ha de ser tot allò relatiu a la pesca”, reblava una lògica ordre datada el 1802 (*Novísima...* llibre VI, tit. VII, llei XI). Ja el 1737 l'*infante* almirall havia manat formar unes ordenances que permetien la dedicació exclusiva a les indústries marítimes a tots aquells compromesos a servir en les aigües nacionals.

D'altra banda, no sempre foren reeixides les iniciatives per modernitzar la massa de vaixells.¹⁶ “*Los españoles llamaron a los constructores ingleses, que parecieron trabajar para su nación, puesto que en la última guerra los ingleses se apoderaron de casi todos los barcos españoles*”, exageraria Joan Francesc Peyron, enyorant la solidesa

16 Una visió positiva a la tesi doctoral de Sánchez Carrión, 2010.

anterior de baluernes com el *Real San Felipe*, lluitador victoriós fins quan estigué mig desmantellat en un combat naval sostingut davant les costes de Toló (García Mercadal, 1962, p. 926).

En aquells moments, el sobirà d'un territori inscrit en una extensió de terra envoltada d'aigua per totes les seves parts menys per una no podia subvenir a les despeses de manutenció d'una armada suficientment capaç d'enfrontar-se a les grans rivals europees amb unes mínimes garanties d'èxit. No hi havia més remei que apel·lar a la cooperació dels súbdits per tal de conjurar aquest darrer perill. No era cap novetat, sinó una manera de funcionar quasi endèmica. Ja Felip IV va arribar a expedir una pragmàtica, el 10 de febrer de 1623, en què prohibia que s'instruís els expòsits i desemparats dels seus regnes (García Garralón, 2005).

El delicte per a aquells que transgredissin el fat a què s'abocava els petits desemparats per ordre de sa paternal Majestat no era motivat per altra cosa que destinar-los a tasques reputades més útils al servei del monarca, entre les quals l'exercici de la marineria, especialment en qualitat de pilots.

Aquella prohibició filipista dels estudis de gramàtica en els hospicis es veuria confirmada el 22 de desembre de 1677, quan la reina governadora va signar una aplicació dels orfes a la marina com a mariners, artillers i pilots, proveint l'habilitació gaditana d'un local on confluiria la menudalla andalusa, mantinguda en l'interim amb mitja ració d'aliment i mitja de vestit.¹⁷

Cara i creu d'una mesura destinada a omplir la flota de la monarquia i a evitar desvagaments inútils, però que marcava amb foc el futur d'unes criatures, alguna de les quals, potser, hauria mostrat una altra decisiva aplicació.

La mesura era tan cruel com la societat mateixa (Díaz-Pintado, 1990; Martín García, 2009; Martín Sánchez, 2008). Només cal pensar que alguns personatges del món de la marginació més violenta havien disfressat les intencions per tal d'endur-se criatures i ensinistrar-les en el seu ofici. El cas d'una companyia de contorsionistes que tragué de l'hospici de València dos nois, rescatats per la Societat d'Amics del País de Sanlúcar de Barrameda, del no gaire amable tracte amb què acompanyaven els seus nous tutors l'ensenyament,

¹⁷ Les lleis esmentades (I i II) i d'altres de complementàries a *Novísima...*, tom. III, lib. VII. tit. XXXVII.

va motivar una reial ordre de Carles III el 2 de juny de 1788 emfasitzant la necessària vigilància dels rectors de les institucions de beneficència (*Novísima...* tom III, lib. VII. tit. XXXVII, ll. III).

Altrament, la situació dels hospicians va millorar en el segle de les llums. Una reial resolució del 21 de juliol de 1780, per exemple, prescrivia la democràcia quasi total en l'ensenyament de les primeres lletres i les quatre regles i el respecte a la inclinació i les possibilitats dels menuts educands.¹⁸

8. L'EXPANSIÓ DE LES LOCALITATS COSTANERES CATALANES

Un memorial del Consell d'Aragó al rei Carles III datat el 22 de febrer de 1770 detallava una instància executada pels síndics personers de Tarragona, Girona, Tortosa i Mataró.¹⁹ En el document se sol·licitava més ports amb la seva respectiva junta de sanitat per al desembarcament dels navilis autòctons i estrangers.

La queixa unànime era referent al centralisme del port de Barcelona, que ofegava la resta d'economies del país. “*Que las embarcaciones del Ampurdán que hazen su comercio en las costas del Languedoch [...], a vezes ocupan mayor tiempo en la ida y buelta a Barzelona que en lo restante del viaje, siguiéndose de esto que, si llegan con las mercaderías y frutos en sus propios puertos, no pueden darlas con el beneficio que podrían, si no sintiesen el recrecimiento del gasto de semejantes días*”, s'escrivía en aquest text.

Fessin la ruta que fessin, els vaixells empordanesos havien de passar per força pel port de Barcelona, a ser examinats per la junta de sanitat d'allà, per esquivar un possible contagi d'alguna malaltia epidèmica. Cal pensar que moltes epidèmies entraven per via marítima i que, en el segle XVIII, encara es conceptualitzaven com a pestes algunes d'aquestes malalties.

El 1720, per exemple, hi hagué una pesta a Marsella que féu molta por al Principat. Una carta de Francesc Gaietà d'Aragó, governador del Principat, expedida a Barcelona, el 19 de setembre de 1720, per ordre del rei, exhortava el capítol de la catedral de Girona que preguessin a Déu per tal d'ésser deslliurats del contagi.²⁰

18 *Novísima...* tom. III, lib. VII. tit. XXXVIII, lls. V i VI. El quasi comprèn un biaix femení destinat a llegir, escriure, aprendre de doctrina i instruir-se en la costura.

19 Tot l'afer a l'Arxiu Històric Nacional: *Consejos*, lligall 6.859.

20 Arxiu de la Catedral de Girona: *Cartas 1720*.

Es demanava, així mateix, la intercessió de Maria Santíssima, sant Miquel, sant Sebastià i sant Roc.²¹

I, el 1752, s'hagué de prendre, un altre cop, precaucions extraordinàries en els ports catalans amb motiu d'una pesta que devastava Algèria i amenaçava de propagar-se usant la Mediterrània com a vas d'expansió. La marrada, però i òbviament, encaria el producte transportat i els comerciants, per rescabalar-se'n, havien de carregar les costes sobre el preu final al qual venien al públic.

No era aquest l'únic inconvenient. En passar per la Ciutat Comtal, les autoritats competents d'allí eren les primeres a triar i a remenar i, per consegüent, acaparaven productes, procurant que els primers mercats que quedessin abastits fossin els propis.

La paradoxa era que el lloc que es proposava d'abastir un mercader empordanès quedés desabastit i hi hagués carestia d'un bé determinat per haver hagut aquest negociant de deixar la mercaderia en el port intermediari.

El síndic proposava esquivar aquest inconvenient, traient *de facto*, aquesta mena de situació monopolística del comerç marítim que gaudia la Ciutat Comtal. Aquesta tasca s'hauria de repartir entre un o dos ports de cada corregiment català, els que ja tinguessin drasanes (o hi hagués un projecte per establir-ne) i tinguessin el major volum de tràfic i comerç. Per a tot l'Empordà, ell calculava que el port hauria de ser el de Roses. Per a la Selva i per a la zona de Vic, el de Sant Feliu de Guíxols.

El seu parer, però, va ser matisat per les autoritats locals. En aquestes avinenteses que afectaven el bé públic, se solia diversificar informacions, aprofitant els talents i els punts de vista de persones autoritzades com capitans generals, bisbes i corregidors. D'aquesta manera, es minimitzaven possibles interferències d'interessos i animositats personals.

De tals informadors, més arrelats al territori i més familiaritzats amb llurs habitants que no els llunyans buròcrates dels despatxos del regne, arribà l'evidència que una part de l'activitat econòmica del país eludia impostos.

Atesa la dificultat de construir murades sobre les ones i de tancar la Mediterrània amb portes i burots, els patrons de les embarcaci-

21 Arxiu de la Catedral de Girona: *Cartas 1720*. Carta del rei. San Lorenzo del Escorial, 27 d'agost de 1720.

ons de comerç empordaneses, de tant en tant (no sempre perquè, per evitar sospites, es deixaven exaccionar fins a un punt), ometien passar per Barcelona. És a dir, contrabandejaven de manera pertinaç. La qual cosa implicava, a més, no sotmetre les mercaderies als exàmens de la Junta de Sanitat.

Així les coses, el corregidor de Girona proposava que s'habilités els ports de Roses i Sant Feliu i que s'establís en ells una Junta de Sanitat, calcada de la barcelonina i composta del batlle, els tres primers regidors i una altra persona distingida de l'ajuntament. Cada un d'ells podria cobrar, com els seus homònims barcelonins, 30 escuts l'any per aquesta tasca, sobreposada a la resta d'obligacions que ja tenien.

Aquest equip consistorial seria auxiliat per personal especialitzat: el *guardamorbo*, que era el treballador habilitat per registrar i anotar el pertinent al registre de cada embarcació, tasca retribuïda amb quatre rals de billó per barca; i el metge i el cirurgià, sempre que fossin precisos, donant-los una dieta (que s'especificava que havia de ser "moderada") els dies en què se'ls cridés. Aquesta darrera i hipotètica dieta la cobriarien dels patrons de les embarcacions, fet que, amb certesa, no faria gaire gràcia a aquests.

A la façana litoral del Principat, les viles i llocs de Palamós, l'Escala, Sant Feliu, Blanes, Torredembarra i Salou, si bé eren més petits que Tortosa, tenien duana d'entrada, com Mataró i Barcelona. De port a port, entre aquests indrets podien traslladar-se (homes i mercaderies) molt àgilment, en dues, tres, sis, set o poques més hores.

La peculiaritat de la major part d'ells era que el port (i, per consegüent, la duana) d'entrada el tenien en platja oberta, no en recinte tancat. Aquest era el cas de l'Escala, amb el port vell o, com se l'anomenà més tard, la platja de les Barques.

El projecte de liberalitzar el comerç amb l'habilitació de més ports que el de Barcelona va ser matisat pel governador de la Ciutat Comtal. A la costa de Llevant, ell només aconsellava el parangó barceloní amb Palamós, distant 4 llegües de Roses i 16 de Barcelona. Les raons de la palamosina excel·lència, segons el governador, eren poder-s'hi entrar amb tots els vents, en tenir-hi bateria i duana d'entrada i sortida.

A més, Palamós, seguia afegint el prohom, s'ubicava al bell mig de l'Empordà, a mitja distància de França i Barcelona i s'hi podia

accedir bé per terra, a través de camins rals. Malgrat tenir-hi, teòricament, el comte d'Oñate un dret sobre els vaixells —l'*oro de ancoraje*—, la realitat era que aquella exacció la percebia la corona d'Espanya. Per acabar-ho de reblar, l'aristòcrata afegia que Palamós comptava amb bons metges.

La seva conclusió era contundent i anava contra els interessos rosincs. El port de Roses —deia— era de difícil sortida, malsà a l'estiu i no tenia les comoditats palamosines (començant per la ubicació, ja que Palamós només distava una llegua i mitja de Sant Feliu). Total, per al senyor governador, Roses i Mataró (distant aquest últim quatre llegües de Barcelona) no eren una bona opció. Ell optava per habilitar només Salou i Palamós, al costat de Barcelona, el cap i casal que regia.

El fiscal del rei va aprovar la providència el 4 de maig del mateix any, 1770. Ell creia que, endavant, hi hauria d'haver una junta de sanitat als ports de Palamós, Mataró, Salou i Tarragona. En la resta de ports, en què no era possible l'existència de l'esmentada junta pels cabals que la manutenció de la mateixa hauria de consumir, s'estipulava que hi hagués una comissió que en fes les funcions. Aquesta comissió hauria d'estar integrada per tres regidors, un metge i un cirurgià i els seus salaris haurien d'estipular-se per la Junta de Sanitat de la Cort.

Nogensmenys, a mitjan segle XVIII, els ganxons, com la resta d'empordanesos, es veurién inscrits a la matrícula del mar. La seva situació no fou cap excepció, sinó una norma general en tots els països privilegiats amb costa.

9. CONCLUSIONS

Al segle XVIII, la monarquia borbònica va aprofundir en unes disposicions de monarques anteriors tendents a gestionar organitzativament de forma més eficient i a millorar socialment l'estatus de la seva marineria.

Per tal de dimensionar correctament l'abast d'aquestes novetats legislatives, els sobirans van manar la formació d'una matrícula de mar. Aquesta els permeté censar de manera fiable els efectius amb què comptaven i per als quals estaven legislant. L'objectiu final era modernitzar totes les estructures de l'Estat, també la marina. Se

segua la tendència d'altres potències occidentals amb una posició geopolítica similar, com ara Anglaterra.

Aquest article explicita algunes d'aquestes mesures, el calat que tingueren i les resistències locals a la seva instal·lació. A aquest darrer respecte, pot veure's la major cohesió de la sociologia marítima del nord peninsular, bascos i cantàbrics bàsicament, beneficiats també pel posicionament majoritari del territori durant i després de la guerra de Successió.

Malgrat els marcs legals i costumaris alternatius, la monarquia borbònica reeixí en llurs intents, fent acomplir les normatives que, al llarg de les pàgines del present article, hem enumerat.

BIBLIOGRAFIA*

- ALFARO PÉREZ, F.J. (2002). "Las levas militares en la ribera de Navarra a finales del siglo XVIII. El caso de Fitero". Armillas Vicente, J.A. *Guerra y milicia en la España del X Conde de Aranda. Actas IV Congreso de Historia Militar*. Saragossa: Govern d'Aragó, p. 595-603.
- ALFONSO MOLA, M.; MARTÍNEZ SHAW, C. (2001). "El reclutamiento de la gente de mar. Las matriculas de 1607 y 1625". Béthencourt, Massieu, A. (coord.). *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999). Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, p. 651-694.
- ANDÚJAR CASTILLO, F.: (1996) *Consejo y consejeros de guerra en el siglo XVIII*. Granada: Universitat de Granada.
- (2003) "La privatización del reclutamiento en el siglo XVIII. El sistema de asientos". *Studia historica. Historia moderna*, 25 (2003), p. 123-147. *Almoraima. Revista de estudios campogibraltareños*, 5, p. 243-256.
- (2013) "Guerra, venalidad y asientos de soldados en el siglo XVIII". *Studia historica. Historia moderna*, 35 (2013), p. 235-268.
- AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J. (2013). *Las cuatro villas de la costa de la mar en la Edad Media. Conflictos jurisdiccionales y comerciales*. Santander: Universitat de Cantàbria.
- BURGOS MADROÑERO, M. (1991). "La matrícula de mar en la provincia de marina de Algeciras, siglos XVIII y XIX", *Almoraima. Revista de estudios campogibraltareños*, 5, p. 243-256.
- CARANTOÑA ÁLVAREZ, F. (2016). "Ni tan recientes ni tan prescindibles: la Constitución de 1812, las diputaciones y el (re)nacimiento de las provincias". *Pasado y memoria. Revista de historia contemporánea*, 15, p. 151-179.

* Les referències bibliogràfiques que esmenta l'autora responen a suggeriments per aprofundir en el tema del qual es tracta i no a les fonts de les quals l'autora extreu les conclusions que esmenta.

- CASTAÑÓN, L. (1982). "El gremio de mareantes de Gijón". *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, XXXVII/107, p. 835-858.
- CASTILLO MANRUBIA, P. (1992). *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX (organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos)*. Madrid: Naval.
- CEPEDA GÓMEZ, J. (1996). "El fuero militar en el siglo XVIII". Martínez Ruiz, E.; Pi Corrales, M. de P. *Las jurisdicciones, Actas*. Madrid, p. 293-304.
- Configuración de la estructura económica y social de Cantabria. El papel del Puerto de Santander*. Santander: Universitat de Cantàbria-Autoritat Portuària de Santander, 1985.
- DÍAZ-PINTADO PADILLA, J. (1990). "Una forma de marginación. Los niños expósitos de Manzanares en la Edad Moderna". *Cuadernos de estudios manchegos*, 20, p. 281-315.
- DOMINGO MENA, S. (2016). *Caminos burgaleses. Los caminos del norte (siglos XV y XVI)*. Tesi doctoral inèdita. Burgos: Universitat de Burgos.
- FAYARD, J.; RODRÍGUEZ SANZ, R. (1982). *Los miembros del Consejo de Castilla (1621-1746)*. Madrid: Siglo XXI.
- "Fuero militar de marina". *Revista general de legislación y jurisprudencia*, XIII/26 (1865), p. 348-355.
- GARCÍA GARRALÓN, M. (2005). "Taller de mareantes". *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*. Madrid: UNED.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1962). *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Madrid: Aguilar (segle XVIII), vol. III, p. 926.
- GARCÍA-ZÚÑIGA, M. (1993). "Haciendas forales y reformas borbónicas. Navarra 1700-1808". *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History*, XI/2, p. 307-334.
- GÓMEZ OCHOA, F. (coord.) (2011). *Santander. Puerto, historia, territorio*. Santander.
- GONZÁLEZ ARCE, J.D. (2009). "La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)". *Miscelánea medieval murciana*, 33, p. 77-97.
- GONZÁLEZ DíEZ, E. (2011). "De Burgos a Brujas. Aproximación al primitivo arbitraje consular". *Estudios jurídicos sobre la empresa y los negocios. Una perspectiva multidisciplinar*. Burgos: Universitat de Burgos, p. 501-518.
- HARISMENDY, J.P. (2002). "Les solidarités maritimes en Labourd aux XVIIe et XVIIIe siècles". *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 21, p. 419-426.
- LLOVET I VERDURA, J. (1980). *La matrícula de mar i la província de Marina de Mataró al segle XVIII*. Barcelona: Rafael Dalmau.
- LOBATO FRAILE, M.J. (1995). "El Consulado de Burgos dentro de la historia de España en los siglos XV al XVII". *Boletín de la Institución Fernán González*, 1, p. 43-60.
- LÓPEZ LOSA, E. (2003). "Derechos de propiedad informales y gestión comunal de las pesquerías en el País Vasco. Un enfoque ecológico-institucional". *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, XXI/1, p. 11-50.
- MARTÍN GARCÍA, A.:
 (1999) "Levas honradas y levas de maleantes. Los trabajadores forzosos en un arsenal del Antiguo Régimen". *Obradoiro de historia moderna*, 8, p. 231-260.
 (2001) "La oficialidad de la Armada en el Departamento de Ferrol, 1780-1857". *Revista de historia naval*, XIX (75), p. 67-82.
 (2009) "Marginación y educación en el León de la Edad Moderna". *Estudios Humanísticos. Historia*, 8, p. 151-176.

- MARTÍN SÁNCHEZ, M.Á. (2008). "Marginación y educación en la Edad Moderna. El caso del colegio de huérfanos de la Universidad de Salamanca". *Campo abierto. Revista de educación*, XXVIII/1, p. 37-53.
- MARTÍNEZ RUEDA, F. (2013). "La monarquía borbónica y el señorío de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII: ¿centro contra periferia?". *Historia constitucional: Revista Electrónica de Historia Constitucional*, 14, 129 p.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.) (1995): *El derecho y el mar en la España moderna*. Granada: Universitat de Granada-CEHMPV.
- MONREAL ZIA, G. (2008). "Los cuerpos de Derecho de las Encartaciones de Bizkaia". *Iura vasconiae. Revista de derecho histórico y autonómico de Vasconia*, 5, p. 9-102.
- MONTERO Y ARÓSTEGUI, J. (2003). *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol*. Ferrol: Embora.
- Novísima recopilación de las leyes de España, mandada formar por el señor don Carlos IV*. Madrid, 1805.
- OJEDA SAN MIGUEL, R. (2006). *Motines y alborotos en la marinería de Castro Urdiales al acabar el siglo XVIII*. Castro Urdiales: Ojeda.
- ORTEGA DEL CERRO, P. (2016). "La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1800. Aproximación a sus destellos desde las sombras". *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16.
- PÉREZ NÚÑEZ, J. (1995). "Las diputaciones provinciales duplicadas de Vizcaya". *Vasconia. Cuadernos de historia-geografía*, 23, p. 163-194.
- PI CORRALES, M. de P. (2006). "Los tercios en el mar". *Cuadernos de Historia Moderna*, 5, p. 101-134.
- PORRAS ARBOLEDAS, P.A. (2014). "La aportación de Castro Urdiales a la Armada Invencible (1586-1618)". *Cuadernos de historia del derecho*, 21, p. 53-111.
- RUBIO ARDANAZ, J. A. (2012). "La Cofradía de Mareantes de Santurce. Aproximación etnohistórica al modo de gestión económica y a la sociedad marítimo-pesquera (1846-1894). Santurzi, Bizkaia". *Kobie. Antropología cultural*, 16, p. 95-110.
- SALAS, F.J. de (2007). *Cuestión vital de marina. Historia de la Matrícula de Mar y exámenes de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Mairena del Aljarafe: Extramuros.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, J.M. (2010). *Los ingenieros de la marina, motores de la renovación y la tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones*. Madrid: Universitat Politècnica de Madrid.
- SÁNCHEZ LIZASO, J.L. (coord.) (2016). *La pesca a la Mediterrània*. Alacant: Universitat d'Alacant.
- SANZ SAMPELAYO, J.F. (1995). "Estudio de la población de la plazas y presidios españoles en África. Su situación según el censo de Floridablanca". *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 17, p. 459-478.
- SERNA VALLEJO, M. (2003). "Una aproximación a las Cofradías de Mareantes del Corregimiento de las cuatro villas de la Costa". *Rudimentos legales: Revista de historia del derecho*, 5, p. 299-348.
- SOLANO ALVEAR, R. de (1867). "Del fuero de los numerados de mar de Castro-Urdiales". *Revista general de legislación y jurisprudencia*, XV/30 (1867), p. 411-419.
- SORROCHE CUERVA, M.Á. (2013). "The Pacific Ocean and the Californias. Power relations and trade on the periphery of the New Spain (1565-1775)". *Potestas: Religión, poder y monarquía. Revista del Grupo Europeo de Investigación Histórica*, 6, p. 125-142.

LA LEGISLACIÓ BORBÒNICA SOBRE MARINERS HISPÀNICS EN EL SEGLE DE LES LLUMS

- TEMPÈRE, D. (2002). "Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII". *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas*, 5, p. 103-120.
- VARGAS ALONSO, F.M. (2002). "Ámbito marítimo y Antiguo Régimen. Economía, guerra y mentalidades en Berango y Leioa". *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 21, p. 455-474.
- VASSALLO BORG, C. (1990). "El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII". *Revista de historia naval*, VIII/30, p. 21-30.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J.M.:
(1997) "Los privilegios de la Matrícula de Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada del siglo XVIII". *Obradoiro de historia moderna*, 6, p. 107-130.
(2005). *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*. Tesis doctoral. Sant Jaume de Compostel · la: Universitat de Sant Jaume de Compostel · la.
(2007) *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Madrid: Ministeri de Defensa.
- YUSTY BASTARRECHE, J. (1997). *Gobierno y Armada española en la monarquía absoluta. Aproximación histórica a la organización de la Armada española*. La Corunya: Cátedra Jorge Juan, Universitat de la Corunya, p. 87-114.