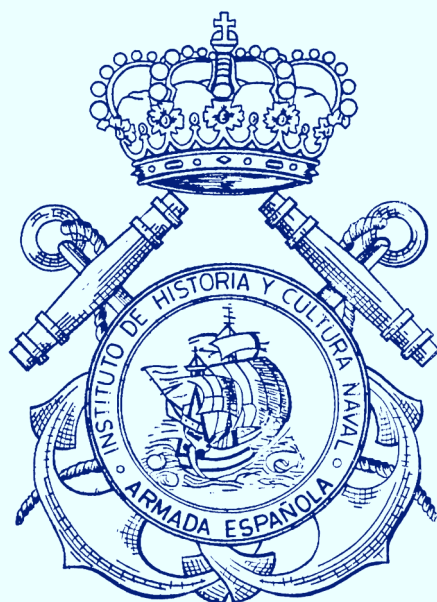


REVISTA DE HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 30



LA MATRÍCULA DE MAR Y EL RECLUTAMIENTO
DE HOMBRES PARA LA ARMADA BORBÓNICA
EN EL CANTÁBRICO GALLEGO. LA MARIÑA LUCENSE
Y ORTEGAL (1752-1873)

Año XXXVII

2019

Núm. 146

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

LA MATRÍCULA DE MAR Y EL RECLUTAMIENTO
DE HOMBRES PARA LA ARMADA BORBÓNICA
EN EL CANTÁBRICO GALLEGO. LA MARIÑA LUCENSE
Y ORTEGAL (1752-1873)

José M.^a Leal Bóveda
Profesor Universitario





CONSEJO RECTOR:

Presidente: Juan Rodríguez Garat, almirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación (DEI).

Vocales: Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid; Alfredo González Molina, coronel de Infantería de Marina, jefe de la sección de Patrimonio Naval Sumergido; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, jefe de la sección de Historia Naval; Juan José Lozano Cobos, coronel de Intendencia, jefe de la sección de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (Retirado), consejero-colaborador.

Secretario de Redacción: Carlos Feito y Martín de Vizán, alférez de navío.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Manuel Ángel Gómez Méndez

Dirección postal, tfnos. y c/e:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.ª planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c/e: RHN@mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES
OFICIALES
<https://cpage.mpr.gob.es/>



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2019.

Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.

Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X (edición en papel).

ISSN: 2530-0873 (edición en línea).

NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).

NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

José M.^a Leal Bóveda es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Oviedo, máster en Gestión del Patrimonio Cultural y doctorando en Desarrollo Regional por la Universidad de Santiago de Compostela. Ha sido profesor de enseñanzas medias y profesor-tutor y de extensión universitaria de la UNED. Si bien sus líneas de investigación (como la molinología o el ciclo del pan) se encuadran preferentemente en el ámbito de la etnografía, dentro de la historia naval es de reseñar su *Guía didáctica del puerto de Avilés* (Tórculo Ediciones-Universidad de Oviedo, 2007).

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació, pues, de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**LA MATRÍCULA DE MAR Y EL RECLUTAMIENTO
DE HOMBRES PARA LA ARMADA BORBÓNICA
EN EL CANTÁBRICO GALLEGO.
LA MARIÑA LUCENSE Y ORTEGAL (1752-1873)**

ÍNDICE

	Págs.
Introducción	11
La Marina española en el siglo XVIII. La reconstrucción de la Real Armada	12
La matrícula de mar	13

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid
Teléfono: (913) 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA MATRÍCULA DE MAR Y EL RECLUTAMIENTO DE HOMBRES PARA LA ARMADA BORBÓNICA EN EL CANTÁBRICO GALLEGO. LA MARIÑA LUCENSE Y ORTEGAL (1752-1873) *

José M.^a LEAL BÓVEDA
Profesor Universitario

*«Don Carlos, por la Gracia de Dios, REY DE CASTILLA, DE LEÓN, (...) DE GALICIA (...) Por quanto es muy conducente al bien de mi servicio que las Matrículas de mar de mis dominios se organicen y establezcan del modo más adaptable á su profesion sobre pie de cuerpo militar, qual lo son por su instituto abordo de mis baxeles, en que manejan toda clase de armas en defensa y honor de mi corona, y que se fomente este ramo de suma importancia: es mi voluntad que se cumpla puntualmente todo lo que manda esta Ordenanza y Reglamento de Matrículas, no solo por los Xefes militares de mi Armada naval, sino tambien por lo que regenten cualquiera otra jurisdiccion: bien entendido, que nadie ha de disputar á los matriculados los privilegios que les concedo, ni han de tergiversar, entorpecer ni contravenir ninguna de mis resoluciones so pena de mi indignacion, y del castigo á que le haga acreedor su inobservancia; al efecto se han de distribuir los ejemplares que fueren necesarios á mis secretarios de Estado y del despacho de la Guerra, de Gracia y Justicia y de Hacienda, para que circulados á los Capitanes generales de mis reinos y provincias, á mis consejos, á las audiencias y á las subdelegaciones de mis rentas, llegue por estos conductos á todos los Xefes subalternos á quienes compete, para que haciéndose notoria, se asegure su debido cumplimiento, establecimiento y privilegios de la Matrícula».***

Resumen

Tratan las siguientes líneas de aportar algunos datos relativos a la Matrícula de Mar, inserta en la Ordenanzas Generales de la Armada de 1748, en una

(*) El presente trabajo es la traducción al castellano, corregida y aumentada, del original gallego «A Matrícula de Mar e o recrutamento de homes para a Armada borbónica no Ortegal (1752-1873)», artículo publicado en *Terras do Ortegal*, núm. 4, Tórculo Comunicación Gráfica, Santa Marta de Ortigueira, 2017, pp. 7-39. Deseo expresar mi agradecimiento más sincero a M.^a José y Mónica, del Archivo Municipal de Ortigueira; a Gloria, Pedro y el capitán de navío don Bartolomé Cánovas, del Museo Naval de Ferrol; a Maruxa y Pamela, del Concello de Cariño; a Nieves, del Archivo del Colegio de Notarios de A Coruña; y a Ángeles, Amelia y Noelia, del Museo do Mar de San Cibrao. *Dixit*.

(**) Biblioteca del Museo Naval de Ferrol (BMNF), *Ordenanza de S.M. para el Régimen y gobierno militar de las Matrículas de Mar*. Imprenta Real, Madrid, 1802, pp. III-VI.

comarca gallega (Ortegal-A Mariña) alejada geográfica e históricamente de todo, incluso de la historiografía. En el cabo de Ortegal se juntan las aguas del Atlántico con las del Cantábrico, en un punto donde se derrota de un mar hacia otro, encrucijada aprovechada cotidianamente por los buques corsarios para cortar el comercio español y gallego procedente del sur con el norte. La Matrícula supuso el alistamiento en los «Reales Bageles de Su Magestad» de todas aquellas personas dedicadas al mundo del mar (marineros, pescadores, toneleros, fareros, calafateadores...) cuya edad estuviese comprendida, en principio, entre los catorce y los sesenta años. Ello en un momento (siglo XVIII) en que las guerras con Inglaterra se sucedían y los fomentadores catalanes de la pesca se asentaban en las costas gallegas.

Servicio en la Armada, conflicto con los catalanes por el uso de la jábega, amén de los mantenidos con las autoridades gremiales y municipales y con el clero por la percepción de determinados impuestos por parte de estos últimos, llevarán a los pescadores y marineros gallegos y en particular lucenses a una situación límite, toda vez que las costas galaicas se quedan sin brazos que faenen en las lanchas en busca de la pesca necesaria para vivir. Por añadidura, la desprotección costera ante el corso o la Marina británica se manifestará en los continuos ataques a estas aguas, que apenas pueden ser repelidos por inválidos o jubilados cuyas únicas armas son cañones de pequeño calibre y fusiles en mal estado, cuando no piedras. Con ello, durante el siglo XVIII, el hambre y la desgracia llegadas del mar serán la tónica en una comarca huérfana de hombres y pesca. Aquí aparecen nombres de hombres reclutados para servir en la Armada, y de sus parroquias de procedencia y sus familias, y también se habla de los procesos de las levas y de todos aquellos inconvenientes que suponía entrar en el cupo de la Matrícula.

Palabras clave: Matrícula de Mar, «Bageles de Su Magestad», Marina de la Ilustración, pesca, corso, Cantábrico gallego.

Abstract

The following lines aim to provide the reader with some data concerning the *Matrícula de Mar* (Register of Seamen), part of the General Orders of the Spanish Armada (*Ordenanzas Generales de la Armada*) of 1748, in Ortegal-A Mariña, a Galician region which has always been far from everything, both geographically and historically, even from the Historiography.

It is in cape Ortegal where the Atlantic waters join those of the Cantabrian sea, in a junction point where both seas merge into each other and which corsair vessels would quite often take advantage of, cutting the Spanish and Galician trade flows coming from the South towards the North. The *Matrícula* implied the enrolment in the «*Reales Bageles de Su Magestad*» of all those people who had a relation with the sea: sailors, fishermen, coopers, lighthouse keepers, shipwrights, and others, between the ages of 14

and 60. All this during a period, the 18.th century, where wars against England came one after the other, and the Catalan fishing supporters settled in the Galician coast.

The service in the *Armada*, the conflict with the Catalans due to the use of the *xábega* (fishing net), along with the conflicts with the guild and municipal authorities, as well as with the clergy, because of the collection of taxes by the latter, would take the fishermen and sailors in the Galician coast to an extreme situation, where no hands would be left to work in the boats and get the fish, so necessary to carry on living. Apart from that, the lack of coastal protection against the corsair vessels and the Royal Navy would show its consequences in the continuous attacks against these coastal regions, barely repelled by crippled and retired people, with the only assistance of small cannons, rifles in poor conditions, and stones. Therefore, *Scarcity and suffering* would be the general trend during the 18.th century in a region without men and fishing, but rich in hunger and disgrace. This article lists names of men enrolled to serve the Spanish *Armada*, their parishes of origin and their families, and it also discusses the processes of the *levas* (military recruitments) and all the inconveniences resulting from being enrolled in the *Matrícula*.

Key words: Register of Seamen, Enlightenment Navy, fishing, corsair, Galician Cantabrian Sea.

Introducción

LA Matrícula de Mar fue un sistema de reclutamiento de hombres con una profesión relacionada con la explotación de los recursos del mar (marineros, pescadores, carpinteros de ribera, calafateadores, fareros, etc.) para servir en «Reales Bageles de Su Magestad» desde los catorce hasta los sesenta años, con variaciones posteriores. Sus antecedentes tenemos que buscarlos en 1606 y 1625, pero su cenit llegaría en 1748, cuando se dictan las Ordenanzas Generales de la Armada y Matrícula de Mar, promulgadas en 1751 y reformadas en 1802.

El Cantábrico gallego, la Mariña lucense y la comarca de Ortegal, donde los hombres vivían preferentemente de lo que daba el mar, proporcionarán brazos y sabiduría para tripular y maniobrar los buques de la Armada de la nueva dinastía imperante en España, los Borbones, pero a costa de dejar sus lanchas varadas y el hogar sin pescado. El Cantábrico gallego volvía durante el siglo XVIII, el de la Ilustración de «todo para el pueblo pero sin el pueblo», a aportar energía y vitalidad al reino español, pero como siempre era olvidado cuando necesitaba de la atención de estos ilustrados representados en la corte de Madrid. El corso, inglés y francés, asuela nuestras costas, pero no hay quien acuda en ayuda de los puertos desde Ribadeo hasta Cariño a excepción de sus propios mutilados o jubilados. De esto van a tratar las siguientes líneas.

La Marina española del siglo XVIII. La reconstrucción de la Real Armada

Todo comienza con la Guerra de Sucesión española, conflicto internacional que duró desde 1701 hasta la firma del tratado de Utrecht, en 1713. Su causa fundamental fue la muerte sin descendencia de Carlos II de España, último representante de la casa de Habsburgo (los Austrias), lo que dejó como principal consecuencia la instauración de la dinastía de los Borbones en el trono de España, además de la pérdida de los territorios europeos y de la isla de Menorca, o la soberanía inglesa sobre Gibraltar.

A pesar de la decadencia económico-militar española en el siglo XVIII, los Borbones, recién llegados al trono español, conservaban aún un inmenso imperio lleno de riquezas que se tenían que transportar a través de los océanos. Proteger, cohesionar estas posesiones y permitir el desarrollo de la actividad comercial implicaba una presencia militar en el Atlántico y el Mediterráneo, lo que demandaba una Armada fuerte y operativa que se enfrentara a las flotas contrincantes, inglesa o francesa. Todo ello llevó a los Borbones a un rearme naval, con abundancia de buques de línea, que permitiría recuperar la presencia española en los mares. Otras medidas para revitalizar la Armada serían la formación científico-técnica de los oficiales (Jorge Juan espía en Inglaterra, Antonio de Ulloa viaja por Europa, Malaspina navega rodeando la Tierra, etc.) con la creación del Cuerpo de Guardias Marinas; la fusión en una sola, bajo un único mando, de las cuatro Armadas; la creación de los departamentos navales, para administrar la política naval en el Cantábrico, el sur y el Mediterráneo (Ferrol, Cádiz, Cartagena), a los que se dota del respectivo arsenal y astillero para la defensa de las costas peninsulares y la construcción de barcos —de ellos, el más importante será el de La Habana, de donde sale la mayor parte de la nueva flota— y, para lo que nos interesa, el fomento la marinería, con la reorganización de la Matrícula de Mar o leva de hombres que han de servir en la flota real.

España, en definitiva, con la reconstrucción de la Armada se convertía en árbitro de la política militar europea ya que, aunque menos poderosa por tierra que Francia y por mar que Inglaterra, aliada con una u otra decantaría la balanza hacia el lado en el que estuviera. La reconstrucción de la Marina permitiría recuperar la seguridad marítima de las costas y reorganizar el comercio con América a lo largo de todo el siglo XVIII, pero a expensas, también, del reclutamiento de los grandes armamentos o política borbónica de armar «Reales Bageles», hasta el punto de que la población marinera era insuficiente para tripularlos¹.

La tropa de que se nutrían estos bajeles era reclutada, en principio, por los gremios de mareantes, pero en general se trataba de gente muy mal formada en cuestiones marítimas, ya que la mayor parte de las veces los sistemas de

(1) SANTOS CASTROVIEJO, Iago: «Os séculos XVIII e XIX (ata 1870): protagonistas e transformacións», en FERNÁNDEZ CASANOVA, Carmen (coord.): *Historia da pesca en Galicia*. Servizo de Publicacións da Universidade de Santiago de Compostela, 1998, pp. 92-93.

levas obedecían a criterios poco eficaces, siendo así que los barcos estaban llenos de mendigos, reos y terrestres —aquellas personas que no estaban inscritas en la Matrícula de Mar y que, por lo tanto, no podían ejercer labores de pesca, navegación, marisqueo, etc.—. En este sentido, anota Santos Castroviejo² que la marinería tenía bastante de bisoña, forzada, formada por condenados..., y no era raro verla mareada, poco esforzada en las batallas y sin moral de victoria. Con todo, hay quien anota que «la nación estaba sin filósofos, sin poetas, pobre y sin marina, y lo que es más, sin artes, sin industria y escasa de hombres de Estado (...) Consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formaban el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina»³.

La Matrícula de Mar

Botados los barcos, había que tripularlos, y para eso se necesitaban hombres especializados en las tareas del mar, por lo que estaban gobernados por la oficialidad formada en las escuelas de guardiamarinas y cuyos miembros procedían de las capas altas y bajas de la aristocracia. La guarnición la componían los cuerpos especializados de los Batallones y Brigadas de Marina, creados por el ministro Patiño. Pero faltaba el elemento esencial: la marinería, por lo que la Corona recurrió al mundo de la pesca e industrias derivadas: pescadores, marineros, carpinteros, calafates, fareros, toneleros, etc. Las primeras medidas de reclutamiento marítimo voluntario datan de 1606 y 1625, pero no dieron el resultado apetecido, de manera que volvieron a ponerse en práctica en 1717 y 1735 como antesala de lo que serían las Reales Ordenanzas de la Armada, redactadas en el 1748, preámbulo de la «Matrícula Obligatoria» del marqués de la Ensenada de 1751⁴. Venían a hacer obligatorio el servicio en la Armada de todos los profesionales referidos anteriormente con edades comprendidas entre los catorce y los sesenta años, tramo que se reduciría más adelante, en 1802, de los dieciocho a los cuarenta y ocho años. Con estas levass se pretendía disponer de tripulaciones idóneas en caso de guerra o crisis diplomática, y recordemos que, como queda anotado, España intentaba ser la bisagra que arbitrara la política de contiendas entre Inglaterra y Francia, por lo que guerras no nos faltarán. Otra de las causas que podían provocar la demanda de hombres para la Armada era la necesidad de protec-

(2) *Ibidem*, pp. 90-92.

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, t. v. Madrid, 1876 (ed. orig.), p. 233. Existe edición moderna, publicada en seis tomos por el Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.

(4) Para este tema véase SALAS, F.J. de: *Historia de la Matrícula de Mar*. Madrid, 1870. Para el caso gallego, VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel: «Los privilegios de la Matrícula del Mar y su cuestionamiento práctico. La dureza del Real Servicio en la Armada en el siglo XVIII», en *Obra-doiro de Historia Moderna*, núm. 6, 1997; ÍDEM: *La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII* (tesis doctoral inédita), Universidade de Santiago de Compostela, 2013.

ción de la flota de Indias o de las colonias americanas, tal y como se desprende de este documento:

«El Comandante General de Marina del Apostadero de la Habana pide 151 hombres de mar de matrícula europea para el completo que necesita el apostadero de la Habana y manifiesta las razones en que está fundada la reclamación. El número de plazas que necesita este Apostadero para cubrir sus atenciones en la actualidad es de 1088, de los cuales 555 son naturales de esta Ysla y la de Puerto Rico y de sus matriculas, que a decir que la mitad es de esta clase, agreguese a este número 24 levas de todas partes, de que resulta que solo son 292 los matriculados europeos. Si la experiencia no nos hubiese puesto de manifiesto en tiempos pasados lo que se arriesga en estos países al confiar las armas a los naturales, lo que me propongo sería acaso infundado...»

Estaba firmado por el «Comandante General de Marina del Apostadero de la Habana» e iba dirigido al «Esc.^{mo} (sic) S.^{or} Secretario de Estado y del Despacho de Marina», el 30 de julio de 1836⁵.

El alistamiento otorgaba varios privilegios, el principal de los cuales era que solo podían dedicarse a las tareas marineras aquellas personas inscritas en la Matrícula de Mar, quedando excluidos de ellas los denominados «terrestres», llamados así porque, teniendo como ocupación fundamental la tierra, alternaban estas tareas con la pesca desde tierra, el marisqueo, etc. Por otra parte, los hombres de mar se liberaban de tener que cumplir el servicio militar en el ejército o de pagar cualquier impuesto sobre la pesca, banastería..., e incluso quedaban exentos del deber de albergar a las tropas militares que se hubieran instalado en la localidad de turno, permanentemente o de paso. Parece ser que, en un principio, el ministro de Marina Valdés efectuó una buena labor de captación de hombres, éxito que, ayudado por los decretos de libre comercio con América, supuso una inyección de hombres en la Matrícula, que pasó de 40.000 matriculados el 1780 a 75.470 en 1792⁶. En este sentido, el intendente general del Reino de Galicia se dirigía a todos los ayuntamientos al amparo de la capitanía de Marina de Betanzos, añadidos todos los de Lugo y Ortegal, y les hacía saber que, por orden de S.M., los mozos matriculados no deberían empadronarse en las listas de reemplazo del ejército de tierra, en virtud de los privilegios que otorgaba la Matrícula de Mar⁷. Aun así, todo indica que los resultados distaron de ser los esperados porque, en definitiva, los hombres de mar no consideraron tan atractivos los privilegios enunciados, puesto que el servicio en los «Bageles de Su Magestad» suponía el abandono de las actividades piscatorias y marítimas, y limita-

(5) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), 1836, leg. 79, doc. 95.

(6) ALFONSO MOLA, Marina: «La Armada Real del siglo XVIII. El telar de Penélope», en *Crepúsculo naval español. Trafalgar*, URL www.educa.madrid.org/web/.../La%20Aventura%20de%20la%20Historia%2084.pdf. Consultado el 26 de marzo de 2017, a las 19:50.

(7) Archivo Histórico Municipal de Ortigueira (AHMO), legajos de Fomento Marítimo, t. I-IV, doc. de 8 de agosto de 1801.

ba la participación del capital y el trabajo en el sector⁸. En efecto, las levas de hombres y los pagos de contribuciones especiales eran continuos, con lo que fue frecuente que los representantes de los pescadores, incluso los propios ilustrados (Cornide, Labrada, Sarmiento, Monsoriú, etc.), se quejasen de la gran abundancia de embarcaciones que se pudrían en las playas por no tener quien las gobernara «con tanta leva se llevó el diablo cercos y pesquerías», sentenciaba Sarmiento.

El fin de la Guerra de Sucesión y la llegada de los Borbones, con su obsesión por la protección de las costas peninsulares y del comercio atlántico, dulcificará en cierta medida las duras condiciones en que vivía la gente de mar en el XVIII. Pero las cosas no cambiarán en lo relativo a dictar normas que favorecieran la pesca y la marinería ya que:

«se formó la matrícula, concediéndola el privilegio exclusivo de la pesca; pero no se ha tenido presente que los privilegios sólo animan a aquéllos que son capaces de aprovecharse de ellos, y esto no podía verificarse en una clase de vasallos que se hallaba sumergida en la miseria, sin créditos, sin recurso y sin auxilios para hacer las anticipaciones que se necesitaba, sujetos por reglamento a vivir hasta los 60 años expuestos a dejar a cada paso su domicilio para trasladarse al servicio de los buques de la Armada, sólo se limitaban en lo general a pescar por cuenta de armadores que anticipadamente les compraban, salaban y vendían los frutos de su industria; vendiendo ellos únicamente por cuenta propia algunas partidas de pescado fresco, y sin tener otra ocupación ni recurso»⁹.

En realidad, hay muchas razones por las que el enrolamiento de la marinería no dio los resultados apetecidos. Entre ellas podemos señalar la ausencia de ayudas económicas que facilitaran el transporte de los hombres desde su lugar de origen al de destino; y lo mismo podía ocurrir cuando se licenciaban, teniendo que procurarse la llegada a su hogar por cuenta propia, por lo que a menudo se podía observar a estos mareantes ejerciendo la mendicidad en tierras extrañas. Las pagas no eran abundantes, sino más bien rácanas, y tardaban en llegar meses o años, obligando así a vivir a estas gentes y a sus familias en la indigencia. En caso de muerte, las viudas difícilmente recibían normalmente la pensión o aquellos intereses que provenían del curso hecho por la embarcación en la que había servido el finado, debiendo pagar un notario que levantara poder de otorgamiento de potestad para reclamarla a un procurador de la Real Audiencia de Galicia. Aun así, el tiempo en recibir el subsidio o las ganancias que los fallecidos habían hecho en actividades de curso se incrementaba considerablemente.

(8) LÓPEZ SOSA, Ernesto: *El Estado, la Marina y el sector pesquero en España durante los siglos XVIII y XIX*, URL <http://docplayer.es/41703392-El-estado-la-marina-y-el-sector-pesquero-en-espana-durante-los-siglos-xviii-y-xix-1.html>. Consultado el 10 de marzo de 2017, a las 12:57.

(9) LABRADA, Lucas: *Descripción económica del Reino de Galicia*, Galaxia, Vigo, 1971, p. 254. También en <http://www.galiciana.bibliotecadegalicia.xunta.es/es/consulta/registro.cmd?id=3475>. Consultado el 11 de marzo de 2017, a las 11:07.

Así, en la villa de Santa Marta, a 20 de abril de 1801, comparecen ante el notario de Marina de la plaza, Antonio Fernández Nicolás, Joseph Montoto y María Luhiya, de Sismundi, ambos para otorgar a la viuda de Aguirre e Hijo, de la ciudad de Cádiz, poder con el que reclamar los intereses que deben cobrar por la muerte y curso hecho por su hermano y esposo, respectivamente:

«... por lo que le toca y como curador de su hermano Antonio ausente en el Real Servicio, Vizzenta y María Nebril todos vecinos de la feligresía de San Esteban de Sismunde como hermanos únicos de Domingo Montoto y la María también viuda de Pedro Luhiya y dixerón que dicho Pedro Montoto y Pedro Luhiya habrá unos seis o siete años estando embarcados en los reales vaxeles y navío San Leandro se han fallecido en uno de los puertos de la Habana, siendo por lo mismo los dichos otorgantes como hermanos del Domingo y la María como viuda del Pedro curadora de sus hijos acreedores a percibir la parte de los intereses que a los dos difuntos les ha correspondido de las presas que durante su navegación se han hecho y a fin de que a Archivo poder cumplido con cláusula de poderlo jurar y sustituir en las próximas (...) que más bien le parece; a los señores Viuda de Aguirre e Hijo y Nicochea vecinos y del comercio de la ciudad de Cádiz para que en representación de los que otorgan parezcan en cualquiera tribunal o (...) en cuyo poder paren dichos intereses pida y (...) se le entreguen y de ello otorguen el (...) finiquito más necesario en dinero (...) ... un testigo que lo fueron Bartolomé (...) vecino de Cuiña, Agustín Orosa y Juan Lodeiro y Paz que lo son desta villa y escribano que de ello y conocimiento de los otorgantes doy fe = en domingo = tres = Josef Montouto y Lago. A ruego Juan Antonio Lodeiro y Paz».¹⁰

Las reclamaciones no las hacían solo los niveles bajos de la escala de marina, es decir los matriculados, sino que también afectaban a los oficiales, aunque muchos de ellos preferían morir de hambre antes que mendigar al monarca la paga correspondiente. Este es un buen ejemplo:

«En la feligresía de Santa M.^a de sanclaudio a quince días del mes de marzo año de mil ochocientos y uno ante mi escribano y testigos D.ⁿ Roque Cao Cordido voticario, hermano y unico erederó de D.ⁿ Francisco Cao cordido capitán de navio y D.^{na} Josepha Echevarria su viuda de esta feligresía dixo que D.ⁿ Francisco fallezió en el Puerto de Maon en principios del año de noventa y cinco envarcado en el navio de S. M. la Reina Luisa y para que aia quien de los otorgantes persiva los Enseres que del anquedado da todo su poder cumplido al Señor D.ⁿ Pedro Ristori Brigadier de la Real Armada residente en la ysla de Leon conclausula de sustituirlo en quien le pareciere para que pueda recojer y persivir del posteriormente de la Contaduria de la Ysla o de otro qualquiera lado donde se allen todas las Ropas y âlajas que consten en el ynventario del dicho como asi mismo otros qualesquiera estas âlajas dinero que le pertenezcan o pueda pertenzar en la forma y cambio que sea dando de ello dineros finiquitos que desde aôra âpruevan ...(...)... Siendo

(10) Archivo del Colegio de Notarios de A Coruña (ACNC), Escribanía de Antonio Fernández Nicolás, prot. 1763/25, 1801. Transcripción adaptada.

testigos Juan Antonio Lodeiro y Paz, Antonio Diaz y Vizente Arca de la feligresía de Santa Marta»¹¹.

La duración del servicio no alentaba tampoco la pertenencia a la Armada, ya que era más prolongado que en el ejército, y la ausencia de permisos tampoco lo hacía atractivo. El siguiente poder de Domingo Freire, como administrador de los bienes de su hijo Andrés; Rosa Pita, viuda de Patricio Sampedro; Manuela de Piñón, de Julián Fraile, y Francisca Díaz, de Antonio Martínez, todos de la feligresía de Santa María de la Piedra (Cariño), nos pone de manifiesto cuatro años de servicio —en la cita anterior se trataba de seis o siete— sin tener contacto directo con la familia:

«En el puerto de Cariño, feligresia de S.^{ta} Maria de la Piedra, a 14 de julio de 1797, ante mi como testigos Domingo Freire como administrador de los vienes de su hijo Andres, Rosa Pita que fue viuda de Patricio Sampedro, Manuela de Piñon que lo es de Julian Freire, Francisca Diaz viuda de Antonio Martinez, todos vecinos de esta feligresia y puerto y dijeron que dichos sus hijos y maridos matriculados aze mas de quatro años que han pasado al servicio de los bajeles de S.M. siendo envarcados en el navio Leandro y aviendo llegado ala ciudad de Baigafa en America, alli an fallecido y en el discurso de su navegacion y curso sean echo varias presas de las que a los otorgantes como sus representantes les corresponde ... Que según las plazas en que fueron empleados fue compartido y atendiendo a no ser factible poder los otorgantes por si mismos a la avitual donde se manda recaudar aquellos intereses, desde luego en la via y forma que mas negar aiga en derecho, conocen que dan todo su poder cumplido mas pueda y deva valer a la viuda de ellos de Aguirre y a D. F.^{co} Partur y Calles ambos del comercio y ciudad de Cadiz para que como clausula de sustituirlo en las personas que ...parezcan en nombre de los otorgantes en los tribunales conduzentes y agan quantas diligencias y solicitudes insignadas le parezcan a favor de los otorgantes... Confirman y ratifican el poder que para ello sea preciso»¹².

Como queda dicho, la estancia en los barcos podía durar años, toda vez que acaso se debería servir en más de una ocasión en función de la existencia de épocas de paz o guerra. El mecanismo de reclutamiento se basaba en la división de los marineros y pescadores inscritos en cada puerto en cuatro grupos. Todos los años, uno de ellos se quedaba en custodia, y durante ese tiempo sus componentes solo podían trabajar en la pesca y navegación costera dentro de las aguas de su provincia, antes de ser consignados a los buques de la Armada¹³. Por tanto, los matriculados deberían hacer siempre dos campañas, amén de estar preparados para otra siempre que las circunstancias lo

(11) *Ibidem*, prot. 1761/37. Transcripción original.

(12) *Ib.*, prot. 1757/88, 1797. Transcripción original.

(13) LÓPEZ DE MIGUEL, O., y MIRABET CUCALA, M.: «La institucionalización de la Matrícula de Mar: textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El derecho y el mar en la España moderna*. Granada, 1995, pp. 230-231. Cit. por LÓPEZ SOSA, p. 3.

requirieran¹⁴, sin dejar de lado la posibilidad de alistarse como voluntarios (los menos de los casos):

«En la villa de Santa Marta de Ortigueira a 2/VII/1801, ante mi y testigos parecio presente D.ⁿ Manuel Blanco vecino de la parroquia de San Julian de Loiva y dixo que del matrimonio que contrajo con Romualda Da Pena, ha tenido por su ixo legitimo a Juan Antonio Blanco el que se caso con Andrea Rodriguez vecina de San Esteban de Valle de la que quedo viudo y sin ixos algunos por cuiu motivo paso a embarcase en los Reales Vaxeles de S.M. donde residio por mas de seis años y medio habiendo muerto en el Real Hospital de Cádiz en quince de octubre del año ultimo de la Epidemia y enterrado en el Campo Santo de San Joseph extramuros de dicha ciudad (...) por lo tanto el otorgante es acrehedor a que S. M. que Dios guie le satisfaga los sueldos que debe al zitado su hixo como unico heredero...»

Manuel Blanco otorgaba poder a Manuel Fernández, vecino de Ferrol, a fin de que realizara todos los trámites necesarios ante la contaduría general ferrolana de la Armada para cobrar lo adeudado a su hijo¹⁵, texto que viene a incidir sobre lo que venimos anotando. Caso distinto de la desgracia anterior es el de Francisco Abella y Toimil, hijo de José Abella Valcárcel, afamado empresario de salazón del puerto de Cariño, quien en 1876 se alista como voluntario de marinería para el servicio en los buques de la Armada, previo permiso paterno.

Férrea disciplina; mutilaciones; cuantiosas muertes en combate o por enfermedades tropicales o contagiosas contraídas en los barcos; caídas de los palos de los navíos, deficiente recuperación en los lazaretos u hospitales¹⁶, mala alimentación; falta de promoción... acabaron por provocar rechazo hacia la Matrícula. El temor a la recluta, pues, se convirtió en causa de múltiples desertiones, incluso una vez incorporada la marinería a las tripulaciones. En este contexto, a principios del XIX, la presión sobre la gente de mar se incrementó de manera exponencial, ya que quedó prohibido el uso de terrestres como remeros o tripulantes de los buques pesqueros, práctica habitual en el norte de la Península, y se abolió la exención que tenían los patronos de lanchas de librarse del real servicio, por lo que pasaron a integrarse en las levás, cuestión que repercutía negativamente en las costeras de la sardina o del besugo en la costa cantábrica. En definitiva, la Matrícula venía a representar una merma en las pesquerías, por cuanto, mientras los hombres servían al rey, las lanchas no salían a pescar y se pudrían varadas en las playas. Así lo ponía de manifiesto, entre otras muchas voces, el padre Sarmiento cuando afirmaba que «con tanta leva se llevó el diablo cercos y pesquerías»¹⁷. Y razón no le faltaba porque, en 1750, de un total de 9.160

(14) CARMONA BADÍA, Xoan: *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905* (tesis doctoral). Universidade de Santiago de Compostela, 1983, p. 444.

(15) ACNC, Escribanía de Antonio Fernández Nicolás, prot. 1761/84, 1801

(16) VÁZQUEZ LIJÓ, art. cit., pp. 107-130.

matriculados en los gremios gallegos, más de 1.600 estaban enrolados en la Real Armada¹⁸.

Todas estas circunstancias, acompañadas por el hecho de que a finales del XVIII se construyeran más buques de los que se podían tripular, provocaron que las levas no pudieran ser tan selectivas e incluyeran gente no apta para el servicio marino, como vagos, mendigos, penados, etc. De esta guisa, los oficiales se quejaban frecuentemente de la mala instrucción de los marineros que llegaban a los barcos, a los que catalogaban como «no hombres de mar»: «De aquí y de su desnudez y miseria, las primeras enfermedades, y de aquí el contagio que acabó con tanta marinería aquel año y en los siguientes de 94 y 95». Quien así se quejaba era el almirante Mazarredo en su toma de posesión del mando de la Escuadra del Océano en 1797¹⁹.

Con este panorama, el recurso a la picaresca entre las poblaciones litorales para no enrolarse en la Marina era frecuente, de suerte que, cuando los funcionarios llegaban para hacer el recuento, tan solo encontraban niños, mujeres o viejos. También se hacía constar la ausencia por causa de un viaje, paradero desconocido, enrolamiento en la clase de inhábiles..., o se pagaba a los terrestres como sustitutos en el servicio, de modo que así podían pasar a integrar la flota de Indias y emigrar a América, etc.

Cuadro 1. BARCOS DE PESCA EN LOS PUERTOS GALLEGOS DEL CANTÁBRICO (1738-1776)						
<i>Puertos/años</i>	<i>1738</i>	<i>1750</i>	<i>1754</i>	<i>1759</i>	<i>1771</i>	<i>1776</i>
Ribadeo	4	16	14	6	3	4
Rinlo	7	4	4	3	3	2
Foz	12	10	7	7	6	6
Burela		3	6	3	3	3
San Cibrao	15	7	10	12	6	3
Celeiro	16	3	7	10	8	12
Viveiro	5	4	6	9	11	28
Bares	7	4	4	3	2	
O Barqueiro	14	5	8	10	9	14
Total	80	56	66	63	51	72

FUENTE: AGS, Marina, leg. 300. Cit. por MEIJIDE (1973). También AGMAB, leg. Pesca, Generalidad, 1787-1802. Cortesía de Carmona Badía y Vázquez Lijó. Elaboración propia.

(17) Archivo da Universidade de Santiago (AUS), Sarmiento, Ms. 599, docs. 22 de enero de 1747 y 24 de mayo de 1758. También citado por MEIJIDE PARDO, Antonio: *La economía marítima en la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Universidad de Valladolid, 1971, p. 41.

(18) *Ibidem*.

(19) Cit. por ALFONSO MOLA, pp. 42-43.

En este contexto, en la década de 1750-1760 llegan los catalanes a las costas gallegas, para quedarse en ellas y explotar la sardina que los *patrianos* pescan. A las precarias condiciones narradas en que vivían los pescadores habrá que añadir los abusos que cometen los del Principado (según los ilustrados, el clero o la hidalguía gallegos) con sus modos de explotación del mar, que rompen con los anteriores, impuestos por los gremios y que tanto beneficiaban a los estamentos privilegiados. La jábega, red barredera no selectiva que arrastra todo lo que encuentra a su paso, es introducida en el Cantábrico gallego, Viveiro y Bares por los hermanos Gabriel y Pedro Galcerán, catalanes instalados en Mugaridos como primera base operativa, y va sustituyendo paulatinamente a los cercos reales hasta hacerlos desaparecer; luego, el arte del jeito competirá con el de la traña, y los conflictos entre catalanes y gallegos no tardarán en aparecer. En efecto, Federico Maciñeira²⁰ nos advierte de la existencia de una importante industria de transformación de salado de sardina en la ría de Ortigueira desde el reinado de Felipe III (1598-1621) que, al igual que la de ballenas, fue momentáneamente abandonada hasta que, a mediados del siglo XVIII, es recuperada por los catalanes Marsal, Fidel Montaner, José Antonio Martí, Domenech, etc., que llegan a Cariño desde sus bases de Ferrol, Mugaridos, Ares... y de nuevo emprenden la pesca de la sardina²¹, la cual será continuada por sus descendientes. Leal Bóveda ofrece más antecedentes de catalanes²², anotando que la fuerte competencia establecida en las rías atlánticas y la necesidad de abrir espacios de expansión provocaron que muchos de los fomentadores con plaza en las radas atlánticas buscasen nuevos horizontes vacíos de la citada competencia. A la hora de redactar estas líneas, Cal Nuevo y Míguez Salgueiro²³, sin aportar fuentes documentales, sitúan a Alegrete, Bas, Massó, Puche, Marsal y Carros, Torres, Primavera, Mossons, Maristany, Bill Lloc y Catá, etc. en Viveiro.

Las rías cantábricas se prestan a los nuevos objetivos y se convertirán en lugar de asentamiento de catalanes, vascos o asturianos, que se instalan

(20) MACIÑEIRA Y PARDO DE LAMA, Federico: *Crónicas de Ortigueira*. Tipografía de *La Voz de Galicia*, A Coruña, 1892, p. 307.

(21) MELIJE Pardo, M.^a Luisa: *A guerra pola sardiña*. Xunta de Galicia (Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos), Tórculo Edicións, Santiago de Compostela, 2002, p. 20. La autora pone de manifiesto cómo los datos anteriores aportados por Maciñeira en 1892 son utilizados por TETTAMANÇY GASTÓN, Francisco: «*Apuntes para la historia comercial de la (sic) Coruña*». Librería Regional de E. Carré Aldao, Tip. El Noroeste de J. Fernández García, A Coruña, 1900, pp. 374-375. También en <http://biblioteca.galiciana.gal/es/consulta/registro.cmd?id=8825>, que a su vez sirve de fuente para DÁVILA DÍAZ, J.: *Ortigueira. Apuntes históricos y descriptivos de la villa de Santa Marta de Ortigueira*. Buenos Aires, 1902, p. 34.

(22) LEAL BÓVEDA, José M.^a: *A pesca e a industria de transformación na Galicia cantábrica. De Cariño a Ribadeo, 1752-1940* (tesis doctoral en elaboración), Universidade de Santiago de Compostela. Véase también del mismo autor *A pesca e a súa transformación, salgado e conserva na Galicia cantábrica. O caso de San Cibrao* (original mecanografiado). Museo do Mar de San Cibrao, 2017, p. 19.

(23) CAL NUEVO, Carlos, y MÍGUEZ SALGUEIRO, Vicente: *Conserveiras de Celeiro, Vicedo, Bares e Barqueiro. A xénesa industrial*. Seminario de Estudos Terra de Viveiro, 2018, p. 11.

en ellas, en muchos casos, como segunda o tercera base de operaciones. Leal Bóveda, en sus obras ya citadas, documenta que, acompañando a los mencionadas por Maciñeira, llegan los hermanos Pedro y Gabriel Galcerán, que desde Mugardos crean nuevas bases en Bares —el primero— y en Viveiro —el segundo—. Con todo, nunca se romperán las relaciones entre los primitivos asentamientos y los nuevos, tal y como se desprende de la lectura del pleito establecido entre ambos Galcerán en 1774²⁴. Para la década de 1760 están ya instalados en los puntos anteriormente indicados, si bien la relación de Gabriel con la Mariña es más intensa porque fija su residencia definitiva y la sede de sus negocios en Viveiro. Comerció con el lino y el cáñamo del Báltico; apoyado por la Corona, fundó una fábrica de terlices; obtuvo la explotación de los vinos y aguardientes de dicho ayuntamiento, y trabajó el salado del pescado en estrecha relación con Pedro hasta que se separan en 1774. Pedro Galcerán mantiene su base primitiva en Mugardos, pero instala una segunda en Bares, desde donde comercia y se relaciona con su hermano intercambiando con este materiales y materias primas necesarios para sus negocios: vinos, alquitrán para las redes, pescado en salsa, barriles, jábegas, etc.²⁵ Los agremiados de Bares apuntan la presencia de un catalán en su puerto, en alusión a Pedro Galcerán, que usaba el palangre y la jábega pero, una vez destruida esta, hizo un *rapetón* con cope que destruyía la cría de la sardina²⁶. Así pues, los conflictos sociales entre catalanes y patrianos por el uso de las nuevas artes, que ya se estaban dando en el Atlántico con cierta virulencia, se reproducen en el Cantábrico.

En 1777 aparecen citados, en los puertos del Barqueiro y O Vicedo, los fomentadores Pablo Galcerán y Buenaventura Catá en una denuncia por impago de fletes de sardina salada. En Nois (Foz), en 1808, el gremio solicita un adelanto de 20.000 reales para redimirse de la dependencia de ciertos vecinos acaudalados que, con el título de fomentadores de la pesca, reducen a los pescadores a simples jornaleros. Para 1802, Elena Docanto²⁷ coloca en Cariño a Domenech, Abella (familia procedente del Caurel), Durricart y los italianos Bosco Sierra y Attilo Gaggiago. En la década de 1820-1830, el proceso de asentamiento catalán está finiquitado y tan solo aparece algún nombre nuevo como Torrens, también de Ferrol, en Cariño. A partir de 1800, la salazón ya es un proceso en manos de patrianos, y de aquellos antiguos apellidos procedentes de Cataluña tan solo quedan vestigios mezclados con los gallegos, sobre

(24) Archivo do Reino de Galicia (ARG), «D.^o Pedro Galcerán con D.^o Gabriel Galcerán. Paga de mrs», mazo 14, núm. 11, leg. 3466, 1778. Cit. por LEAL BÓVEDA: *A pesca e a industria de transformación...*

(25) *Ibíd.*, p. 203.

(26) Archivo de la Catedral de Santiago de Compostela (ACS), Montepío de la pesca 1777, IG-411, pp. 33-36.

(27) DOCANTO DAVIÑA, Elena, y GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Alberto: *Cariño y su industria conservera, 1923-1945* (trabajo tutelado). Departamento de Historia Contemporánea, Universidade de Santiago de Compostela, sin datar.

todo para el caso de Cariño (Ortigueira). En el resto del litoral cantábrico gallego no veremos el mínimo asomo de gentes del principado de Cataluña. Es más, para 1810-1813 existe por este territorio una colonia de fomentadores asturianos que se beneficia de la sal de los alfolíes de Ribadeo, Viveiro o Santa Marta de Ortigueira. Por este motivo entrarán en conflicto con los gallegos, que acabarán reclamando y consiguiendo una contribución especial para el disfrute de la mencionada sal²⁸.

La llegada de los catalanes producirá serias heridas en gran parte del orden establecido en la pesquería gallega, dominada por la hidalguía y la Iglesia a través de los gremios. La introducción de la jábega, red de arrastre mucho más productiva que el cerco real; el acaparamiento de la sardina de los pescadores mediante contratos con ellos pagados, casi en exclusiva, en vino y aguardiente, o la concesión de préstamos para asegurarse la materia prima —así como la negativa a satisfacer el décimo de la pesca a la Iglesia²⁹, los nuevos métodos de producción (salado a la holandesa, sin eviscerar como en el *escochado* gallego), el alquiler de los arbitrios municipales del vino y aguardiente, etc.—, levantaron ampollas en el entramado social establecido del Antiguo Régimen. En efecto, en un principio los catalanes se asentaron en las rías del norte (Mugaros, Sada, Ferrol, Redes, Pontedeume, A Coruña) y pronto entraron en conflicto con las élites locales, que dominaban el negocio pesquero y el comercio del vino. Su intromisión en ellos comprometía las posibilidades que clero e hidalguía tenían de seguir disponiendo del tráfico de vinos y aguardientes, gran fuente de riquezas para sus poseedores, y de la mitad de las cosechas de sardina, que luego vendían a mercaderes asturianos

(28) ARG, copia del oficio dando instrucciones para el cobro de los impuestos de la sal a los fomentadores asturianos que trabajan en los puertos gallegos, 1813, caja 45769/2. Otras fuentes para el estudio de la llegada y asentamiento catalán en la Galicia cantábrica son: Archivo Histórico Provincial de Lugo, Protocolos, Pleitos y Libros de Matrícula Industrial, Libro de estanco de sal, Libro de deudores de sal, Libro de exportaciones de sal (1750-1829-1858-1869); ARG, Real Audiencia (1750-1830), Expedientes de rentas estancadas, pesca, corso, comercio marítimo, rentas de la sal, comercio marítimo, Escribanías, Intendencia, Protocolos, etc.; ACNC, Protocolos y Protestas de mar (1750-1829); AGMAB, Matrícula y Pesca, Generalidad (1750-1830); Archivo General de Simancas (AGS), Hacienda, Diversos, Guerra, Ingenieros; Junta Comercio, Marina, Matrícula, Rentas; Aduanas, Rentas; Partidos, Rentas Provinciales; Secretaría Hacienda; Archivo Histórico Nacional de Madrid, Estado, Hacienda, Consejos; MACIÑEIRA (1892), DÁVILA (1931), TETTAMANÇY (1900), DO CANTO, LEAL (2016-2018); AHMO, legajos de Fomento Marítimo, Libros de matrícula de contribución industrial, libros de propios, libros de actas de plenos (1750-1900); Archivo Histórico Municipal de Viveiro, Libros de propios, actas de plenos, Libros de matrícula de contribución industrial, acuerdos, bastimentos, plantíos; Archivo Histórico Municipal de Ribadeo, Autos consistorio, Contribución de Matrícula Industrial, Expedientes de sanidad marítima; Biblioteca del Real Consulado de La Coruña, Actas Consulado; Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Cornide, Galicia, Marina, Pesca Galicia, Rioboo Seijas, Varios; Museo Naval (MN), Diversos Marina; Museo Provincial de Pontevedra (MPP), Sampedro, Sarmiento, etc.

(29) En 1787, los gremiales de Celeiro y Viveiro se niegan a pagar el décimo de la pesca al hospital de Celeiro, el convento de los Picos y el cabildo de Mondoñedo, e inmediatamente son denunciados por esta institución ante el Real Supremo Consejo de Guerra. A esta postura se irán incorporando otros, como los de San Ciprián, Bares, O Barqueiro, etc.

y vizcaínos³⁰. Por otra parte, ya quedan anotados los abusos que los catalanes cometían en las poblaciones patrianas, recogidos para el caso de Nois (Foz) en 1808³¹, o de Bares para 1777³².

El uso de la jábega también generó problemas, ya que no solo competía con las artes ancestrales, sino que tenía que ser largada en los mismos lugares donde los naturales lo hacían con las suyas. Esto enfrentó a los catalanes con los gallegos, que usaban la traña o el cerco real y que, espoleados por el clero y la hidalguía, se opusieron a los catalanes acusándolos de robarles la sardina. Estos litigios traerían como consecuencia la aprobación en 1769 de las ordenanzas de pesca para la provincia de A Coruña, de aplicación en el distrito de Ferrol, Ortegal y la Mariña lucense, que venían a ordenar a los gallegos que no hicieran quimeras con los catalanes. Con todo, también se aprueban las de la ría de Pontevedra de 1750 y, posteriormente, las de 1868, en las que se regula con celo el uso de las artes de enmalle dentro de las rías. Su autor fue el ministro de la provincia marítima de Pontevedra Javier Sarmiento, hermano de fray Martín Sarmiento, conocido ilustrado de la época y defensor del orden establecido hasta entonces.

En este contexto, dada la precaria situación de los pescadores gallegos ante la presión catalana, Josep Cornide, regidor de la ciudad de Santiago; Gerónimo de Hijosa, industrial catalán asentado en A Coruña —que ya había traído expertos franceses que lo informaran de la curación del abadejo y bacalao a la francesa, con gran influencia en la Corona—; Antonio Sañet Reguart, comisionado del gobierno para asuntos pesqueros, y Manuel Ventura Figueroa, gobernador del Real y Supremo Consejo de Castilla y colector general de Expolios y Vacantes, idean la fundación de un montepío «cuyo instituto fuese el de franquear caudales a los pescadores, sin premio alguno, con solas las condiciones de restituirlos dentro de cuatro años; sujetándose a la pesca y salazón de la merluza, abadejo según el método que se practica en Terranova»³³. El rey aprueba su establecimiento por real orden de 6 de noviembre de 1775, y se comienzan a franquear fondos a las agrupaciones de marineros procedentes de los expolios y vacantes de las catedrales de Santiago de Compostela, Mondoñedo y Tui. Al propio tiempo se trajeron pescadores vascos de conocida inteligencia, para enseñarles aquel método. Los esfuerzos de los ilustrados, que en definitiva venían a ser un intento de la hidalguía y el clero por mantener sus privilegios del décimo de la pesca o los del arbitrio del

(30) DUBERT, Isidro: «El desembarco de los catalanes en Galicia y los remedios de los naturales a la crisis de sus pesquerías, 1757-1788», en G.^a HURTADO, Manuel Reyes (coord.): *Modernitas. Estudios en homenaje al profesor Baudilio Barreiro Mallón*. Servizo de Publicacións da Universidade da Coruña, Betanzos, 2008, pp. 351-364. Cit. por LEAL BÓVEDA, José M.^a: «Fuentes para el estudio de la familia Llauger y su relación con la hidalguía vilanovesa; los Peña y Valle-Inclán», en *Cuadrante. Revista de Estudos Valleinclinianos e Históricos*, núm. 33; ACS, Montepío de la pesca, IG-411, 1777, pp. 145-233.

(31) AGMAB, «El Gremio de Nois, solicita...», Matrículas y Pesca, Asuntos Particulares, legs. 1871,1808.

(32) LEAL BÓVEDA, 2016.

(33) LABRADA: *Descripción económica...*, pp. 254-255.

vino, se acompañaron con el establecimiento en 1789 de la Real Compañía Marítima, con el objeto de fomentar la pesca en las costas de España y de América. Ni una ni otra empresa habrán de tener los resultados apetecidos y resultarán un fracaso total, entre otras cosas, como apunta Labrada, «debido a la adhesión de los nuestros a sus antiguas prácticas (...) [que] (...) han hecho vanos los esfuerzos que hicieron los vascos por instruirlos»³⁴. De ello lo que nos interesa es el documento guardado en el archivo de la Catedral de Santiago, puesto que nos informa del estado en que se hallaban las pesquerías en las rías de Arousa, Pontevedra, Vigo, Muros, Ortigueira y Viveiro, y los daños que la Matrícula de Mar estaba causando en las poblaciones litorales, etcétera.

En la décima junta de las celebradas por el montepío se entrevista al representante de la subdelegación de Viveiro, Luis Seoane, vecino de dicho puerto, que acude en representación de toda la Galicia cantábrica (Ribadeo, Rinlo, Foz, Burela, San Cibrao, Celeiro, Viveiro, O Vicedo, O Barqueiro, Bares, Espasante, Santa Marta de Ortigueira y Cariño), aunque no lleve poder de los gremios para tomar decisiones inmediatas. De su intervención describiendo las artes de pesca, especies, organización del gremio, número de embarcaciones... podemos entresacar muchas de las circunstancias que caracterizan la vida de las comunidades pesqueras del Cantábrico gallego en el XVIII. Y así, describe las características de la pesca en la Mariña lucense, entre los puertos de Ribadeo y O Vicedo, de esta guisa: el gremio más importante es el de Viveiro, que se gobierna por un cabo celador, dos apoderados y un procurador. Tienen un arca de tres llaves, una de las cuales la tiene el ministro de la provincia marítima; otra, uno de los apoderados, y la tercera, el escribano de Matrícula. Los apoderados se nombran por tres años en agosto, y el procurador, anualmente, mandato que se prorroga cuando se considera útil. Todos los patronos de barco tienen voto en las juntas particulares, y los matriculados, en las generales. Para la administración cuentan con dos libros: uno, de sus constituciones; otro, de entradas y salidas de un fondo o quiñón que perciben los pescadores por su participación en la empresa pesquera (aunque también lo pueden arrendar por 30 reales aproximadamente): «Todo el gremio se divide en 5 compañías, 3 de á 4 lanchas fixas llamadas

(34) ACS, Montepío de la pesca..., p. 55. El documento del Montepío de la Pesca consta de una introducción, hecha por el propio Cornide, en la que se explica el porqué de la institución. A continuación vienen las «Ordenanzas do Monte Pío de Pesca establecido en Santiago de Compostela en beneficio de los naturales de la costa de Galicia, por resolución de 6 de noviembre de 1775», formado por cuatro directores «en virtud de Orden del Ilmo. S.^r D.^o Manuel Ventura Figueroa Governador del Real y supremo Consejo de Castilla y colector General de Espolios y Vacantes». Son 16 artículos, en los que se especifica la normativa del Montepío. A continuación tenemos la noticia del origen, establecimiento del Montepío, y primera conferencia de sus directores en 19 de enero de 1777. Son 13 hojas en las que se da cuenta de lo acordado en la reunión mantenida. En la cuarta junta, del 23, se informa de las 29 preguntas que se realizan a cada representante de los puertos de Galicia que quieran acogerse a los fondos de la institución. En la quinta comienzan los interrogatorios a estos representantes con la subdelegación de Sada y Betanzos, Bayona, Pontevedra, Marín, Carril, Villanueva y Villamayor, Finisterre, Cangas, Vigo, Sanxenxo, Portonobo, O Grove, Viveiro, Son, Palmeira, Santa Eugenia y Deán, Caramiñal, A Coruña y Malpica.

Cuerpo de Gremio, 4 las otras 2 eventuales y compuesta cada una de 3 ô 4 lanchas»³⁵. Los pescadores se dedican a la sardina con traña, jeito y el chinchorro armado como jeito, pero igualmente, y de forma ocasional, pescan merluza y algún abadejo con volantes fabricados en su propia casa. En las respuestas que siguen, el representante del gremio de Viveiro hace constar que en aquellos momentos no se necesitarían más barcos de pesca, ya que no tienen gentes con que tripularlos debido a que la mayoría de los gremiales están enrolados en la Matrícula de Mar y sirviendo en la Armada. Por otra parte, hace hincapié en la necesidad de tener más aparejos, pero de los elaborados en Ribadeo, de mayor calidad que los de Burela. Calcula que el coste de los necesarios por embarcación puede ascender a 2.500 reales de vellón.

A diferencia de lo que sucedía en la mayor parte de Galicia, no usaban el cerco real, porque la costumbre había sido el empleo del jeito y la traña, artes más adaptadas a las rías norteñas, en las que la abundancia de broza podía romper con facilidad la bolsa del mencionado cerco. En su puerto carecen de tinglados de manipulación y transformación de la pesca, por lo que, no habiendo quien les compre la pescada en fresco, la salan en sus casas, al igual que la sardina, cortándole la cabeza y eviscerándola al modo gallego, pues no conocían el francés que se les proponía por parte de los responsables del montepío. Las cabezas las utilizaban para el consumo casero, las donaban como alimento de pobres y servían de abono en las tierras de labor. La pesca en fresco se consumía en las propias villas o en el traspais inmediato (Lugo, Villalba, Mondoñedo...), adonde era llevada por arrieros, o en Castilla, transportada por maragatos. La sal era aportada por los alfolíes de Viveiro, Ribadeo o Santa Marta de Ortigueira, adonde llegaba de forma legal en un principio procedente del Mediterráneo, y después, de la bahía de Cádiz y Baleares por real orden, cuando no de Portugal de contrabando. Cada patrón de embarcación tomaba la sal que necesitaba para la compañía constituida, con certificación de su comisario, que tenía mucho celo en que la medición fuese la correcta, para evitar fraudes.

Del cáñamo y alquitrán para las redes, todo el norte lucense se nutría de Bilbao y de algún que otro puerto del país. Lo hacían al fiado, por un precio que oscilaba entre los 18 y los 21/4 de libra, y para ello pedían el dinero a préstamo, por el que solían pagar un 8 por 100 de interés. Se afirma que en las rías lucenses no había ajustes anticipados de precios por el pescado, hecho que puede resultar contradictorio con la presencia de jábegas para estas fechas, en la zona considerada, de la mano de los catalanes, introductores del precio acordado de antemano para el pescado capturado en la costera. Los agremiados eran partidarios de prohibir absolutamente los rapetones con cope, que «se hicieron con los despojos de las xavegas, y los palangres de media burdela para abaxo. Que no se pesque al volante de puntas a dentro por causar espanto a la sardina impidiendo su entrada en las Rías, pero si con la liña»³⁶.

(35) ACS, Montepío de pesca..., pp. 33-36. Cit. por LEAL BÓVEDA, 2016.

(36) LEAL BÓVEDA, 2016.

Para lo que nos ocupa sobre la Matrícula de Mar, Luis Seoane constataba que «la decadencia de su puerto [Viveiro] consiste en la escasez de pesca que de años a esta parte se experimenta por falta de marinería»³⁷. Finalmente, da noticias sobre los restantes puertos del Cantábrico: Celeiro, San Ciprián, Burela, Foz, Rinlo, Ribadeo y O Barqueiro, en los que, con pequeñas diferencias, encontramos las mismas características apuntadas para Viveiro, pero donde resalta la escasez de pesca por la falta de pescadores, enrolados en la Marina.

Descrita la Mariña lucense, venía a definir Ortegá de este modo:

«Que en el Barquero se emplean en la pesca de sardina y merluza con volantes. Que pueden dedicarse a la de abadexo por ser el mexor paraje de la Provincia. Que en la Quaresma pescan al congrio con la liña, forman 4 compañías con 15 lanchas. Que pueden aumentarse más aunque falta gente. Que sería conveniente se construyese un tinglado en el Barquero. Que venden en fresco y no pudiendo lo salan y salarían en sus casas. Que la salida es para Castilla. Que no necesitan dinero del Montepío para no verse en la precisión de tomarlo prestado. Que en puerto de Vales [Bares] está establecido un catalán que pescaba a la xavega y al palangre y prohibida la 1ª formó un rapetón con cope que destruye la cría. Que Bares tiene dos compañías con 3 barcos y hay un catalán»³⁸.

Hace así referencia a Pedro Galcerán, establecido aquí desde su base principal de Mugarodos en la década de 1760: «Que pescan a la sardina, congrio y pescada con los mismos aparejos que los antecedentes. Que en Espasante hay 2 compañías de igual numero de barcos que pescan sardina al xeito. Que en Cariño se pesca sardina, merluza y congrio. Que tienen 4 compañías con 7 lanchas».

En resumen, todo incide en una pesca basada en unos métodos extractivos, de conservación, transformación y comercialización muy rudimentarios, propios del Antiguo Régimen, contra los que habrán de chocar los traídos por los catalanes que, como se observa en lo descrito, al tiempo que tropiezan con los patrianos por el uso de la jábega —caso de Galcerán en Bares—, comienzan a imponer su sistema de compra de sardina mediante precio fijado de antemano, hecho que en ningún caso, como atinadamente apunta Carmona Badía, se puede calificar como un avance hacia la capitalización del sector de la pesca³⁹. Amén de describir las características del funcionamiento de cada puerto, incide Seoane en la falta de hombres a causa de estar sirviendo en los «Bageles de Su Magestad». La Matrícula de Mar suponía, pues, un grave obstáculo en el desarrollo de la pesca, y a todo esto vino a sumarse el conflicto entre terrestres y pescadores. En efecto, los matriculados disfrutaban del privilegio del monopolio de la explotación del mar, que quedaba prohibida a todos aquellos no inscritos, es decir los terrestres. La falta de

(37) *Ibidem.*

(38) *Ib.*

(39) CARMONA BADÍA, Xoan: *Producción textil rural y actividades marítimo-pesqueras en Galicia, 1750-1905* (tesis doctoral), 1983, p. 334.

hombres para la pesca por causa de la Matrícula empobrecía los puertos gallegos, y muchas voces se levantaron pidiendo libertad para que los terrestres pudieran ser embarcados como remeros o pescadores en épocas de escasez de brazos. En este sentido, el Ayuntamiento de Mondoñedo y los propios comerciantes de la salazón fueron actores muy activos en las súplicas a los monarcas para que permitieran la utilización en el mar de los antedichos terrestres. Se aducía que este permiso ayudaría a remediar la penuria que por aquel entonces se advertía en el abasto de pescado a todo el país, cuya principal causa era el exorbitante número de marineros ausentes de los puertos por estar enrolados en el real servicio.

Pero, en principio, las Ordenanzas de la Armada 1748, citadas aquí como uno de los remedios borbónicos para revitalizar la vida marítima española, eran contundentes a la hora de prohibir la explotación del mar a aquellos que no habían estado enrolados. Por ejemplo, en dicho año el subdelegado de Marina de Viveiro mandó poner en secuestro una lancha de pescadores propiedad del cura de Cobas y, prender a la gente que la tripulaba por ser labradores y no estar matriculada. Con tal motivo, el intendente general de Marina de Galicia reiteró una orden terminante en el sentido de que, bajo ningún concepto, «se permita pescar a quien no esté matriculado»⁴⁰. Pero la penuria y el hambre seguían asolando las costas gallegas por la ausencia de hombres que pescaran; y, dadas las reiteradas protestas del Ayuntamiento de Mondoñedo al monarca por tal motivo, en 1777, en el preámbulo del decreto que desarrolla el citado montepío de la pesca, «declara S.M. que la pesca será libre a todos los Naturales que viven en la costa y a los demas que quieran emplearse en esta ocupación con tal de que no pesquen con instrumentos y redes prohibidas por las Leyes y Ordenanzas y de ningun modo se permitiran el bou, la xabega, ni otros semejantes instrumentos perjudiciales a la conservación y aumento de la pesca en aquellos mares»⁴¹. Con todo, poco duraría la alegría, puesto que en 1781 y en sucesivos años, ante las presiones de las autoridades de Marina, el monarca acababa por suprimir la libertad de pesca ciñéndola exclusivamente a los matriculados, a pesar de que en el reinado de Carlos III, por ejemplo en 1776, de los 837 inscritos en la provincia marítima de Viveiro, unos 439 estaban ausentes en el real servicio⁴², de los que 90 pertenecían a Ortegal repartidos de esta forma: Bares, 8; O Barqueiro, 42; Espasante, 11; Santa Marta, 5, y Cariño, 24. Estaban presentes, faenando, 117, 12 en Bares, 53 en O Barqueiro, 11 en Espasante, 14 en Ortigueira y 27 en Cariño. Nótese el gran peso específico de O Barqueiro a la hora de aportar brazos a la Armada, factor relacionado, sin duda, con una mayor actividad pesquera si atendemos a la existencia de cuatro compañías de pesca con 11 lanchas descritas en la décima junta del montepío⁴³. Las guerras con Inglate-

(40) MEIJIDE PARDO: *La economía marítima...*, p. 40.

(41) LEAL BÓVEDA, 2016.

(42) AGS, Marina, Matrícula, leg. 270, doc. 1, sept. 1776. También en MEIJIDE PARDO, p. 44.

(43) LEAL BÓVEDA, 2016

rra y Francia, que se llevaban a los hombres de mar, y los conflictos de estos con los de tierra adentro merman las pesquerías del Cantábrico gallego, hasta el punto de que muchos puertos quedaban por estas fechas sin tráfico ni pesca.

Aún en los primeros años del siglo XIX persistía el problema, con sucesivos decretos de libertad de pesca y prohibición para los terrestres, tal y como se muestra en los siguientes documentos. En efecto, en julio de 1820, el alcalde de Ortigueira consultaba a la Diputación Provincial sobre «si podrían los terrestres del distrito aprovecharse de la ceba o estiércoles que estraen del mar sin que pudiese impedírselo el comandante de la marina». El pleno de la Diputación le respondía así: «... acordó en sesión de 18 declararlo así, y que el mismo alcalde haga entender al Comandante para que les ponga impedimento alguno, antes bien se preste á coadyuvar en esta parte al fomento de la agricultura, siempre que los labradores no se mezclen en la pesca que por privilegio es propia de los matriculados»⁴⁴. Se firmaba la resolución en A Coruña a 26 de agosto de 1820. Los enfrentamientos entre alcaldes y autoridades de Marina eran frecuentes, puesto que los intereses de ambos estaban enfrentados. Por una parte, los primeros tendían a favorecer a sus vecinos, mientras que los militares hacían lo propio con los agremiados, dando cumplimiento a las órdenes recibidas de estamentos superiores. La cuestión se complicaba más si cabe por el hecho de que no había una delimitación muy definida del espacio sobre el que debían regir unos y otros. Por el contrario, el 20 de julio de 1821, el Gobierno Político Superior de Galicia remitía una instancia al alcalde de Santa Marta en la que se le advertía de que «dispondrá V. se entregue a los interesados la adjunta instancia, relativa á que no se permita á los terrestres el egercicio de la pesca hasta la barra en este puerto, á fin de que la instruya como corresponde y previene su decreto marginal»⁴⁵.

En realidad, desde finales del siglo XVIII, las voces contra lo injusto de las condiciones en que se servía en la Armada eran muchas si se comparaban con lo que ocurría en el ejército, de forma que en 1797 José Caamaño hacía ver que «el remedio más activo y más seguro sería dejar las pesquerías en libertad absoluta, sin la más mínima traba (*sic*) ni visos de relación alguna con semejante matrícula»⁴⁶. Las protestas cobraron más fuerza a medida que avanzaba el siglo XIX, y amén de la supresión de la Matrícula, se insistía en la «desapa-

(44) AHMO, legajos de Fomento Marítimo, t. I-IV, doc. de 26 de agosto de 1820.

(45) *Ibidem*, doc. de 21 de julio de 1821. También BMNF, *Anuario Estadístico de la Pesca Marítima en España. 1906*, Dirección General de la Marina Mercante, Imprenta Alemana, Madrid, 1906, pp. XL-XLI.

(46) CAAMAÑO Y PARDO, Juan Joseph: «Representación a la Junta de Diputación de la Real Sociedad Cantábrica por su socio (...) sobre el estado de las pesquerías nacionales, causa de su decadencia y medios para restablecerlas...», en LARUGA, Eugenio: *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, vol. xv. Zaragoza, 1996, p. 41 (ed. facs.; ed. orig., t. XLIII, 1798; t. XLIV, 1799; t. XLV, 1800). Cit. por LÓPEZ SOSA, Ernesto: *El Estado, la Marina y el sector pesquero...* Consultado el 25 de octubre de 2018, a las 11:24.

rición de la jurisdicción de la Armada sobre cualquier asunto que tuviera que ver con la pesca, navegación, etc., a excepción de aquellos que tuvieran que ver con sus propios buques de guerra, bases o astilleros y se reclamaba el establecimiento de una verdadera libertad de industria que fomentara la pesca y la navegación comercial»⁴⁷.

La Matrícula de Mar fue abolida por fin en 1873 y sustituida por un nuevo sistema de reclutamiento de quintas similar al existente para el ejército, y diez años antes había dejado de tener efecto la denominada «segunda llamada». Previamente, por un decreto de las Cortes de Cádiz de 1820, se decretaba la libertad de pesca y navegación para todos los españoles.

Con todo, aún a principios del siglo xx persistían los problemas entre terrestres y mareantes, ya que a veces se permitía la extracción de broza a los primeros para abono de fincas, mientras que otras se les negaba. En efecto, los industriales salazoneros no desaprovecharon ocasión para que sus negocios fuesen lucrativos aun en las circunstancias más desfavorables para los pescadores, y en 1858, los de Celeiro, Viveiro, Vicedo y Bares reclaman al rey la libertad de emplear a los terrestres en tareas pesqueras ante la escasez de hombres de mar, enrolados en la Armada. Aducían que, habiendo hecho sus previsiones para la campaña pesquera del año, habían empleado gente de tierra adentro y, dada la negativa real a que así fuera, se veían en la necesidad de despedirla, provocando hambre y miseria⁴⁸.

Así, la explotación de los recursos del mar no se redujo a la actividad pesquera ya que, aprovechando las bonanzas y condiciones medioambientales de algunas rías como la de Ortigueira, habrán de instalarse varios parques de ostricultura, en los que se pondrán en práctica muchos de los conocimientos aportados por los franceses de Arcachón, etc.⁴⁹. En este sentido, para 1906, Federico Maciñeira tenía concesión en construcción en el distrito de Viveiro, en la parroquia de Riberas del Sor, lugares de Lama denominados Santana, Penas Pardas y Río Seco, otorgada por real decreto de 9 de abril de 1904, y otra en explotación en el distrito de Ortigueira⁵⁰. Previamente, en 1876, bajo la tutela y presencia de Mariano Paz Graells, vocal de la Junta Central de Pesca, comisionado del gobierno, se inauguraba en la playa emergente de las Rayas el Parque-Escuela de Ostricultura de Ortigueira⁵¹. Posteriormente, en 1878, quedaban colocadas medio millón de ostras por Simón Villa en el parque

(47) CORROZA, Canuto: *Estudio sobre una ley para el uso general del mar, para la navegación y los puertos*. Madrid, 1863. Ppp. 98-99. Cit. por LÓPEZ SOSA: *El Estado, la Marina y el sector pesquero...*, p. 5. Consultado el 25 de octubre de 2018, a las 11:24.

(48) LEAL BÓVEDA, José M.^a, y FERNÁNDEZ PACIOS, Xoan Ramón: «Sangue da Mariña e Ortegal na armada borbónica», en *El Progreso*, Lugo, 14 de octubre de 2018.

(49) AHMO, legajos de Fomento Marítimo, t. IV-V.

(50) BMNF: *Anuario Estadístico...*, pp. XL-XLI.

(51) AHMO, legajos..., doc. de 22 de septiembre de 1876.

número 12 de A Gándara, en un espacio comprendido entre Punta Finca y Punta de Pedro Selo⁵².

Cuadro 2. CENSO DE MAREANTES EN ACTIVO EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE MONDOÑEDO (1727-1776)							
<i>Puertos/años</i>	<i>1727</i>	<i>1739</i>	<i>1750</i>	<i>1754</i>	<i>1759</i>	<i>1771</i>	<i>1776</i>
Ribadeo	31	55	68	58	77	103	32
Rinlo	13	64	26	27	45	61	19
Foz	31	79	47	52	53	87	40
Burela	14	33	22	27	26	45	15
San Cibrao	48	64	55	54	59	62	17
Celeiro	49	54	30	60	97	109	42
Viveiro	45	30	38	37	82	118	32
Bares	17	26	17	8	12	16	
O Barqueiro	9	27	25	47	51	60	
Total	257	432	328	370	500	661	197

FUENTE: AGS, Marina, Matrícula, legs. 270, 276, 277, 281, 300. Cit. por MEJIDE PARDO (1973).
Elaboración propia.

(52) *Ibíd.*, doc. de 18 de abril de 1878. En un futuro próximo saldrá a la luz un trabajo sobre la ostricultura en Galicia, con especial dedicación a la comarca de Ortegal. En él se resaltarán la dependencia de esta de los estudios que por esas fechas se hacían en Francia, y se mostrarán las diferentes concesiones y métodos de trabajo existentes en Ortegal.

CUADRO 3. ESTADO DE LA MATRÍCULA DEL DEPARTAMENTO DE MARINA DE FERROL EN NOVIEMBRE DE 1791						
<i>Provincia</i>	<i>CLASES DE HÁBILES</i>					
	<i>Presentes</i>	<i>1790</i>	<i>1789</i>	<i>1788</i>	<i>Destino Desconocido</i>	<i>Total</i>
Santander	391	26	79	6	28	534
Ribadesella	186	36	35	2	6	265
Avilés	542	57	172	3	102	879
Viveiro	514	51	73	9	25	678
Pontevedra	2495	302	783	8	90	3687
La Coruña	1032	176	165	9	36	1423
Ferrol	1047	127	240	36	11	1471
Total	6207	777	1547	73	35	8937
<i>RESTO DE MATRÍCULA EFECTIVA SIN DISTINCIÓN DE CLASES</i>						
<i>Provincia</i>	<i>Embarc.</i>	<i>Capitanes o patronos</i>	<i>Muchachos</i>	<i>Maestranza</i>	<i>Inhábiles</i>	<i>Total</i>
Santander	193	89	113	13	319	534
Ribadesella	89	12	33	10	114	169
Avilés	270	113	141	141	425	822
Viveiro	140	33	98	32	331	494
Pontevedra	1227	409	543	110	2159	3221
La Coruña	530	126	353	44	724	1247
Ferrol	351	67	78	873	323	1341
Total	2800	849	1361	1223	4395	7828

Fuente: AGMAB, leg. Matrículas, Generalidad, 1790-1791. Cortesía de Carmona Badía.
Elaboración propia.

<i>Gente de mar</i>		<i>Pontevedra</i>			<i>A Coruña</i>			<i>Ferrol</i>			<i>Viveiro</i>			<i>Avilés</i>			<i>Ribadesella</i>			<i>Santander</i>			<i>Total</i>		
		*1	*2	*3	*4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Pilotos	10				45	6	1		1	1	1		4	1	23	3	4		2	2		8	32	2	144
Oficiales			3		1	1																			7
Patrones	44				12	2	3		61		2		4		78	2	8		11			53	1		414
Artilleros	13	46	46	5	63	9	0		16	23	34		2	7	44	8	15		2	35		23	9	73	1747
Marineros	12	50	78	6	79	3	7		29	27	29		1	16	29	9	11			43		19	2	55	2132
Grumetes	22	15	22	11	72	8	8		33	33	56			44	55	8	48		4	15		53	15	24	5392
Muchachos	45	24			24	1	26		42	1	7				15	2			80			84	5		1185
Maestranza																									
Carpinteros	51				30				44	10	35				10	8			8			12			821
Calafates	66				6				25	37	49				7				1			2			420
Armeros					2					1															4
Toneleros					1				6	1					12	2									27
Faroleros									8	1															9

Inhábiles	21		18		37		80		5		34		9		27		3		83		39		9		4		103		308		2		10		4574	
	67	8	40	38	80	38	47	144	5	35	0	33	7	80	6	28	1	12	3	18	9	1	7	15	170	16	2649	7	5	16	5	76				
Marinería																																				
Maestranza																																				
Embarca																																				
De cruz																																				
De vela latina y tráfico																																				
De pesca																																				

Nota: que con motivo de estar en principio de este año toda la gente de mar en el servicio. No se manifiestan las cuadrillas de embargo y se expresarán en el siguiente con distinción de clases. Ferrol 6 de julio de 1791

*1 Existentes y con destinos inmediatos *2 en destinos de remoto regreso *3 En campaña *4 Embarcaciones de 465 a 500 tns

FUENTE: AGMAB, leg. Matrículas, Generalidad, 1790-1791. Cortesía de Carmona Badía. Elaboración propia.

Con todo, sabemos también que, por ley de 1820 aprobada en las Cortes, los ayuntamientos de origen de la marinería aportaban una parte proporcional de la soldada que percibían los matriculados, con cargo a contribuciones especiales. Por añadidura, debían asumir los gastos que ocasionaba el traslado de los quintos hasta el lugar de destino. Los hombres enrolados tenían el derecho de dejar a sus familiares la mitad de los salarios que por aptitud tuvieran⁵³. Para hacernos una idea aproximada de cómo eran embarcados los jóvenes en los bajeles reales, debemos acudir a los documentos del Archivo Histórico Municipal de Ortigueira, de modo que podamos saber su origen, el nombre de sus padres, tíos, hermanos y esposas, qué funciones desempeñaban en los navíos, cuándo habían ingresado en filas, cuánto cobraban, cuánto duraba la campaña, etc.:

Cuadro 5. «RELACIÓN QUE YO DN. FRANCISCO DE PAULA CALBO OFIZIAL 1º DEL MINISTERIO DE MARINA Y CONTADOR CELANTE DE ESTA PROVINCIA (VIVEIRO) DOY AL AYUNTAMIENTO DE STA.MARTA DE LOS PADRES, MUJER, TÍOS Y HERMANOS DE LOS INDIVIDUOS QUE SE HALLAN EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ARMADA NACIONAL Y QUE DEBEN COBRAR LA PARTE DE SUELDO QUE LES DEJAN POR DICHO AYUNTAMIENTO, SEGUN SE PREBIENE EN EL ART. 30 DEL DECRETO DE CORTES DE 8 DE OCTUBRE DE 1820, SANCIONADO EN 27 DEL MISMO»⁵⁴

<i>Domicilio</i>	<i>Nombre del preceptor y matriculado</i>	<i>Categoría</i>	<i>Soldadura</i>
Santa Marta	A Nicolasa Fernández madre de Antonio Orjales hijo de Juan	Artillero	83 Reales y 11 maravedís desde 1º de Mayo de 1819 hasta fin de septiembre siguiente
Cariño	A Isabel Fernández mujer de Vicente do Río hermano de Manuel	Marinero	Debe percibir mensualmente 66 reales y 22 maravedís de 1º del mes d enero de 1820 hasta julio de 1821
Santa Marta	A Vicenta Castrillón mujer de Vicente do Vale hermano de Valentín	Marinero	Debe percibir mensualmente 66 reales y 22 maravedís de 1º del mes d enero de 1820 hasta julio de 1821

(53) Ib., doc. de 9 de julio de 1821.

(54) Ib., doc. datado en Viveiro el 16 de enero de 1821.

Cariño	A Vicenta Noba mujer de Antonio Sanclaudio hermano de Fernando	Marinero	Idem en todo
«	A Francisco Nobo (...) de Antonio	«	«
«	A Josefa Piñón madre de Silbestre Pereira hermano de José	«	Idem hasta fin de Marzo de 1821
«	A Rita de Vila madre de Miguel Sastre hermano de Bernabé	«	Mensualmente 66 reales y 22 maravedís desde 1º de Enero hasta fin de Marzo de 1821
«	A María Rosa Nobo madre de José de Quiza hermano de Vicente	«	Idem hasta fin de julio de 1819
«	A María Antonia Fernández mujer de Antonio do Pico hermano de Otro	«	Idem hasta fin de Marzo de 1821
Santa Marta	A Juan Baptista Trinquete padre de Miguel y en su defecto a su hermana Susana	«	Mensualmente 50 reales ... desde 1º de Febrero de 1820 hasta fin de Abril de 1821
Cariño	A Josefa Fernández mujer de José Ferreiro hermano de Vizente	«	Idem desde 1º de Septiembre de 1819 hasta fin del mismo por haber fallecido
«	A Antonia Fernández mujer de José Antonio da Vila hermano de Manuel	«	Idem desde 1º de Febrero de 1820 hasta fin de Abril de 1821
«	A Vicenga Días mujer de Antonio de Ben hermano de Francisco	«	Idem en todo
«	A Vicenta Posada mujer de Gaspar Fontenla hermano de Pedro	«	Idem hasta fin de Septiembre de 1821

«	A Vicenta Fernández mujer de Antonio Lorenzo hermano de otro	«	66 reales y 22 maravedís desde 1º de Octubre de 1820 hasta fin de Marzo de 1822
«	A Gabriela de Sande madre de Agustín San Pedro hermano de Manuel	«	Mensualmente 50 reales desde 1º de Mayo de 1820 hasta fin de Septiembre de 1821
«	A Antonia Segueiro madre de Domingo Antonio Pego hermano de Ramón	«	Idem 75 reales y 10 maravedís por idem a plata desde 1º de Abril de 1820 hasta fin de Julio de 1821
Cariño	A Vizzenta da Pena madre de Thomas Andrés Ventosa hermano de Luis	«	Grumete 40 reales desde 1º de Mayo hasta fin de Septiembre de 1821
«	A Justo de Castro padre de Juan	«	Idem 30 reales
«	A María Noba madre de José Bernardo Pego hermano de otro	«	Idem de 40 reales en este dicho tiempo
«	A Antonia Rodríguez madre de Ramón Rodríguez hermano de Andrés	«	Idem en todo

FUENTE: AHMO, legs. de Fomento Marítimo, t. I-IV, doc. datado en Viveiro el 16 de enero de 1821. Elaboración propia.

Como puede verse, hay una proporción bastante ajustada entre solteros y casados (11/10); como centro exportador de hombres de mar predomina Cariño; la categoría más nutrida es la de marinero, y los sueldos disminuyen en función de la relevancia del puesto ocupado (artillero, marinero o grumete). Con todo, los ayuntamientos, ante la orden de enviar al Gobierno Político de Galicia la relación de los matriculados locales para proceder a los pagos correspondientes, se mostraron muy reacios, sobre todo por falta de numerario, de forma que, el 21 de mayo de 1821, desde el gobierno se comunica al alcalde de Ortigueira lo que sigue:

«Se hizo ya demasiado escandalosa la morosidad que noto en la mayor parte de los Ayuntamientos de la Provincia, que olvidandose de lo que previene el Art. 14 de la Ley de 27 de Noviembre del año ultimo, no me han dirigido las listas por duplicado de los hombres de mar que corresponden a sus Distritos. Esta reprehen-

sible omision me es mui desagradable, tanto mas quanto que inmediatamente tengo que remitir al Gobierno una de las referidas listas que cita el expresado Art. Espero pues que V. por todos los medios imaginables haga que los Ayuntamientos de ese Partido me las dirijan precisamente al termino de 15 dias contados desde el recibo de esta y si no lo ejecutan pasados que sean desde luego los hago responsables de las consecuencias que produzca su indolencia, sin perjuicio de las demas providencias que me parezcan oportunas...»⁵⁵.

En este sentido, a partir de principios del XIX se otorgaba poder a los alcaldes para dar licencia a los chicos que la habían solicitado con causa justificada, previa aportación de la conformidad (patente formal) del comandante de Marina de la plaza. Así se le comunicaba al de Ortigueira el 10 de mayo de 1821 por parte del secretario de Estado del Despacho de la Gobernación⁵⁶.

No parece que la indignación gubernativa por no haber recibido las copias de las listas de pagos les importara mucho a los alcaldes, ya que el 2 de junio de 1821 se amenazaba al de Ortigueira de este modo:

«Si las listas por duplicado de los hombres de mar no están en mi poder al tiempo que he prefijado a V.I. en circular del 21 de Mayo próximo pasado impondré al Ayuntamiento que no le egecute la multa porporcionada a la falta que comete y lo digo a V.I. a fin de que inmediatamente disponga se circule en todo ese partido por el mas exacto cumplimiento...»⁵⁷.

En ocasiones había que proceder a rectificar los datos de la inscripción y paga⁵⁸:

Cuadro 6. «AYUNTAMIENTO DE S. ^{TA} MARTA DE ORTIGUEIRA. RELACIÓN DE LAS NOVEDADES OCURRIDAS EN LAS ASIGNACIONES DE MARINERÍA QUE DEBERÁ TENER PRESENTES ESTE AYUNTAMIENTO EN PAGOS SUCESIVOS QUE VERIFIQUE. 1822»		
<i>Nombre</i>	<i>Clase</i>	<i>Novedad</i>
Nicolasa Fernández madre de Antonio Orjales	Artillero de mar	Está suspendida la asignación de este individuo en 1º de octubre de 1819 por no revalidada y con arreglo al decreto de las Cortes de 9 de noviembre de 1820 que previene el corte de cuentas en fin de junio del mismo año no puede satisfacerse ninguna cantidad

(55) Ib., doc. de 21 de mayo de 1821.

(56) Ib., 10 de mayo de 1821.

(57) Ib., 2 de junio de 1821.

(58) Ib., 16 de (?) de 1822.

Vicenta Castrillón mujer de Vicente do Vale	Marinero	Debe satisfacerse su asignación de 66 reales ... desde 1º de julio de 1820 hasta fin de febrero de 1821 tomándole en cuenta las cantidades que ya le haya pagado este ayuntamiento
Juan Bautista Trinquete padre de Miguel	«	Le corresponde su asignación de 50 reales de vellón desde 1º de julio de 1820 hasta fin de abril de 1821 que debe satisfacerse Con baja de lo que ya tenga percibido.

FUENTE: AHMO, legs. de Fomento Marítimo, t. I-IV, doc. de 16 de enero de 1822. Elaboración propia.

Otros tenían la suerte de quedar separados del servicio por sorteo, aunque sujetos a que pudieran ser llamados en cualquier instante:

Cuadro 7. «RELACIÓN DE LOS YNDIVIDUOS MATRICULADOS DE LOS PUERTOS QUE SE EXPRESAN QUE HAN SIDO SEPARADOS DE LA MATRÍCULA Y SU FUERO EN REVISTA EXTRAORDINARIA DE INSPECCION QUE ACABO DE PASAR A LA MARINERÍA DEL DISTRITO DE SANTA MARTA»	
<i>Domicilio</i>	<i>Nombres</i>
Senrra	Amido Area hijo de Vicente
Piedra	Andrés M. ^a Area hijo de Juan
Idem	Esteban Albo hijo de Pedro
Santiago de Mera	Juan Breixo hijo de Antonio
San Adriano	Julián Corgos hijo de Francisco
Santiago de Mera	Juan de Cubelo hijo de domingo
Luama	Cayetano de Castro hijo de Julian
San Pablo de los Freires	Francisco Cribeiro hijo de Antonio
San Adriano	Juan Espiñeira hijo de Tomas
San Martín do Porto	Francisco da Fraga hijo de Pedro
En Puente Deuhume	
Mañon	Vicente da Fraga hijo de Antonio
San Adriano	José Garote hijo de Pablo
Senrra	Martín Gómez hijo de Antonio
San Sebastián	José Garcia hijo de Ponceano

Cuña	Bernardo Gómez hijo de José
San Claudio	Juan López Alfeirán hijo de Antonio
San Sebastián	Salvador de Lago hijo de Juan
Santa Marta	Juan López hijo de Lino
Cristóbal de couzadoiro	Vicente López hijo de Salvador
San Sebastián	Dondº? Martínez hijo de Juan
Santa Marta	Luís Martínez hijo de Juan
San Adriano	Gregorio Mol ^{co} hijo de Fernando
Sismunde	Gregorio Vicente Montouto hijo de José
San Adriano	Ignacio Esteban Nobo hijo de Domingo
Idem	Pedro Pérez hijo de Francisco
Senrra	Domº Antonio Pereira hijo de Francisco
Santa Marta	Domº Rodríguez hijo de Antonio
Ladrido	José Regueira hijo de Juan
Piedra	Julián Miguel de Santº hijo de Vicente
<i>DISTRITO DE ESPASANTE</i>	
Puerto de Espasante	José Canoura hijo de Francisco
S.ª Ju.º de idem	Domº de Castro hijo de Juan
Idem	Andrés Chavarria hijo de Juan
Céltigos	Domº López hijo de Salvador
Espasante	Francisco Piñeiro hijo de Tomas
Idem	Antonio Piñeiro hijo de Vicente
Idem	Juan da Pena hijo Ambrosio
Idem	Benito do Rego hijo de Pedro
Idem	Ramón de Sande hijo de Vicente
Idem	Vicente da Vila hijo de Eugenio
Céltigos	Vicente Reboredo
<i>DISTRITO DE CARIÑO</i>	
Cariño	Andrés Armada hijo de Jose
Idem	Antonio de Ben hijo de Francisco
Idem	Andrés da Dorna hijo de Juan
Idem	Felipe Freire hijo de Juan

Espasante	Juan de Castro hijo de Justo
San Sebastián	Ygnacio Carro de Aguas
Cariño	Andrés Freire hijo de Juan
Loyba	Vicente Fernández hijo de padre incoguroto y de Nicolasa Fernández
Piedra	Juan Vicente Fontenla hijo de Vicente
Cariño	Gaspar Freire hijo de Vicente
Mosteiro	Lorenzo Pérez hijo de Antonio
Cariño	José Lorenzo hijo de Geronimo
Idem	Bartolomé Marínez hijo de Vicente
Idem	Juan da Pena hijo de Francisco
Idem	Ramón Rodríguez hijo de Andrés
Idem	Vicente Manuel Sastre hijo de Bernabé
Landoy	Antonio Villar hijo de Luís
Sn. Salvador de Couzadoiro	Salvador Villasuso hijo de Cayetano
Cariño	Vicente Zerate hijo de José

FUENTE: AHMO, legs. de Fomento Marítimo, t. I-IV., doc. de 28 de mayo de 1826. Elaboración propia.

Otro ejemplo lo tenemos el 18 de junio de 1859:

- Ramón Pardo, de Roque vecino de Santiago de Landoy
- Vicente López de padre incognito, de Santa María de la Piedra
- Francisco Antonio Montero, de José, Idem de Idem
- Agustín Montero, de Antonio, Idem de Idem
- Vicente Novo, de Francisco, Idem de Idem
- Andrés Montero, de José, Idem de Idem
- Pedro Díaz, de Tomás, Idem de Idem
- José Togeiro, de Antonio, Idem de Idem
- Antonio de Lago, de Antonio, Idem de Idem
- Luís Pego, de Juan, Idem de Idem
- Antonio do Río, de Esteban, de San Antonio da Veiga
- Francisco Gómez, de Esteban, Idem de Idem
- José M^a Lage, de Bernardo, Idem de Idem
- José Fermín Gómez, de Esteban, Idem de Idem
- Andrés Armada, de Agustín, Idem de Idem
- Fernando da Pena, de Gregorio, Idem de Idem
- Francisco Domenech, de Miguel, Idem de Idem
- Francisco Cobelo, de Antonio, Idem de Idem
- Andrés María Abellas, de Francisco, Idem de Idem
- Vicente María Picos, de Antonio, Idem de Idem
- José Debem?, de Andrés, Idem de Idem

- José San Claudio, de Antonio, Idem de Idem
- Vicente Sastre, de Miguel, Idem de Idem
- José Abellas, de Francisco, Idem de Idem
- Vicente Altesor, de Francisco, Idem de Idem
- Antonio Pego, de otro, Idem de Idem
- Antonio Altesor, de Francisco, Idem de Idem
- José M^a Pereira, de José, Idem de Idem
- Bernardo de Santiago, de José, Idem de Idem
- José Pego, de Vicente, Idem de Idem
- José Altesor, de Francisco, Idem de Idem
- José Picos, de Manuel, Idem de Idem
- Pablo Altesor, de Francisco, Idem de Idem
- José Armada, de otro, Idem de Idem
- José San Claudio, de Antonio, Idem de Idem
- Francisco Montero, de Antonio, Idem de Idem
- José Sobrevilla, de otro, Idem de Idem
- Gregorio Lamela, de Antonio, Idem de Idem
- José da Bouza, de Josefa, Idem de Idem
- José Tenreiro, de Felon, Idem de Idem
- Vicente López, de Antonio, de Sta. María de la Piedra
- José Vilarnovo, de Gregorio, de San Esteban de Sismundi
- José Llorea, de otro, Idem de Idem
- José Vilar, de Luís, Idem de San Pedro de Feás.

FUENTE: AHMO, legs. de Fomento Marítimo, t. I-IV, doc. de 18 de junio de 1859. Elaboración propia.

Cuando había suerte y se cumplía con el servicio naval, se podía regresar a casa vivo, aunque esto aconteciera las menos de las veces⁵⁹:

Cuadro 9. «RELACIÓN DE INDIVIDUOS DE MAR QUE SE HAN DADO DE BAJA EN EL ARSENAL DE FERROL PERTENECIENTES A LA MATRÍCULA DE ORTIGUEIRA. 1822»		
<i>Nombre</i>	<i>Clase</i>	<i>Novedad</i>
Antonio Rodríguez San Claudio hijo de Fernando	Artillero	Fue pasaportado en 15 de marzo por haver cumplido las campañas de Ordenanzas
Juan Méndez Casariego de Domingo	«	Idem en 22 del mismo
Miguel Sastres hijo de Bernabé	Marinero	Fueron pasaportados en 17 de febrero por haver cumplido las campañas de Ordenanzas
Salvador Pereira de Josef	«	

(59) Ib., 28 de mayo de 1826.

Josef Antonio Vila de Manuel	«	Josef Antonio Vila de Manuel
Josef Fernández de la Barrera Juan	«	Idem en 22 por idem
Vicente do Vale de Valentín	«	«
Domingo Antonio Pego de Ramón	«	Domingo Antonio Pego de Ramón

FUENTE: AHMO, legs. de Fomento Marítimo, t. I-IV, doc. de 16 de enero de 1822. Elaboración propia.

Los libros de nacimientos y matrimonios del Archivo Diocesano de Mondoñedo contienen referencias a aquellos marineros que eran licenciados por cumplir con el servicio en la Armada, y se convierten en otra de las fuentes fundamentales para el estudio de este tema. Véanse por ejemplo los de 1784, en los que se especifica que Domingo Nobo, Antonio Martínez, Vicente Pernas, Vicente Pérez, Thomás Casal y otros regresaban de la guerra luego de servir en las lanchas cañoneras⁶⁰.

Vista la Matrícula de Mar relativa a las levas de brazos para la Armada, cabe ahora dar una visión estadística del número y tipo de embarcaciones existentes en el Cantábrico para el tránsito del siglo XVIII al XIX:

Cuadro 10. EMBARCACIONES DE LA PROVINCIA MARÍTIMA DE VIVEIRO 1787					
<i>Subdeleg.</i>	<i>Puertos</i>	<i>Embs. mayores</i>	<i>Embs. menores</i>	<i>Nombre de las embarcaciones</i>	<i>Toneladas</i>
Viveiro	Viveiro	1		<i>S. Antonio y Ánimas</i>	20
		1		«	12
		1		<i>N.ª S.ª de la Guía</i>	12
			15	Lanchas de pesca	De 5 a 2
	Celeiro	1		<i>Jesús, María y José</i>	44
		1		<i>N.ª S.ª de Lieiro</i>	12
		1		<i>N.ª S.ª del Carmen</i>	12
		1		«	104
			13	Lanchas de pesca	4 a 1
		1		<i>El Dulce Nombre de Jesús</i>	100

(60) Archivo Diocesano de Mondoñedo, Libro de matrimonios, 1747-1838.

		1		<i>N.ª S.ª de Pastoriza</i>	30
TOTAL (VIVEIRO + CELEIRO)		9	28		
	San Ciprián	1		<i>La Virgen de Lieiro</i>	20
		1		<i>N.ª S.ª de los Dolores</i>	20
		1		<i>S. Antonio y Ánimas</i>	17
		1		<i>S.ºo Cristo del Socorro</i>	15
		1		<i>S.ºo Cristo de la Veracruz</i>	14
		1		<i>El Dulce N.ºe de Jesús</i>	12
		1		<i>S. Antonio y Ánimas</i>	12
		1		<i>S. Buenaventura</i>	12
		1		<i>S. Antonio</i>	11
		1		Lanchas de pesca	24 a 1
	Burela		6	Lanchas de pesca	5 a 14
TOTAL (BURELA+ S. CIPRIAN)		9	11		
Ribadeo	Ribadeo	1		<i>S.ºa Rosalía</i>	30
		1		<i>N.ª S.ª del Portal</i>	25
		1		<i>S.ºo Cristo del Buen Viaje</i>	24
		1		<i>N. S. Montserrat</i>	20
		1		<i>N. S. del Carmen</i>	20
		1		«	20
		1		«	18
		1		«	18
		1		<i>Ramón y Ánimas</i>	15
		1		<i>S.ºmo Sacramento y Ánimas</i>	15
		1		<i>N.ª S.ª de los Dolores</i>	15
		1		<i>Juan Bap.ºa</i>	12
		1		<i>N.ª S.ª del Carmen</i>	10
		1		<i>Ym</i>	10
		1		Lanchas de pesca	5 a 24
		1		Lanchas de pesca	10 a 4
	1			<i>N.ª S.ª del Carmen</i>	10

			12	Lanchas de pesca	6 a 1
TOTAL (RIBADEO + RINLO + FOZ)		16	21		
Santa Marta	Santa Marta	1		Lanchas de pasaje y pesca	6 a 2
	Cariño		10	«	4 a 1
	Espasante		2	«	5 a 2
	Barqueiro	1		<i>N. S. de la Concepción</i>	15
		1		<i>S.t.º Cristo de Finisterre</i>	11
				Lanchas de pasaje y pesca	9 a 14
	Bares		3	Lanchas de pesca	4 a 3
TOTAL ORTEGAL		2	43		

FUENTE: AGMAB. Elaboración propia. Cortesía de José Manuel Vázquez Lijó y Xoan Carmo-na Badía.

De un total de 145 embarcaciones, destacan aquellas dedicadas a la pesca o al pasaje, 117 (75 por 100), de pequeño porte en tonelaje según se desprende de la tabla. Por el contrario, tenemos 36 embarcaciones mayores (25 por 100), destinadas en su mayoría al comercio de cabotaje, cuyo peso máximo no excede de 104 toneladas. Todo ello viene a confirmar para 1787 la tradición pescadora de estos puertos cantábricos, entre los que sobresalían Cariño, Viveiro y Celeiro, que contaban para estas fechas de finales del XVIII con la instalación de varios fomentadores catalanes de la pesca, como queda antedicho. Ribadeo, Celeiro y O Barqueiro mantienen una presencia de buques comerciales de cierta importancia, mucho más acusada en el primero de los casos, cuya vocación mercantil habrá de prevalecer sobre la pesquera, según establece Leal Bóveda en su obra ya citada.

Cuadro 11. «ESTADO QUE MANIFIESTA LOS NOMBRES, CLASE, PORTE Y LA VIDA DE LAS EMBARCACIONES DE PESCA QUE CONSTAN MATRICULADAS EN LOS PUERTOS DE ESTA PROVINCIA. 1802»				
<i>Puertos</i>	<i>Nombres</i>	<i>Clase</i>	<i>Porte por toneladas</i>	<i>Estado de vida o partes que faltan para el completo de ella</i>
Viveiro	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Lancha	5	Un tercio
	<i>Ydm</i>	Ydm	5	Ydm
	<i>N.ª S.ª de los Dolores</i>	Ydm	5	Ydm

	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	3	Ydm
	<i>S. Antonio S. Josef y Ánimas</i>	Ydm	4	Ydm
	<i>N.^{ta} S.^{ra} del Carmen</i>	Ydm	3	Ydm
	<i>Ydm</i>	Ydm	10	Un tercio
	<i>Ydm</i>	Ydm	15	Ydm
	<i>S. Josef y Ánimas</i>	Ydm	3	Nueva
	<i>N.^{ta} S.^{ra} de Liero y Ánimas</i>	Ydm	3	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	2	Un tercio
Cillero	<i>Ydm</i>	Ydm	2	Dos tercios
	<i>Ydm</i>	Ydm	2	Ydm
	<i>N.^{ta} S.^{ra} del Carmen y Ánimas</i>	Ydm	4	Ydm
	<i>Espíritu Santo y Carmen</i>	Ydm	6	Ydm
	<i>N.^{ta} S.^{ra} del Carmen</i>	Ydm	4	Un tercio
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	6	Nueva
	<i>Ydm</i>	Ydm	4	Ydm
	<i>S. Vizente Ferrer</i>	Ydm	3	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	3	Un tercio
	<i>Ydm</i>	Ydm	8	Nueva
S. Ciprián	<i>S. Ciprián y Ánimas</i>	Ydm	2	Dos tercios
	<i>N.^{ta} S.^{ra} del Carmen</i>	Ydm	15	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	4	Nueva
	<i>N.^{ta} S.^{ra} del Carmen</i>	Ydm	4	Ydm
Burela	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	3	Dos tercios
	<i>N.^{ta} S.^{ra} delos Dolores</i>	Ydm	1 ^{1/2}	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	5	Nueva
Noys	<i>Ydm</i>	Ydm	15	Dos tercios
	<i>S. Josef y Ánimas</i>	Ydm	12	Nueva
	<i>Ydm</i>	Ydm	12	Ydm
Vizedo	<i>S. Esteban</i>	Ydm	7	Dos tercios
	<i>Las Ánimas</i>	Ydm	5	Nueva
	<i>N.^{ta} S.^{ra} de la Paz</i>	Ydm	4	Nueva
	<i>N.^{ta} S.^{ra} de la Peña de Francia</i>	Ydm	15	Ydm

	<i>S. Cayetano</i>	Ydm	4	Media vida
	<i>La Paloma</i>	Ydm	4	Ydm
	<i>El Garrido</i>	Ydm	5	Ydm
Barquero	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	2	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Lanchas	3	Media
	<i>Ydm</i>	Ydm	7	Ydm
	<i>N.ª S.ª de los Dolores</i>	Ydm	2	Ydm
	<i>La SS.ma Trinidad</i>	Ydm	2	Ydm
	<i>La Flor</i>	Ydm	11	Nueva
	<i>Bote</i>	Bote	1 ^{1/2}	Un tercio
Santa Marta	<i>Dorna</i>	Dorna	1 ^{1/2}	Media
	<i>S. Luys</i>	Lanchas	1 ^{1/2}	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	2 ^{1/2}	Ydm
	<i>S. Josef y Ánimas</i>	Ydm	5	Ydm
	<i>N.ª S.ª del Carmen</i>	Ydm	1 ^{1/2}	Ydm
	<i>Bote</i>	Bote	2	Ydm
	<i>Bote</i>	Ydm	2	Un tercio
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Lanchas	3	Media vida
	<i>S. Juaquin y S.ª Ana</i>	Ydm	3	Ydm
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	4	Dos tercios
	<i>N.ª S.ª de la Caridad</i>	Ydm	2	Un tercio
	<i>S. Juan Bautista</i>	Ydm	3	Media vida
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	5	Dos tercios
	<i>Ydm</i>	Ydm	2	Un tercio
	<i>Ydm</i>	Ydm	2	Nueva
	<i>N.ª S.ª de Bares</i>	Ydm	4	Dos tercios
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	10	Un tercio
	<i>El buen Viaje</i>	Ydm	12	Nueva
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	2	Media vida
	<i>N.ª. S.ª del Carmen y Ánimas</i>	Ydm	2	Ydm
	<i>S. Fran.º Xavier</i>	Ydm	10	Ydm
	<i>N.ª S.ª del Carmen</i>	Ydm	3	Ydm

	Ydm	Ydm	11	Nueva
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	11	
	<i>N.^{ra} S.^{ra} del Carmen</i>	Ydm	10	
	<i>S. Josef y Ánimas</i>	Ydm	7	
	<i>S. Josef y la Peregrina</i>	Ydm	6	
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	4	
	<i>S. Juan Bautista</i>	Ydm	5	
	<i>S. Josef y N.^{ra} S.^{ra} del Carmen</i>	Ydm	2	
	<i>S. Antonio y Ánimas</i>	Ydm	2	
	<i>S. Josef</i>	Ydm	1 ^{1/2}	
	<i>N.^{ra} S.^{ra} del Rosario</i>	Ydm	2 ^{1/2}	

Para 1802, las cosas cambian, y de 145 barcas de pesca en 1787 pasamos a 77, con Viveiro, Celeiro, Rinlo y Cariño encabezando la lista en orden a una especialización funcional muy marcada en la pesca. Todo parece indicar que la Matrícula de Mar vuelve a requerir efectivos, puesto que la política exterior de Carlos IV (1788-1808), completamente marcada por la Revolución francesa, conducirá a España a la guerra de independencia contra Napoleón en los inicios del siglo.

Cuadro 11. «ESTADO QUE MANIFIESTA EL NOMBRE, CLASE, PORTE, VIDA, PERTENENCIA Y PARADERO DE LAS EMBARCACIONES PARTICULARES DEL COMERCIO Y TRÁFICO EXTERIOR QUE CONSTAN MATRICULADAS EN ESTA PROVINCIA A MI CARGO, VIVERO 11 DE SEPTIEMBRE DE 1802»							
Puertos	Nombres de las embarcaciones	Clases	Porte en toneladas	Estado de vida o partes que faltan para el completo de ella	Pertenencias	Fábrica	Actual paradero
Vibero	S. Antonio y Ánimas	Bergantín	12	Un tercio	Antonio da Ponte	España	S. Ciprian
	«	«	20	Nuevo	Luis López	«	«
	«	«	16	«	Lucas Orgales	«	Sta. Marta
	San Juan Bautista y Ánimas	Patache	12	Dos tercios	Benito Garzerán	«	Foz
	N. S. del Rosario	Paquebote	60	Media Vida	Josef Diaz Garzeran	«	Asturias
	N. ^{ra} S. ^{ra} del Rosario y los 3 Hernandez	Bergantín	120		«	Yngles	Malaga
Cillero	N. ^{ra} S. ^{ra} de Liheiro	Paquebote	12	Un tercio	Luis Sn Jurgo	Español	Asturias
	N.tra S.ra del Carmen	Ydm	12	Yd	Andrés García	Ydm	Foz
	S. Antonio y Ánimas	Bergantín	16	Nuevo	Josef de Ponte	Ydm	Ydm
	S. Josef y Ánimas	Bascote	12	Dos tercios	Luis Seis	Ydm	Sillero
	Jesús, María y Josef	Pinaza	11	Un tercio	Pedro Villarnea	Ydm	Vibero
	Virgen de Liheiro	Patache	20	Ydm	Diego Sánchez	Ydm	Coruña
	S. Antonio y Ánimas	Ydm	17	Ydm	Juan Martínez	Ydm	S. Ciprian
	S. ^o Christo de Liheiro	Queche marin	15	Nuevo	Ramón Díaz Farto	Ydm	Ferrol
	S. Josef y Ánimas	Bergantín	20	Ydm	Josef López	Ydm	Vizedo
Vizedo	N. ^{ra} S. ^{ra} del Carmen	Paquebote	30	Media	Bentura Catá	Ydm	Barquero

Barquero	San Antonio de Padua	Bergantín	70	Nuevo	Ydm	Ydm	Ydm	Monte-Video
Ribadeo	Las Ánimas	Pinaza	10	Ydm	Franco do Canto	Ydm	Ydm	Bayona de Galicia
	El Duque de Híjar	Fragata	600	Media	D. Fran ^{co} María Amor	Americana	Ribadeo	
	N. ^{ra} S. ^{ra} del Carmen y S. Josef	Bergantín	20	Un tercio	Juan Franco	Española	Ydm	
	La Sociedad	Ydm	180	Ydm	Fran ^{co} Bedia	Ydm	Ydm	
	S. Antonio y Ánimas	Ydm	110	Media	D. Fran ^{co} María Amor	Ynglesa	Carril	
	N. ^{ra} S. ^{ra} de Begoña	Ydm	110	Dos tercios	Ydm	Idm	Cádiz	
	Los dos Amigos	Goleta	45	Media	D. Pablo Antonio Merino	Española	Londres	
	La Serpiente	Ydm	38	Nuevo	D. José López S. Pedro	Ynglesa	Ferrol, o Coruña	
	Carmelita	Balandra	40	Media	Pedro Miranda Villa Amil	Española	S. Ciprian	
	La Biuda	Ydm	35	Un tercio	D. José López S. Pedro	Ynglesa	Bayona de Galicia	
	N. ^{ra} S. ^{ra} de Vila selan	Queche marín	13	Nueba	D. Pablo Antonio Merino	Ydm	S. Ciprian	
	N. ^{ra} S. ^{ra} del Carmen	Begantín	20	Un tercio	Juan Franco	Española	Ferrol	
	N. ^{ra} S. ^{ra} de la Concepción	Queche marín	14	Viejo	D. Fran. ^{co} Casariego	Ydm	Xijon	
	S. Antonio y Ánimas	Pinaza	10	Un tercio	Ant. ^o Fernández Trinidad	Ydm	Ribadeo	
	N. ^{ra} S. ^{ra} del Carmen	Bergantín	20	Viejo	Juan Antonio Marín	Ydm	Ferrol	

FUENTE CUADROS 10, 11: AGMIAB. Elaboración propia. Gentileza de José Manuel Vázquez Lijó y Xoán Carmona Badía.

Si en lo relativo a la pesca se había producido un descenso considerable de embarcaciones, lo mismo ocurrirá en lo concerniente a la flota de comercio, que se reduce a 32 efectivos. Se trata de pataches, paquebotes, pinazas, quechemarines y algún bergantín de 70 toneladas como el *San Antonio de Padua*, que con base en el puerto de O Vicedo hace comercio con Ultramar, en concreto con Montevideo. Otro ejemplo de comercio exterior será la goleta *Dos Amigos*, de 45 toneladas, de Ribadeo, que se adentra hasta Londres. El resto no dejará el horizonte de la costa gallega (la mayoría), asturiana o mala-gueña. De nuevo la faceta portuaria comercial estará dominada por Ribadeo, con 14 naves, seguido de Viveiro y Celeiro, con seis y cinco respectivamente.

Sea como fuere, la Matrícula de Mar fue complicada de gestionar, posiblemente desalentó las inversiones en el sector pesquero, y no logró el alistamiento y control de todos los profesionales del mar, ni cubrir por completo las demandas de hombres para la Armada en tiempo de guerra⁶¹. Para la Mariña lucense y Ortegá supuso el gangrenado de su pesca, por cuanto los hombres que iban a morir sirviendo en los «Reales Bageles de Su Magestad» no alimentaban a las familias que dejaban atrás, las cuales también quedaban huérfanas de dinero porque la Armada, o no pagaba, o lo hacía con mucho retraso.

(61) VÁZQUEZ LIJÓ, 2006, pp. 289-322.



Suplemento núm. 30 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 146 de 2019

