

Supervisión y control de los gremios de mar por las autoridades de Marina: los cabos celadores y otras disposiciones de la ordenanza de matrículas de 1751¹.

José Manuel Vázquez Lijó
Universidad de Santiago de Compostela

En las siguientes páginas analizamos alguna de las medidas de la Secretaría de Marina con la finalidad de controlar el funcionamiento de los gremios de mar en tanto en cuanto eran los órganos representativos de los matriculados. Nos ceñimos a la puesta en práctica de los mandatos de la Ordenanza de 1751, y sobre todo a lo que atañe a una figura puente poco conocida: los cabos de mar. En este terreno la política de los Borbones iría más allá en el Reglamento de matrículas de 1786, un intento, bastante infructuoso, de uniformidad estatutaria e intervención de las cuentas de las corporaciones de matriculados, que no se estudia aquí por falta de espacio.

Sin más preámbulo, el nuevo estatuto de derechos y deberes para la gente empleada en actividades marítimo-pesqueras que conllevó la refundación bajo los parámetros establecidos en la *Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada* de primero de enero de 1751², hizo necesario que en cada pueblo se crease, de no existir, una corporación “sin mezcla de otros oficios que no gozan los Privilegios de Marina”. Así lo disponía el artículo 148 de dicha normativa, en virtud del cual se respetaba la facultad de estos gremios de mar a la hora de elegir a su cuerpo directivo (“jurados, prohombres, clavarios y ministros”), según costumbre. No obstante, estos nombramientos y todos los acuerdos adoptados para su gobierno interno deberían ser confirmados por las autoridades de Marina, “atendiendo a que no se opongan a las Ordenanzas u Órdenes particulares, ni graven individualmente a unos más que a otros contra lo establecido y practicado ahora”. Armados de amplias competencias, los ministros del ramo se pusieron manos a la obra con el objetivo de supervisar el gobierno de estas asociaciones³.

¹ Este trabajo es fruto de mi tesis doctoral *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII* que estoy ultimando gracias a una beca doctoral de la Fundación Caja Madrid.

² Esta normativa era Título III, Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. El ejemplar que hemos consultado en Museo Naval (Madrid). Sig. R-98/208.

³ De inmediato actuó el titular del distrito de Marina de Avilés, José de Colosía, quien en 1751 pactó varios puntos en el orden gubernativo con los vicarios y mayordomos del gremio de mar de Gijón. Sin dejar de respetar la autonomía de este cabildo a la hora de fijar los métodos de contribución al fondo común y de decidir los fines de sus caudales, en el ejercicio de sus facultades,

La disconformidad de los capítulos de las antiguas constituciones de ciertos gremios de mar con la nueva legislación en materia de matrículas, motivó la formación de nuevos estatutos que, respetando en la medida de lo posible las prácticas consuetudinarias, se adecuasen a la normativa vigente. Precisamente, este fue el porqué del establecimiento, con fecha primero de enero de 1760, de los nuevos estatutos del gremio de mar de Tortosa, obra del entonces ministro principal de Marina y Montes de dicho partido⁴ en el ejercicio de las atribuciones que confería a las autoridades de este ramo el artículo 146 de la Ordenanza de 1751; a saber, se encomendaba a ministros provinciales y subdelegados la “policía de los matriculados, *prescribiéndoles Reglas*, que conspiren a su unión y buena armonía”⁵. No obstante, a pesar de ello, se dio el caso de puertos importantes, no simples villas de pescadores, que continuaron sin contar con una regulación corporativa de sus actividades. Para muestra Málaga, destacado enclave portuario de la costa andaluza, cuyos armadores, patronos y marineros, tanto del transporte como de la pesca, hasta 1774 no se constituyeron en gremio formal⁶.

En virtud del artículo 149 de la legislación a que nos venimos refiriendo a estos funcionarios de la Secretaría de Marina se les reconocía su competencia privativa “ con inhibición de audiencias o jueces que hasta ahora han intervenido en estas materias” a la hora de dictaminar en casos de “diferencias” en el seno de estas corporaciones con ocasión del nombramiento de cargos o de modificaciones en su régimen estatutario. Y no sólo eso, sino

Colosía inspeccionó las cuentas concernientes al arbitrio de 2 rs. en carga de pescado aprobado para financiar gastos de reparación del muelle gijonés, ya que desde que había sido establecido se desconocía el paradero de los ingresos percibidos por este concepto. Vid. Archivo General de Simancas (A.G.S.). Secretaría de Marina. Legajo (Leg.). 282. Documento (Doc.). A Graña, 25 de noviembre de 1751.

⁴ Vid. Archivo General de Marina D. Álvaro de Bazán (A.G.M.). Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Madrid, 27 de septiembre de 1760. Estos estatutos fueron confirmados posteriormente por Manuel de Zalvide y Luis Muñoz de Guzmán, con motivo de las revistas de inspección que dirigieron, el primero en el departamento de Cartagena a principios de la década de los setenta y el segunda en toda España a mediados de los ochenta.

⁵ Vid. Museo Naval (Madrid). R-98/208.

⁶ Vid. Villas Tinoco, S.L., <<La fundación del gremio de patronos, armadores y marineros de Málaga>>, en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 7, (1984), pp. 321-330.

que cuando la gravedad de la situación lo requiriese, cuando hubiese riesgo de desgobierno⁷, los subdelegados podrían presidir las juntas gremiales al objeto de cortar de raíz estas desavenencias, llamando a capítulo a los culpables.

Otra novedad de indudable trascendencia introducida por esta reglamentación fue la aparición “en cada pueblo” de la figura de unos subalternos de los subdelegados, a elegir por estos últimos. Nos referimos a los *cabos celadores* de la matrícula, que también fueron establecidos en Indias a partir de la orden de registro de profesionales del mar en 1776⁸. Su nombramiento no había sido contemplado en la anterior legislación fundamental en materia de formación de matrículas y ejercicio de la jurisdicción del Almirantazgo: la instrucción de 4 de noviembre de 1737⁹. Sin embargo, en 1740 se constata la existencia de un cabo celador en cada una de las siguientes localidades: Bormujos, Tomares, Huévar y Umbrete, todas ellas de la subdelegación de La Algaba. Debido a que aquí las autoridades de Marina no encontraron sujeto competente para ejercer como subdelegado, y considerando su cercanía a Sevilla, cabecera de partido marítimo, este distrito de escasa matrícula fue gobernado por el ministro principal de la capital hispalense con el auxilio local de los referidos cabos¹⁰. Es la única noticia que tenemos sobre ellos antes de su establecimiento definitivo conforme a la ordenanza de 1751.

⁷ “...quando tuvieren justo motivo de recelar que los empeños de las parcialidades puedan alterar la armonía de estos cuerpos” se lee. Vid. Museo Naval (Madrid). R-98/208.

⁸ Vid. Sagarra Gamazo, A., <<Una institución guipuzcoana, la Matrícula de Mar, implantada en y desde Cartagena de Indias, a través de los fondos del Archivo General de Simancas>>, en *Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana. VI Congreso Internacional de Historia de América*. Vitoria-Gasteiz, 1996, p. 115.

⁹ Esta instrucción, dirigida a los intendentes de Marina de los tres departamentos, junto con la real cédula de privilegios de la gente matriculada de 18 de octubre de dicho año se ha venido llamando Ordenanza del Infante Almirante D. Fernando. Copias impresas de una y otra en A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.871.

¹⁰ De las 34 subdelegaciones en que se dividía el departamento de Cádiz en 1740, sólo La Algaba y Chipiona, gestionada por el de Sanlúcar de Barrameda, no contaban por entonces con subdelegado propio. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 181. Docs. Cádiz, 31 de mayo y 5 de junio de 1740.

Centrándonos en sus disposiciones, estos auxiliares serían elegidos entre los hombres de mar o entre los profesionales de la maestranza; en todo caso, se trataría de personas de “la mayor satisfacción” de los ministros del ramo¹¹; éstos les entregarían las relaciones de gente y embarcaciones

“a fin de que cada uno cuide, en la parte que se le señalare, de que entre los matriculados no haya discordias ni desensiones; sepa sus casas de habitación para quando se ofrezca convocarlos o llamar a alguno separadamente, vigile que no exercite en la pesca ni se introduzcan en embarcaciones del comercio los que no fueren del gremio, zele de que tengan puntual cumplimiento las órdenes y les dé oportuno aviso de las infracciones o novedades que observare”.

En la legislación no queda claro si habrían de nombrarse cabos celadores de la marinería y cabos celadores de la maestranza. Nuestras dudas a este respecto tampoco las han despejado los expedientes de la Secretaría de Marina. En estas fuentes se alude genéricamente a cabos de matrícula o a cabos de mar o de marina, pero nunca a cabos de maestranza. Cabe pensar que salvo tal vez en las capitales departamentales, sedes de los grandes arsenales de la Corona donde los operarios de la construcción naval fueron más numerosos que la gente de mar registrada oficialmente, en el resto de los puertos una o varias de estas figuras puente vigilaron las actividades económicas y el comportamiento público de todos los miembros del cuerpo de la matrícula. Sustenta algo esta hipótesis el hecho de que en la propia ordenanza de 1751 se contemplaba el nombramiento de maestros carpintería y calafatería allí donde la maestranza tuviese un peso considerable, con funciones específicas: la inspección de las embarcaciones fabricadas o carenadas y el reconocimiento del estado de las que saliesen a navegar (art. 151).

No debe confundirse a los cabos celadores¹² con otros auxiliares nombrados por los dependientes de Marina en algunos puertos. A diferencia de las primeras, las segundas fueron

¹¹ Hacia 1770 el Intendente de Cádiz declaraba que era costumbre elegirlos entre los matriculados de “más crédito y juicio”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de ¿1770?.

¹² En esta categoría de delegados también cabe incluir a Ignacio de la Iglesia identificado en el Catastro de Ensenada como “ministro de Marina” en Muros, al que no se le regula utilidad alguna por esta dependencia, al margen su jornal como marinero. Vid. Archivo del Reino de Galicia (A.R.G.). Interrogatorio de la villa de Muros. Leg. 1.936.

plazas retribuidas y sin asiento en las asambleas gremiales. Por ejemplo, el Catastro de Ensenada nos informa de que el ministro de Marina de la provincia de Pontevedra nombraba “ a su arvitrio” un guardián en el cercano puerto de Marín para la “execución de sus órdenes, manteniéndole en este empleo por el tiempo de su voluntad”¹³. Esta plaza también existía en Vigo, donde actuaba como subordinado del capitán de puerto, siendo de su responsabilidad, entre otras competencias, el dar cuenta de toda embarcación y efectuar las pertinentes inspecciones de sanidad a la flota allí amarrada¹⁴.

Los cabos celadores se convirtieron en una pieza imprescindible en el gobierno de las matrículas confiado a los dependientes del llamado cuerpo del ministerio de Marina, ganando peso en el ámbito de decisión de sus colectivos profesionales. Así, en los protocolos notariales se constata su habitual presencia como testigos con ocasión del otorgamiento mancomunado de poderes del gremio¹⁵, y también declarando sobre asuntos privados de

¹³ Por julio de 1752 ejercía como tal Marcos Martínez, marinero hábil de 45 años. En 1780, un individuo homónimo ocupaba esta plaza, por lo que es probable que se trate del mismo, ya anciano; de ser así, cabría interpretar esta prorrogación como prueba del reconocimiento de su labor por los sucesivos ministros provinciales. Vid. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (A.H.P.P.). Catastro de Ensenada. Marín, Sta. María de la villa y puerto de. Libro Real de Legos. L-483, fol. 88v. Libro Personal de Legos. C-606/10, fol. 9r. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Gremio, 98. Doc. Pontevedra, 25 de marzo de 1780. Tal vez sus cometidos fuesen muy similares a los del llamado “guardia de la ribera mar”, documentado en el puerto de A Coruña en 1768.

¹⁴ En virtud de convenio de 4 de enero de 1754 entre el capitán de puerto D. Juan de Villavicencio y el guardián del mismo Pedro de Nogueira, este último tenía derecho a percibir cuatro y ocho reales de las embarcaciones de dos y tres palos, respectivamente, en las que efectuase inspecciones de sanidad. De los barcos “del Reino” (entendemos que gallegos) cargados con loza y otras mercancías, un real, y otro de cada yate portugués. Por último, de la flota pesquera ingresaría la mitad de los gravámenes impuestos por la capitania de puerto, aunque nunca más arriba de los ocho reales. En junio de 1766 Pedro Nogueira fue destituido por no contar con su certificación de matriculado cuando le fue requerida. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 309. Doc. Vigo, 14 de mayo de 1769.

¹⁵ Un ejemplo de ello, entre los muchos que se podrían citar, es la actuación en 1781 de José Antonio de Baia en Sanxenxo y Pedro Rial y Francisco Antonio de Lois para el gremio de la Moureira de la villa de Pontevedra. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela. Sig. 2.220 (1). Fol. 94r.

miembros de su corporación¹⁶. A menudo, fueron los encargados de informar a los subdelegados de la muerte de matriculados que dejaban hijos menores, al efecto de formalizar las tutorías y curadorías¹⁷. Entre las reglas para el gobierno de las matrículas que dictó Francisco Xavier García Sarmiento para sus subordinados en la provincia marítima de Pontevedra figuró la obligación del cabo celador de dar parte al subdelegado con prontitud de las embarcaciones “arrimadas”, es decir en desuso¹⁸; el incumplimiento de esta responsabilidad ejecutiva se castigaba con la prisión. Por otra parte, también intervenían en el suministro de sal; a este respecto, se reguló que cada individuo de la matrícula que necesitase abastecerse de este fundamental género, presentase en el alfolí papeletas de los cabos de mar visadas del ministro de Marina de la provincia o de un subdelegado¹⁹.

En las juntas de las corporaciones de mar estaban presentes en calidad de auxiliares del subdelegado correspondiente que era quien debía convocarlas²⁰. Las tareas cotidianas de los cabos venían determinadas por la actividad portuaria, pesquera o comercial de las localidades bajo su responsabilidad de gobierno. Lógicamente, se hacían más específicas en

¹⁶ Juan do Val, cabo de matrícula y “teniente de puerto” de la villa de Pontevedra, en razón de la solicitud de asiento de patrón por parte del portugués José Gil, testificó en enero de 1789 que el solicitante siempre había pagado las exacciones de la capitanía portuaria y los derechos llamados de *San Miguel*. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fols. 1r.-4v.

¹⁷ Así procedió José Pita, cabo celador del puerto coruñés de Santa Cruz, con motivo de la muerte de Jacinto de Puga. Al inventario póstumo de sus bienes (Coruña, 24 de noviembre de 1767) también acudió en calidad de testigo. Vid. Archivo Histórico del Colegio Notarial de A Coruña (A.H.C.N.C.). Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 36r-38r.

¹⁸ El objetivo era combatir los fraudes cometidos con el fin de gozar de la libertad de campañas que la ordenanza de 1751 reconocía para los propietarios únicos de embarcaciones. Vid. Museo de Pontevedra. Archivo de mareantes. Sampedro, 245. Doc. Vigo, 21 de octubre de 1752.

¹⁹ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.964. Doc. 22 de mayo de 1784.

²⁰ Por ejemplo, en Muros simultaneaban sus funciones los cuatro vicarios gremiales, que a su vez eran mayordomos de la cofradía del Santo Espíritu, con el cabo de mar. Vid. Archivo Histórico Universitario de Santiago. A.H.U.S. Protocolos notariales de Corcubión. Notario Bartolomé López Vaamonde. Prot. N° 1.629. Fols. 82, 93 y ss.

las capitales departamentales y en las localidades bajo su radio de influencia. Por ejemplo, el cabo de Neda cimentaba su infructuosa petición de sueldo en 1790 por su ejemplar ejercicio de esta plaza desde hacía más de dos décadas, sin demora alguna dando todo “cumplimiento de barcos para transitar tropas, reclutas de las vanderas, conductos, cuerdas de prisioneros” y demás operaciones vinculadas al Real Servicio que tenían lugar allí por ser uno de los enclaves más “verederos” a Ferrol²¹. En este orden de cosas, por su carácter de normativa a una escala territorial intermedia, debe mencionarse el conjunto de deberes que para los cabos de la matrícula se establecían en la *Ordenanza de Puertos* de la provincia de Viveiro formada en 1771, de cuya aprobación no tenemos constancia. Debido al notable tráfico mercantil en este distrito, el ámbito competencial definido para estos auxiliares de las autoridades de Marina estaba centrado en el servicio de practicaaje, cuya regulación era el objetivo declarado de dicha normativa. A los cabos se les hacía responsables del control del estado material y de los roles de tripulación de la flota, debiendo informar a sus superiores en caso de anomalías al respecto. También debían celar que los patrones y capitanes se presentasen en puerto a las autoridades de Marina, dando noticia del porte, carga, bandera y procedencia de sus embarcaciones, cuidando al mismo tiempo de que abonasen los derechos de anclaje y tonelaje al administrador o fiel de rentas reales. Asimismo, debían correr en la puesta en marcha del operativo de asistencia, con los medios materiales (lanchas, cables, etc.) y humanos (prácticos y bogadores) que fuesen necesarios, para socorrer a los barcos que por temporal u otro motivo se desamarrasen de los muelles o sufriesen cualquier percance de consideración en puerto o “en la ría”. Y era su deber impedir que los barcos soltasen lastre donde pudiesen obstruir los canales o fondeaderos portuarios, y por último asistir a la entrada y salida de los navíos del rey en las conchas de Viveiro y Bares, únicos enclaves de la provincia con calado suficiente para cobijar a buques mayores²².

Sus tareas más propiamente políticas, perfiladas muy por encima en la ordenanza de 1751, fueron precisadas en una *instrucción*²³ elaborada en 1786 por Muñoz de Guzmán en calidad de inspector general de la revista de matrículas entonces en curso. En resumen,

²¹ Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Neda, 22-XII-1790.

²² Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.871. Doc. Viveiro, 22 de mayo de 1771.

²³ La copia que hemos consultado en Museo de Pontevedra. *Archivo de Mareantes*. Sampedro, 285.

conforme a este vademécum, a los cabos de mar se les confiaban labores de policía (rondas), debiendo celar por la armónica convivencia de sus administrados puertas afuera y prevenir y denunciar llegado el caso malas costumbres, en particular la práctica de los juegos prohibidos y el abuso en el consumo de bebidas alcohólicas, incluso en el ámbito privado. En relación con esto último, son abundantes las referencias al gusto, a veces desmedido, de la marinería por vinos y aguardientes y sabemos que su oferta por los “holandeses del Mediodía” constituyó un lugar común del discurso anti-catalán en Galicia²⁴, donde la popular *caña* era un componente

²⁴ Si bien es cierto que los catalanes que operaban en Galicia compaginaban sus actividades en torno a la pesca, salazón y exportación de sardina, además de con inversiones en el *corso*, con el tráfico de bebidas alcohólicas, llegando en algún caso a arrendar el ramo del aguardiente (Vid. Alonso Álvarez, L., *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, 1976.; y Meijide Pardo, A., <<Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII>>, en *Vigo en su historia*, Vigo, 1980, pp. 332 y ss; Carmona Badía, X., *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*. Tesis doctoral inédita. Univ. de Santiago de Compostela, 1983, p. 389. Para este último investigador, el principal móvil de los primeros catalanes llegados a Galicia fue la introducción de aguardientes de su país) de ahí su interés en promover este consumo, no lo es menos que la línea argumental de eclesiásticos e ilustrados, miembros de la hidalguía rentista, pecaba de exceso. A la denuncia de Cornide al respecto (Cornide, J., *Memoria sobre la pesca de sardina en las costas de Galicia*, Madrid, 1774, p. 147). sumamos aquí otra desconocida y anterior. Está contenida en un memorial elevado en 1759 al Marqués de Esquilache, Secretario de Hacienda, por los párrocos de las cuatro feligresías de la ciudad de A Coruña, junto con los abades de los conventos de San Francisco y Sto. Domingo. En defensa de los intereses del gremio de mar de la capital coruñesa ante el “intrusismo”, acusaron a los fomentadores foráneos de establecer en cada taberna (más de 180, según su exagerado cómputo en la citada ciudad) “otros tantos figones que sirven de anzuelos u estímulos para beber, de cuio ocio y desorden resultan muchos pecados y escándalos que no puede evitar el más zeloso párrocho”, conductas que, bajo el palio del fuero de Marina, inhibidas las demás justicias, resultaban difíciles de contener y castigar. El inmovilismo socioeconómico preconizado por el estamento eclesiástico y tal vez ya entonces una supuesta resistencia de los catalanes al pago del diezmo -oposición que encabezaron décadas después en otros puertos gallegos (Alonso Álvarez, L., *Industrialización...*, pp. 129 y ss.; Vázquez Lijó, J.M., <<Aproximación a la fiscalidad sobre la pesca en el Barbanza del Antiguo Régimen. El diezmo de mar y otras cargas>>, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, tomo XLVI, fascículo 111, (1999), pp. 72-87)- explican esta postura tan partidista, por más que se invocase la piedad cristiana, las “obligaciones de pastores” del rebaño que Dios había puesto a su cuidado. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Doc. Leg. 285. A Coruña, 17-XII-1759.

indispensable, al menos en invierno, del almuerzo cotidiano de la gente de mar para entrar en calor antes de embarcarse con el alba²⁵. Pese a la extendida consideración entre las clases dirigentes del consumo descontrolado de alcohol como generador del cáncer de la ociosidad, no tenemos constancia de que en ningún punto del litoral español se decretase una ley seca para los pescadores como la dictada por el Parlamento de Bretaña en 1751²⁶. Y eso que Sáñez Reguart, gran conocedor y de primera mano de las pesquerías – que formó parte de la comisión que auxilió a Muñoz de Guzmán durante la revista de matrículas de mediados de los ochenta y cuyos informes técnicos sobre el sector fueron muy tenidos en cuenta- en la Introducción a su *Diccionario* abogó por la prohibición del consumo de este tipo de bebidas de alta graduación²⁷. Sin duda pesaron más los perjuicios a la Real Hacienda que los beneficios morales esperables de la medida.

²⁵ Vid. Archivo Municipal de Rianxo. Libros de actas capitulares. Sig. 271. Consistorio de 1781.

²⁶ Este organismo prohibió en 1751 el suministro de cualquier tipo de bebida alcohólica a los trabajadores durante la pesca. Ante la protesta generalizada de la gente de mar de Port-Louis que se negaron a trabajar en estas condiciones, la autoridad municipal de esta villa, haciendo de portavoz del *looby* de los fabricantes y comerciantes de sardina salada, logró que la medida fuese suavizada. El alcoholismo contribuyó a conformar la “mauvaise réputation” de los pescadores bretones. Si mala fue la imagen pública del hombre de mar de los pequeños enclaves pesqueros, pésima fue la del marinero propiamente dicho, cliente habitual de los burdeles que proliferaron en los grandes puertos comerciales de Europa. Vid. Robin, D., *Pêcheurs bretons sous l’Ancien Régime. L’exploitation de la sardine sur la côte atlantique*. Rennes, 2000, p. 262-266.

²⁷ Vid. Sáñez Reguart, A., *Diccionario histórico de las artes de pesca nacional*, Tomo I, Madrid, 1791, pp. XXIV-XXV. Sus palabras fueron:

“La Pesquería en su fomento exige que sobre la vigilancia de favorecer los matrimonios e impedir la corrupción de las costumbres en la gente de mar, se evite con la atención posible la mendicidad y miseria prohibiendo en quanto haya arbitrio el uso de los licores fuertes; persiguiendo la ociosidad voluntaria o maliciosa; socorriendo a los que por su edad o achaques no puedan ganar el preciso alimento, y estableciendo ciertas instituciones de sujeción y labor para los reboltosos y desaplicados”

Volviendo a la instrucción de 1786, a los cabos se les encomendaba la prevención y persecución del contrabando, en particular de tabaco²⁸. No conviene perder de vista que los matriculados lo consumían habitualmente, que al elevarse su precio en el último tercio del siglo XVIII lo adquirirían de contrabando, más barato²⁹, y sobre todo que la vía marítima fue muy importante en la penetración de ésta y otras mercancías ilegales³⁰. En

²⁸ Sobre este importe fraude, González Enciso, A., <<En torno al contrabando de tabaco en el siglo XVIII>>, en *Estudios de historia moderna y contemporánea. Homenaje a Federico Sánchez Verdaguer*. Madrid, 1991, pp. 199-209; Alonso Álvarez, L., <<Notas sobre el contrabando de tabaco en España, 1800-1935>>, en *Hacienda Pública Española, Monografías*, nº 1, 1994, pp. 231-251. Y en el mismo número especial de esta revista el artículo de J.M. Rodríguez Gordillo, que lleva por título <<El fraude en el estanco del tabaco>>, *idem*, pp. 61-77.

²⁹ Entre las actuaciones propuestas en 1751 por García Sarmiento, recién nombrado ministro principal de Marina de Pontevedra, figuró la exención impositiva de los pescados curados y salados entre otras razones, por cuanto al exportarse al extranjero las aduanas de la Corona sacaban buena tajada al cobrar derechos por las mercaderías que los barcos transportaban a la vuelta; y “aunque sea la Renta de Tabaco también aumenta sus valores, porque el Marinero quando tiene dinero es el que gasta con más franqueza en este género, principalmente en el de fumar” Es decir el tabaco en hoja y rama. En torno a 1740, esta variedad representaba el 32,6% frente al 67,4% del tabaco en polvo, más demandado por los más pudientes. El cambio en los hábitos de consumo se había modificado sustancialmente en 1790. Por entonces, la proporción era de 37,8% de polvo frente a 62,2% de hoja. Se ha interpretado que a consecuencia de la elevación de los precios, los grupos sociales de ingresos más bajos, entre los que cabe situar a los matriculados, se habían visto empujados a adquirir tabaco de inferior calidad o de procedencia ilegal, más barato. Vid. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 378. Doc. Pontevedra, 8-XI-1751. Alonso Álvarez, L., <<Transformación de las pautas de consumo y crecimiento de la demanda en los orígenes de la industrialización: el tabaco en España, 1735-1886>>, en *Ler História*, 1995, nº 27-28, pp. 21-41.

³⁰ En 1806, el cabildo municipal de Noia prohibió la construcción de dos fábricas de salazón fuera de los términos de la villa en virtud de dos reales órdenes de 21-VI-1751 y 6-IX-1796 que prohibían a “todo comerciante la construcción y uso de Almacenes en las Casas de Campo y en las inmediaciones al mar por los graves perjuicios que causan a los Pueblos y facilidad de hacerse el contrabando”. Archivo Municipal de Noia. Libro de Consistorios. Año 1806. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Generalidad. Leg. 1.995. Doc. Noia, 22-II-1807. La postura de este regimiento no era nueva. En 1790 había pleiteado con un catalán por la apertura de una puerta en la muralla

consecuencia, la implicación de nuestros protagonistas en este fraude fue doble, exponiéndose al desafuero por delitos de esta naturaleza decretado en las ordenanzas generales de la Armada de 1748³¹. Para concluir con la directiva de Muñoz de Guzmán, como novedad a los cabos celadores se les dotaba de un bastón como símbolo de autoridad, y se estipulaba su área de actuación por barrios. Y en consonancia con la una y mil veces proclamada cooperación institucional entre las distintas jurisdicciones, se hizo hincapié en la imprescindible colaboración de los cabos con sus equivalentes para la administración de los gremiales de tierra, los alcaldes de barrio.

Al margen de estos empeños habituales, los ministros de Marina les encomendaron cometidos más específicos, dependiendo de las circunstancias concretas. Así, Alonso Fernández, cabo celador de Noia, fue uno de los dos matriculados elegidos en 1784 por el

que cercaba su almacén para salazón. Argumentó entonces que en Noia no había embarcación del resguardo de rentas, por lo cual de ejecutarse la obra que pretendía el fomentador, según éste con la finalidad primordial de facilitar la carga y descarga del pescado, “nada obtaría para que quando le acomodase” defraudase al fisco, “pues asegurado de que por tierra no podían descubrirse ni velarse sobre sus operaciones, desaparecería todo estorvo para poder manejarse a su salvo”. A.R.G. Vecinos. Leg. 9.809/nº 45. Desconocemos como se ventiló finalmente este litigio, pero hay constatación de que esta corporación municipal en casos análogos actuó de forma expeditiva. Así, en 1788 ordenó derribar una de estas “loxes” en la feligresía de San Pedro de Boa, propiedad de Manuel Font, natural de Cataluña y residente en Fisterra.

³¹ Al tiempo se confirmaban las multas (“aprehensión de los fraudes en sus personas, casas o embarcaciones”). Vid. *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*. 2 vols., Madrid, Imprenta de J. de Zúñiga, 1748. Tomo I, pp. 242-243. En 1777, a solicitud del Juzgado de Rentas de Ferrol, dos matriculados acusados de cooperantes en fraude de tabaco fueron desaforados. Entregados al citado tribunal, los supuestos infractores –con destino en una embarcación de las faenas del Arsenal- alegaron que cumplían órdenes de un primer guardián de Marina. O sea, descargaban la responsabilidad en un superior. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 277. Doc., 24 de septiembre de 1777. Un caso de controversia jurisdiccional entre las autoridades de Marina y las de este estanco por la detención de matriculados por contrabando en A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 280. Doc. A Coruña, 10-VIII-1745.

subdelegado de Marina de dicha villa, a instancia del administrador del alfolí, para custodiar un barco portugués cargado de sal y embargado por fraude de su patrón contra la Hacienda³². Por su parte, a los de Puerto Real se les confió además de atender al “sosiego” de la gente de matrícula, labores de vigilancia para evitar vertidos al mar de cenizas de las *almonas* (fábricas de jabón negro) y otros escombros incontrolados de calizas y demás materiales de obras particulares que colmataban las bahías en detrimento de la pesca y de la navegación; y por otra parte que impidiesen que los barcos de pasaje a Cádiz, la Carraca, Puntales y otros parajes no volvieresen a arribar luego de haber salido, pues continuamente regresaban varias veces por gente en perjuicio de la embarcada desde el inicio obligada a permanecer a bordo por espacio de una o dos horas impidiendo que otras personas se ganasen la vida en el mismo ejercicio³³. Con el argumento de la necesidad de fortalecer su autoridad y de paso reducir el peligro para su integridad física que podía entrañar alguna de sus funciones, en particular el apresamiento de matriculados delincuentes y la persecución de desertores, el Intendente de Cádiz, Juan Gerbaut, uno de los ministros que más destacó por incentivar estos empleos, abogó sin éxito por permitir a los cabos celadores el manejo de armas prohibidas³⁴.

Sin dejar de lado sus gestiones diarias o cuando menos regulares (funciones de policía para evitar altercados, inspecciones antifraude en los tráficos, difusión de las convocatorias oficiales de matriculados, etc.), estos cabos, especie de bisagra entre la burocracia estatal y los gremios de mar, también estuvieron presentes al tiempo de actuaciones extraordinarias que implicaban directamente a su colectivo; pongamos por

³² Ambos vigilantes protestaron que los dependientes de salinas no les habían abonado lo devengado durante los 114 días que guardaron la nave. Finalmente, mediando arbitraje del ministro principal de la provincia de Pontevedra, se pactó un ajuste de sueldos. Los matriculados habían pedido seis reales por día, lo estipulado para los artilleros de mar, plaza que servían en la Armada. Pero tuvieron que conformarse con algo menos de cuatro reales diarios: 800 reales a repartir por mitad entre los dos. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.950. Docs. Noia, 7-XII-1784; 26-I-1785.

³³ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

³⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de 1770. No tenemos certeza que antes del cierre del siglo se legislase en sentido contrario.

caso, los “amojonamientos”³⁵ para demarcar los términos físicos de la jurisdicción de Marina³⁶, o la entrega de relaciones individuales, con nombre y apellidos y vecindarios de los *terrestres* acogidos a las habilitaciones en virtud de R.O. de 10 de agosto de 1790³⁷.

Por norma fueron los primeros a los que acudían los subdelegados a la hora de informarse sobre cualquier asunto relacionado con el gobierno de las matrículas. De ahí que no extrañe que el titular de la subdelegación con capital en Cee interrogase a Agustín Ribeiro, cabo celador de dicha villa que hacía las veces del de Fisterra, ausente, sobre la

³⁵ Por R.O. de 31 de enero de 1790 Carlos IV dispuso que en todos los puertos y ría se fijase una señal permanente en presencia de las justicias locales y de los correspondientes ministros de Marina. Estos términos legislativos pronto fueron precisados. Así, por R.O. de 5 de marzo de dicho año, el monarca volvía a incidir en el imprescindible consenso entre ambas jurisdicciones al tiempo que puntualizaba que las marcas debían colocarse en los límites de los dominios propiamente marítimos “aun quando por casualidad suba más o menos el agua salada”. El acuerdo institucional tendría que constar por escrito (“por instrumento formal la anuencia y consentimiento”) y los gastos de amojonamiento costeados a partes iguales por Marina y las justicias ordinarias (R.O. de 18-XII-1791). La puesta en pie de estas marcas no fue inmediata, pues a menudo generó problemas. Incluso en más de un caso ni tan siquiera debió llevarse a efecto por la abierta oposición de los concejos. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.876. Docs. 10 de mayo de 1791; Gandía, 21 de julio de 1791. Leg. 1.959. Doc. Ferrol, 4 de octubre de 1790.

³⁶ El cabo de mar de Pontevedra formó parte en 1789 de la comisión que acordó la colocación de dichas marcas en la desembocadura del río Lérez. Vid. A.H.P.P. Archivo Municipal de Pontevedra. Leg. 48 (11). Los primeros mojones con esta función de los que tenemos noticias precisamente se fijaron hacia 1765 en dicho espacio irredento donde los conflictos entre el gremio del Arrabal pontevedrés y el monasterio de San Salvador de Lérez por los derechos de pesca venían de antiguo y continuarían en las primeras décadas del siglo XIX. Estas disputas pueden rastrearse en Sampedro y Folgar, C, *Documentos, Incripciones y Monumentos para la Historia de Pontevedra*. Vol. III, Pontevedra, 1904, pp. 887, 894 a 899. Además, véase Museo de Pontevedra. *Archivo de Mareantes*. Sampedro, 30, 59, 62, 289; Gremio, 26 y 27 Y A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs. Santiago, de septiembre de 1787. [Madrid,] 28 de septiembre de 1787. Leg. 1.956. Docs. Pontevedra, 29 de abril de 1789; [Madrid], 20 de mayo de 1789.

³⁷ Sabemos que así lo hizo el de Muxía. Vid. A.G.M. Matrículas-Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.961. Doc. Camariñas, 17 de julio de 1791.

efímera invasión inglesa de este último puerto ocurrida el 19 de junio de 1762³⁸. Por esto mismo, lógicamente su testimonio fue requerido a la hora de las justificaciones que debían presentar los interesados en separarse de la matrícula³⁹. La actuación de los cabos celadores como apoderados de sus corporaciones denota su jerarquía en las mismas. Por ejemplo, el gremio de mar del puerto de San Cibrao de Aldán, otorgó poder a Juan Antonio Gago y a su cabo celador Juan Antonio Bermúdez, en junio de 1785 ante el escribano de Marina de la subdelegación de Cangas, para acudir a Santiago o a donde conviniese a pedir del *Montepío de pesca*⁴⁰ 6.000 reales de vellón para las urgencias de dicha asociación con

³⁸ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 540. Docs. Cee, 19 y 30 de junio de 1762.

³⁹ Dos ejemplos, uno para Combarro y otro para Campelo en A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fols. 69r-70v, 90r.-91v.

⁴⁰ Formado según el modelo del de viñateros de Málaga, se estableció en 1777 en Galicia con la finalidad de reflotar la pesca mediante la concesión a los gremios de mar de créditos blandos (amortizaciones a cuatro años sin intereses). Su fondo inicial, proveniente de los expolios y vacantes de las mitras de Santiago, Tui y Mondoñedo, fue de seiscientos mil reales, aunque en sus estatutos se previó un millón. La fuente documental más importante sobre este establecimiento en Archivo Catedralicio de Santiago (A.C.S.). Leg. 411. De ella han bebido los dos estudiosos del tema, aunque no la han secado. Vid. Meijide Pardo, A., <<Hombres de negocios de la Coruña dieciochesca. Jerónimo de Hijosa>>, en *Revista* (Instituto José Cornide), año III, nº 3 (1969), pp. 85-148. Y en Martínez Barbeito, C., *El montepío de pesca en Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña, 1970.

vistas al fomento de este sector⁴¹. Por otra parte, a falta de efectivos policiales en sus distritos, fueron quienes arrestaron a supuestos delincuentes⁴².

Los muchos casos conocidos de cabos celadores que con ocasión del otorgamiento de escrituras públicas ante notario dicen no saber firmar, denotan el analfabetismo reinante o cuando menos extendido entre ellos⁴³, y en general en la cúpula directiva de los gremios de mar⁴⁴. Excepcionalmente efectuaron los inventarios postmortem de matriculados⁴⁵, sin

⁴¹ Vid. A.H.P.P. Protocolos de José Benito Bermúdez de Castro. Sig. 1.446 (5). Fols. 175r. y v. Y en 1772, los dos cabos de Cangas Juan Ignacio Solino y José Mariño, junto con el diputado del gremio de mar, encabezaron el poder otorgado por esta asociación al procurador general del Reino en Madrid, el Marqués de Bosqueflorado, para solicitar la prohibición del empleo de las jábegas.. Vid. A.H.P.P. Protocolos. Notario Antonio Rubiños de castro y Loureiro. Sig. 1.326(8). Fols. 39r-42v.

⁴² Así, los cabos de matrícula de Santa María de Ardán y Santomé do Mar, detuvieron y condujeron a la cárcel pública de Marín a Domingo Troncoso, matriculado del puerto de Lourizán, acusado de haber robado 4 *raeiras*. Además, con participación de los propietarios de este instrumental de marisqueo, le embargaron la dorna (pequeña embarcación pesquera) y el aparejo con el que redaba. De la cárcel de Marín fue trasladado a la de Pontevedra de la que salió tras depositar fianza “de estar a derecho y justicia, pagar juzgado y sentenciado”. Vid. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (1). Fols.150 r-151r. Docs. Pontevedra, 29 de noviembre y 12 de diciembre de 1789.

⁴³ José Pita, que lo era del puerto de Cariño en 1767. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fol. 36r-38r. Dos años más tarde, los cabos de mar (“mayordomos y cabezas” de los de su gremio) de los puertos barbanzanos de Postmarcos, Lourido y Cabo de Cruz (éstos dos compartían cabo) no firman, mientras que sí lo hacen sus homólogos de las vecinas enclaves de Pobra do Deán y la villa del Caramiñal. Vid. Archivo Histórico de la Diputación Provincial de Pontevedra (en adelante A.H.D.P.). Archivo Caamaño. Leg. 1.229/21.

⁴⁴ Pedro do Campo, procurador síndico general del gremio de mar de Redondela, confesaba por escrito ante el escribano de marina de la villa de Pontevedra en julio de 1782 no tener nada que ver en el memorial contra el subdelegado de dicha villa enviado al Intendente de Ferrol.

limitarse a una presencia testimonial a la que casi siempre les condenaba su falta de formación letrada⁴⁶. Por lo que a esto concierne, algunos miembros del cuerpo del ministerio de Marina alzaron su voz en pro de la educación básica de los gremiales de mar⁴⁷. En un caso, estas reclamaciones fructificaron en la fundación de un centro de enseñanza. Nos referimos al establecimiento en Palma en 1774 de una “escuela en lengua castellana para instrucción puramente de los hijos de la marinería” que tuvo en el ministro interino al frente de la provincia marítima de Mallorca a su principal promotor. La iniciativa fue secundada por los gremios de mar convocados al efecto. Tenida por muy beneficiosa tanto para el Estado como para la Iglesia, esta fundación educativa fue aprobada por las autoridades civiles y eclesiásticas de la isla⁴⁸ en atención a uno de sus

No habría podido firmarlo por no saber escribir, y alegó que tampoco sabía leer. Vid. A.H.P.P. Notario Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.220 (2). Fol. 41 rv.

⁴⁵ Por ejemplo, en 1795, Tomás Casal, que lo era del puerto de Cariño, efectuó el recuento de los bienes de Vicente Ferreiro, fallecido en el puerto de La Habana estando embarcado en la Real Armada con vistas a su depósito y a discernir la curadoría de sus hijos. Vid. A.H.C.N.C. Protocolos del distrito de Ortigueira. Notario Antonio Nicolás Fernández. Prot. N° 1.755. Fol. 46 r v.

⁴⁶ Al del matriculado por A Coruña Francisco Nogueira (Coruña, 6 de junio de 1767) estuvieron presentes el alguacil del juzgado de Marina de dicha capital de provincia y el cabo celador del puerto Francisco Varela, que no firmó el inventario por no saber. Vid. A.H.C.N.C. Distrito de Ferrol. Notario Domingo Antonio Vázquez. Prot. N° 1.249. Fols. 15r-17v.

⁴⁷ En el artículo 56 del Reglamento de matrículas de 1786 se previó que los gremios de maestranza, una vez cubiertos los gastos ineludibles (socorro a los agremiados en dificultades, sufragios por los hermanos difuntos, etc.) destinasen parte de sus fondos a la fundación de una escuela de primeras letras y doctrina cristiana en castellano, y a costear las clases a impartir por un maestro de dibujo. La copia de esta normativa que hemos consultado en A.G.M. Matrículas. Leg. 1.872.

⁴⁸ De inmediato se la dotó de unas constituciones en las que se regulaban horarios, materias a impartir (“primeros rudimentos de oraciones, doctrina cristiana, leer, escribir y contar”) y el salario del maestro, un sacerdote, fijado en 53 pesos al año y que corrió por cuenta de los matriculados. Este plan fue aplaudido en Madrid, dado que en la capital balear,

objetivos declarados: la prevención de la ociosidad entre los jóvenes. Es oportuno recordar aquí que el vagabundeo fue uno de los caballos de batalla de la política socioeconómica de los Borbones y en particular de los gobiernos de Carlos III⁴⁹.

La falta de la documentación contable y estatutaria de los gremios de mar gallegos para el siglo XVIII nos impide conocer cuáles de estas asociaciones corrieron con los gastos de educación elemental de sus miembros, aunque debido a la evidente penuria del fondo común de la mayoría de ellas, cabe pensar que muy pocos. Uno fue el de Muros. En el capítulo de contribuciones anuales “fijas y presisas” de 1792, entre diferentes partidas por un monto global de algo más de 15.800 reales, se anotan 1.660 rs. pagados al maestro de primeras letras, “por enseñar éstas y la doctrina christiana a los niños de los matriculados”, incluido el alquiler del inmueble de la escuela⁵⁰.

En relación con la apuntada falta de instrucción, en el memorial que presentó a la Secretaría de Marina en 1793, Gregorio Dávila y Estrada, subdelegado que había sido de los distritos de Puerto Real, Huelva y Ayamonte, abogó por dotar de una escuela de primeras letras a todos los pueblos marineros, puesto que la mayoría de los matriculados no

donde “sólo en dos o tres conventos se ha dedicado un religioso a esta obra de misericordia, aun que en ydioma del País, sin método, regla y en horas limitadas, de que resulta verse a muchachos mal entretenidos por las calles”. A este respecto, el Director General de la Armada informó favorablemente a Carlos III en enero de 1775. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 290. Doc. Palma, 29 de septiembre de 1774.

⁴⁹ Con la nueva dinastía, las medidas punitivas hasta entonces imperantes (azotes, destierro, etc.) pasaron a ser una solución extrema; por el contrario los esfuerzos de las autoridades del Estado se encaminaron a incorporar a los vagos a trabajos en beneficio de la Corona, en pos del interés de la *res publica* tan en boca de los ministros del rey. Esto tuvo su plasmación en el empleo de vagos en obras públicas, en centros asistenciales, y en su recluta obligada para el Ejército y la Marina. Sobre esta cuestión es de referencia obligada la tesis doctoral de R.M^a. Pérez Estevez cuyo resumen ha sido publicado bajo el título *El problema de los vagos en la España del siglo XVIII*. Madrid, 1976. Por lo que concierne a los vagos que prestaron servicio a la Armada, Martín García, A., *Población y sociedad del Ferrol y su tierra en el Antiguo Régimen*. 2 vols. Tesis de licenciatura leída en la Facultad de Humanidades de Ferrol de la Universidad de A Coruña. A Coruña, 2002. Vol. I., pp. 443 a 453.

⁵⁰ Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.877. Doc. Muros, 16 de mayo de 1792.

sabía leer ni escribir. Y, lo que resultaba más grave e inadmisibile, la educación de los cabos celadores era tan precaria que “aunque se les encargue alguna diligencia lo troba en tales términos que buelven lo que es derecho rebés”⁵¹.

Por el artículo 150 de la ordenanza se disponía que su número había de ser proporcional al de la gente matriculada de su vecindad, donde ejerciesen como tales. Pero, ¿se guardó esta proporción?. No, a juzgar por los datos suministrados por las revistas de inspección del departamento de Cádiz para las décadas de 1750 a 1770. Los resúmenes cuantitativos de estos controles para los departamentos de Ferrol y Cádiz no aportan cómputos a este respecto, por lo que nuestro análisis se ve limitado al litoral andaluz. Como se muestra en la tabla, en el período de tiempo señalado los cabos celadores supusieron en torno al 1% de la marinería matriculada (A), incluidos presentes, y ausentes con licencia y sin ella. Entre provincias se advierten diferencias notables: por ejemplo en 1773 el porcentaje de cabos respecto al total de gente de mar matriculada en Sevilla fue del 0,63% (6 de 958) mientras que en Motril ascendió hasta el 2,92% (16 de 548). Los contrastes todavía fueron más fuertes entre subdelegaciones. En 1765, Chiclana contaba con siete para 332 matriculados mientras que la fuente en cuestión no registra ninguno para Puerto Real pese a que allí tenían asiento 389 matriculados. Y la desproporción no era menor en la provincia de Ayamonte por aquel entonces. En San Juan del Puerto, la proporción entre marinería y cabos eran de cuarenta a uno, mientras que en la capital era de 270 a uno. Este desequilibrio es difícil de justificar desde el punto de vista administrativo. Aunque el juzgado de Marina de Ayamonte, como cabeza de provincia que era, tendría a contar con un par de alguaciles, sus cometidos no eran los mismos que los de los cabos⁵². Además, su proximidad a Portugal demandaba un control de las matrículas más férreo del habitual con la finalidad de evitar que desertores buscasen refugio en el país vecino⁵³.

⁵¹ Vid. A.G.M. Matrículas-Generalidad. Leg. 2.001. Doc. Ferrol, 29 de marzo de 1793.

⁵² Por el artículo 165 de la Ordenanza de 1751 se les encomendaba la “aprehensión de delinquentes y demás diligencias regulares de justicia, con salario correspondiente a que vivan con decencia, sin hacer monipodios ni estafas”.

⁵³ La dimensión de problema llevó al Conde de Fernán Núñez, embajador de Carlos III en Lisboa y su futuro biógrafo, a plantear a la Secretaría de Marina la necesidad de cursar órdenes a

**Representatividad de los cabos celadores en el cuerpo de la matrícula de mar.
Departamento de Cádiz, 1756-1773**

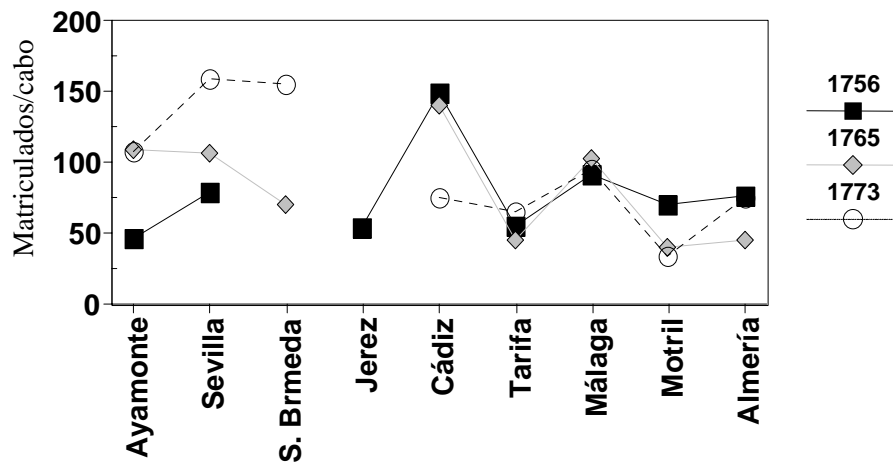
PROV.	1756			1765			1773		
	A	Cabos	%	A	Cabos	%	A	Cabos	%
Ayamonte	667	14	2,09	1.964	18	0,92	2.096	19	0,91
Sevilla	791	10	1,26	968	9	0,93	958	6	0,63
S. Barrameda	1.331	0	0	1.692	24	1,42	1.882	12	0,64
Jerez*	108	2	1,85	-	-	-	-	-	-
Cádiz	3.146	21	0,67	3.227	23	0,71	2.721	36	1,32
Tarifa**	564	10	1,77	606	13	2,14	781	12	1,54
Málaga	2.025	22	1,09	2.163	21	0,97	2.316	24	1,04
Motril	286	4	1,4	443	11	2,48	548	16	2,92
Almería	467	6	1,06	456	10	2,19	685	9	1,31
TOTALES	9.385	89	0,99	11.519	129	1,12	11.987	134	1,12

Fuente: A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. DocS. Cádiz, 19 de abril de 1756. Cádiz, 1 de mayo de 1765. Isla de León, 6 de diciembre de 1773

A: Total de marinería matriculada.

* La provincia de Jerez dejó de integrarse en la de Sanlúcar de Barrameda por real orden de 30 de marzo de 1756

** Tarifa cedió la capitalidad a Algeciras, traslado que ya era un hecho en 1773.



El comisario ordenador Manuel de Samaniego, a la luz de los datos de la revista de inspección extraordinaria que había dirigido en 1773, juzgó excesivo el número de cabos en algunos puertos. Sin embargo, en su informe no contempló una determinada proporción ajustada. Lo que sí hizo fue proponer que cada año se nombrasen nuevos cabos en junta gremial autorizada por el ministro de provincia. Por su parte el Intendente de Cádiz, Juan Gerbaut, dictaminó que la elección se efectuase por barrios, y que se prohibiese la prórroga en este cargo sin mediar cuando menos doce meses. Esta última idea recibió la aprobación de Madrid⁵⁴. Se perseguía evitar la patrimonialización práctica de estos empleos, con el riesgo de que los intereses públicos fuesen sacrificados por los privados o en todo caso se confundiesen unos con otros.

Por su condición de cabos no fueron dispensados de prestar servicio en los navíos del rey⁵⁵. Ya que buena parte del éxito militar de la matrícula, de sus resultados por lo que a

todos los ministros de matrícula de las localidades próximas a Portugal para que a partir de entonces enviaran al vicecónsul más cercano las filiaciones de los fugitivos, “con prevención” de que los gastos de aprehensión y conducción fuesen costeados por las tesorerías de Marina. El rey aprobó esta propuesta, resolviéndose de paso que los detenidos fuesen enviados a las capitales de los departamentos. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 291. Doc. Aranjuez, 20 de junio de 1779. El citado diplomático apuntó a las localidades lusas de Castro Marín y Vila Real de Santo António como receptoras de desertores. La segunda, la antigua Vila Nova de Santo António, enclavada en la desembocadura del Guadiana había sido reedificada hacía apenas un lustro al objeto de convertirla en el centro portuario de la llamada Companhia Geral das Reais Pescarias do Reino do Algarve fundada en enero de 1773. Un estudio de referencia sobre este particular sigue siendo Iria, A., <<Vila Real de Santo António reedificada pelo Marquês de Pombal (1773-1776). Subsídios para a sua monografia e elementos para a história da administração pombalina>>, en *Ethnos*, vol. III, 1948, pp. 5-76.

⁵⁴ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Isla de León, 12-I-1773.

⁵⁵ Tampoco estaban exentos del Real Servicio los referidos maestros de maestranza, cargo a su vez instituido por la Ordenanza de 1751, ni los mayordomos y demás electos por las asociaciones de matriculados “a menos que haya razones gravísimas de conveniencia, representadas por el mismo gremio, para determinar lo contrario”. Así se recogía en el artículo 151 de la Ordenanza de matrículas de 1751. Tal vez más adelante se produjo un cambio en la legislación a este respecto; al menos esto se deduce del siguiente resumen del oficio enviado a la Secretaría de

la oferta de hombres para la Armada se refiere, pasaba por evitar los agravios comparativos en materia de sorteos de marinería, en la segunda mitad del siglo XVIII se negaron prácticamente todas y cada una de las solicitudes, a título individual o mancomunadamente⁵⁶, de exenciones no contempladas expresamente en los artículos 42 y 65 de la Ordenanza de 1751; a saber, por jubilación (sexagenarios, veteranos con treinta años de servicio sin nota de deserción e inválidos) o por patronía⁵⁷. La Secretaría de Marina

Marina hacia 1770 por Gerbaut, el intendente gaditano: hablando de los cabos celadores afirmaba que “no tienen goce diario ni obención declarada; por comisión tan odiosa no gozan más fuero militar que el que tendrían por simples matriculados, ni más excección que el *no estar sugetos a hacer campaña*, no siendo éste justa compensación si se atiende a que igualmente se concede al dueño de un barca con que gana dinero”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 267. Doc. 30 de diciembre de 1770.

⁵⁶ Si esto se resolvió para unos subalternos de las autoridades de Marina, con más razón se hizo lo propio con los matriculados empleados en las embarcaciones del Santo Oficio (R.O. de 24-VII-1751), con los de la flota de aprovisionamiento de las plazas africanas (R.O. de 16-XII-1758), y con los empleados en las obras del Canal de Aragón (R.O. de 27-IV-1785). Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 2.001. Prontuario de reales órdenes. El único caso, y no con carácter definitivo, que conocemos de libertad de campañas concedida a un colectivo, aunque muy pequeño, al margen de los supuestos de ordenanza, es el de los 26 hombres de la cuadrilla embargada de Tortosa que en 1787, a instancias de su ministro principal de Marina, lograron temporalmente esta descarga militar en atención a los destrozos ocasionados por una gran avenida del Ebro. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.953. Docs., Cartagena, 23-X-1787; 26-X-1787.

⁵⁷ Pero en sucesivas vueltas de tuerca en la mencionada política restrictiva, se condicionó más y más la exención por esta última causa. De la exoneración general para todos los patrones y propietarios plenos de embarcaciones conforme a la Ordenanza de 1751 se pasó a discriminaciones entre los miembros de esta clase privilegiada, al tiempo de se adoptaron medidas para frenar los fraudes en torno al traspaso de propiedad de las embarcaciones. A las condiciones de arqueo (mínimo de diez toneladas) y de buen estado de la flota, por sucesivas disposiciones se sumaron la exigencia de campañas, primera una y luego dos, a los patrones que no eran dueños de los barcos que gobernaban, y por otra parte mínimos de edad (24 años) y de antigüedad en la

miró con lupa y acabó rechazando las peticiones de este cariz cursadas por estos auxiliares, que en algún caso llegaron a dramatizar su situación económica y familiar para hacerse acreedores a esta gracia⁵⁸. Además, al contrario que para los subdelegados y demás ministros, no les estaba consignado ningún sueldo. Incluso se denegaron reclamaciones salariales a título particular fundadas en supuestos méritos acumulados en muchos años de desempeño de esta plaza⁵⁹. No obstante, sí hubo cabos que fueron gratificados por servicios extraordinarios. Así, a propuesta del comisario Samaniego, inspector de la revista de matrículas acabada de concluir, en junio de Carlos III concedió cinco escudos mensuales de sueldo al cabo de matrícula de Albuñol, Francisco Cabriote por sus funciones de subdelegado de dicho puerto⁶⁰. Y a tenor de las conclusiones del control de matrículas de ese año llevado a cabo en el departamento de Cartagena por el comisario ordenador José de Ambulodi, el Intendente abogó por liberar de la contribución del catastro establecido en Cataluña tanto a los subdelegados como a los cabos celadores que desempeñaban los

matrícula (doce meses). Y en la coyuntura bélica de la última década del siglo, para gozar de la exención de campañas los patronos debieron costear de su bolsillo el enganche de sustitutos.

⁵⁸ De este ardid echo manó José Redondo, cabo celador de su villa natal de Corcubión. Dijo mantener a su suegra, puesto que el hijo de ésta, Agustín Canosa, se encontraba enrolado en los navíos de Su Majestad anclados en Cádiz. Al Intendente de este departamento se le ordenó que lo verificase, y, mientras, Redondo fue reservado de entrar en sorteos para campaña. No se tuvo que esperar a esta comprobación, puesto que poco después el subdelegado de Corcubión informó que el cabo de mar en cuestión no cohabitaba con su suegra y que Canosa ni tan siquiera era matriculado (tras dedicarse toda su vida al comercio de lienzos gallegos hacia Castilla, desde hacía dos años se encontraba empleado en La Carraca). Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 286. Docs., San Ildefonso, 27 de agosto de 1762; A Coruña, 19 de septiembre de 1762.

⁵⁹ En diciembre de 1790 Francisco Sequeiro esgrimió infructuosamente su ejercicio continuado del oficio de cabo de mar del puerto de Neda desde 1767. Tampoco le valió haber cumplido 65 años y, en consecuencia, estar jubilado del Real Servicio. Vid. A.G.M. Matrículas. Pesca. Asuntos Particulares. Leg. 1.959. Doc. Neda, 22 de diciembre de 1790.

⁶⁰ Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300 Doc., Cádiz, 4 de junio de 1765.

cometidos de los primeros, en una prueba más de la importancia concedida por la cúpula del cuerpo del ministerio de Marina a la labor de estos matriculados⁶¹.

Son pocos los cabos individualizados cuyo estatus conocemos, de ahí que seamos prudentes en las conclusiones acerca de su extracción socio-económica. Algunos pertenecieron al segmento medio de la matrícula, como revela el catastro de Ensenada para localidades como Vilagarcía de Arousa donde el cabo celador José Guisande figura entre los diez propietarios de otras tantas embarcaciones de pesca, de porte 25 quintales (1,25 toneladas de arqueo) registradas allí en 1752⁶². Hubo armadores o *mandadores* de cercos⁶³ que prestaron esta labor de auxilio a los subdelegados, pero las solicitudes de exención de campañas son evidencias de cabos que no eran patrones ni propietarios de barcos de diez o

⁶¹ Razonaba este ministro que ambos cargos merecían una descarga impositiva que desde el establecimiento en el Principado de este tributo de carácter personal disfrutaban los médicos, los cirujanos e incluso “los criados de muchas casas”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cartagena, 2 de noviembre de 1765. Los privilegios fiscales y jurisdiccionales fueron explotados por los matriculados de Mataró que mantuvieron una posición de fuerza contra las autoridades concejiles, sobre todo en lo referente a la satisfacción de los impuestos municipales y en particular a la cuota del Catastro. Justificaron su demora en el pago de este último por sus largas ausencias dictadas por los rumbos del comercio marítimo, y finalmente, se concertó que abonasen una cantidad fija. Vid. Molas Ribalta, P., *Societat i poder polític a Mataró, 1718-1808*. Mataró, 1973, pp. 22-23.

⁶² Declaro dos casas, una de un alto, en la que vive, y otra “terreña”; además de pequeñas parcelas cultivadas. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Lista de Oficios del interrogatorio de Vilargarcía de Arousa, Sig. C-650 (1), fol. 13 r. y v.

⁶³ El cabo de Laxe Roque de Lema en 1778 armaba una de estas artes por aquel entonces. Y su homólogo de Cee, Domingo García de Otero, figura en febrero de 1787 como uno de los mandadores del cerco nombrado *El Espíritu Santo y San Antonio*. Vid. A.H.U.S. Protocolos del distrito notarial de Corcubión. Notario: José Antonio Pose. Prot. N° 2.236. Fol. 36r; Notario: Alberto Ramón González de Lema. Prot. N° 1.754. Fols 17 r-v.

más toneladas. Si a esto unimos las pruebas de analfabetismo se infiere que la elección de estas plazas entre las elites de la matrícula fue excepcional⁶⁴.

Su actuación motivó alguna denuncia⁶⁵, y dada la responsabilidad que les había sido conferida, su falta de celo fue penada. Valga el caso de las irregularidades en el gobierno de la subdelegación de Rianxo durante la etapa de Eugenio Fernández. Pese a que los cargos eran muy graves y diversos⁶⁶, y el comisionado de Marina que informó de la causa comprobó que las acusaciones eran ciertas, por lo que en verdad se le sancionó fue por permitir el empleo de jábegas mediando cohecho: a cambio de hacer la vista gorda percibía por cada una de estas artes dos *quiñones*, uno satisfecho por el armador y otro que “sale de la masa común de ganancias pertenecientes a los marineros redadores”. Principal culpable, sólo fue multado con doscientos ducados -la misma cantidad a pagar por cada uno de los armadores- y apercibido de suspensión de empleo en caso de reincidencia. A los cabos celadores, indudablemente cómplices, se les impuso la pena de ocho días de cárcel⁶⁷.

⁶⁴ Los dos cabos celadores del puerto de Illa de Arousa en 1755, poco años antes figuraban en la lista de oficios de la Única como *marineros labradores*: los que se ejercitan en la pesca tres meses al año, y el resto en la labranza de sus tierras. Vid. A.H.P.P. Catastro de Ensenada. Sig. C-653/1. Fol. 133r; Protocolos. Notario Juan García Villamarín. Prot. N° 518 (6). Fols. 7r.-8r.

⁶⁵ Tomás de Romay, siendo cabo de mar del puerto de San Martín de O Grobe, en julio de 1791 apoderó a dos procuradores del juzgado de Marina de la provincia de Pontevedra para la causa abierta contra él por sus administrados. A.H.P.P. Protocolos de Cosme del Canto Varela y Caamaño. Sig. 2.221 (3). Fol. 61 r. y v.

⁶⁶ Las mujeres del gremio de mar, alzándose en portavoces de un colectivo extenuado por el sobreprecio de la matrícula (reclutas masivas y acumulación de campañas) en plena guerra contra Inglaterra le denunciaron por liberar del servicio a hábiles, no tener actualizados ni ordenados los libros de registro, tolerar que terrestres faenaban para los catalanes, apropiarse de parte de los caudales del fondo común, con el pretexto de agasajar a los funcionarios enviados en 1795 con motivo de un control de matrículas, además autorizar el uso de las prohibidas jábegas. Vid. A.G.M. Matrículas. Asuntos Particulares. Leg. 1.975. Docs. del 4 de mayo al 27 de octubre de 1798

⁶⁷ A cada uno de los matriculados que habían redado con las jábegas se les multó con veinte ducados. Se dispuso que todo la mitad del producto de estas penas se aplicase a beneficio de “las

Aunque no remuneradas, estas plazas abrían puertas en el mundo de la matrícula y garantizaban presencia allí donde se cocía la política económica de las asociaciones; y no hay que descartar que sus servidores mereciesen un trato preferente por parte de los subdelegados, a modo de recompensa extraoficial. Estas ventajas no escritas debieron seducir a más de uno, caso de Bernardo Blanco, que en 1771, inhábil por enfermedad después de más de una década de servicio en la Armada, solicitó ocupar la vacante de segundo cabo de mar de su villa natal, Cee, sin ocupar desde hacía años⁶⁸.

Con el fin de “no distraer de la marinería efectiva individuo alguno” se resolvió -al menos para Galicia, Asturias y Cantabria- que estas plazas se cubriesen con jubilados⁶⁹. No parece que estemos ante una medida coyuntural para dar respuesta a un armamento urgente, y más bien cabe pensar en una disposición para los tres departamentos. Sea como fuere, en 1771 el Intendente de Ferrol, ordenó al ministro encargado de ejecutar la revista de matrículas que cesase a aquellos marineros “hábiles”, aptos para la prestación militar, si descubriese que estaban sirviendo como cabos de mar; en su lugar nombraría a otros, y a los infractores los condenaría a servir en la Armada “en primera ocasión, sin sorteo”⁷⁰. Entonces no se oyó crítica alguna a los subdelegados pese a que el nombramiento de estos auxiliares era de su competencia, no siendo éste el único indicio de mano blanda con estas pobres viudas que han sufrido el perjuicio”, y la otra mitad “al Real Fisco de Marina, o lo que fuere del soberano agrado de S.M.” *Ibidem*.

⁶⁸ Esta instancia, presentada directamente en Madrid por un apoderado en las oficinas centrales del ministerio del ramo, se resolvió con un escueto: “no se nombra aquí para estos destinos”. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 268. Doc. Madrid, 3 de agosto de 1771. Blanco esgrimió que en el cercano puerto de Corcubión ejercían dos cabos, pero aunque él, claro ésta, no lo dijo pues sería contraproducente para su solicitud, el peso de la matrícula de marinería de dicha villa casi doblaba al de Cee: 147 por 80 individuos según el estado de la revista de inspección de 1772. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Muros, 20 de marzo de 1772.

⁶⁹ Sólo tres -todos de Ayamonte- de los 89 cabos computados en el departamento de Cádiz con motivo de la revista extraordinaria de 1756 se anotan como jubilados. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Cádiz, 19 de abril de 1756.

⁷⁰ A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Esteiro, 19-IX-1771.

autoridades locales. Sus bajos salarios, a menudo cobrados con retraso, actuaron de caldo de cultivo de sobornos y corruptelas en la gestión de las matrículas, sin olvidar que las tramas clientelares y los lazos familiares entre el personal de esta administración no contribuyeron precisamente a su transparencia⁷¹.

Hay pruebas de que el desempeño de las plazas de cabos por marineros que por su clase estaban expuestos a ser destinados a campaña no cesó. En una coyuntura bélica como la vivida en 1804, cuando las deserciones⁷² estaban a la orden del día y los matriculados disponibles eran insuficientes en cantidad⁷³ y sobre todo en calidad⁷⁴ para dotar

⁷¹ Los cortocircuitos en estas redes debieron ser excepcionales, y por el contrario, exitosas la mayoría de promociones por lazos de sangre o parentesco. Por ejemplo, el 1765, la intendencia de Cádiz no puso inconveniente al relevo del subdelegado de Dalías, una vez jubilado, por su hijo. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Doc. Cádiz, 4 de junio de 1765. Se llegó a extremos de casi una patrimonialización: la subdelegación de Cambrils desde su creación hasta la década de 1790 fue ocupada sucesivamente por José Roca i Grisola y por sus hijos Gabriel y Pedro Roca i Llaveria. Vid. Rovira i Gómez, S.-J., *La gent de mar de Cambrils (segle XVIII)*. Tarragona, 1992, pp. 18-19. No tenemos constancia de la enajenación de plazas de ministros ni de subdelegados de Marina, venalidad que sí se practicó, y mucho, en el Ejército. Vid. Andújar Castillo, F., *El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*. Madrid, 2004.

⁷² El 28,7% (2.203 de 7.676) y el 23,09% (2.207 de 9.557) de la marinería de servicio (artilleros, marineros y grumetes) revistada en 1799 en los departamentos de Cádiz y Cartagena respectivamente, eran prófugos en paradero desconocido. No hay datos para Ferrol. Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.883. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799.

⁷³ Entre 1787 y 1800 los matriculados como marinería de servicio retrocedieron un 11,66% (de 34.549 a 30.5119 individuos). Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resúmenes de la revista de Muñoz de Guzmán. Leg. 1.883. Resúmenes de la revista de 1799. Docs. Cartagena, 14 de septiembre de 1799; Isla de León, 31 de diciembre de 1799. *Estado General de la Armada. Año 1800*, pp. 118-130. En la coyuntura bélica de la última década del siglo XVIII y primera del XIX sin duda se intensificó el recurso a extranjeros y, en general a voluntarios, que nunca se había abandonado.

adecuadamente a la flota contra Inglaterra, se entiende que el Generalísimo Godoy criticase, por excesiva, la nómina de cabos celadores. Grandallana, Secretario de Marina, fue de la misma opinión, y vio aprobada su propuesta de nombramiento de jubilados “con goce” como cabos celadores⁷⁵

Recapitulando, la ordenanza de 1751 confirió a los subdelegados de Marina la supervisión y control de la actividad gubernativa de los gremios de mar. Para llevarlo a efecto contaron en el indispensable auxilio de los cabos celadores que elegirían entre los

⁷⁴ La escuadra española derrotada en Trafalgar, a su salida de Cádiz el 19 de octubre de 1805 presentaba un déficit de 723 artilleros de mar y 96 marineros, mientras que sobraban 95 grumetes de acuerdo con el reglamento de tripulaciones de 16-X-1803. Vid. Fernández Duro, C., *La Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. 9 vols. Madrid, 1895-1903. [reed. facsímil, Madrid, 1972-73]. VII, pp. 389-390. La escasa capacitación náutica de la mayoría de los matriculados fue un serio handicap que no se resolvió con períodos de instrucción cortos para los destinados al real servicio. Hay que tener en cuenta la exención de campañas concedida a los patronos de embarcaciones de diez o más toneladas, y sobre todo que el principal suministrador de tripulaciones a la Corona fue el sector pesquero. De ahí que en Galicia el peso de la marinería inexperta en el seno de los “hábiles” a criterios de la Armada fuese mayor que la media española: hacia 1787 el 54,86 % (3.669 de 6.688) de la gente de mar de servicio con categoría conocida alistada en las provincias marítimas de Viveiro, Ferrol A Coruña y Pontevedra, estaban clasificados como grumetes. Mientras, el conjunto de los tres departamentos navales presentó un 49,33% (14.200 de 28.788). Vid. A.G.M. Matrículas. Leg. 1.873. Resumen de los estados de la revista de Muñoz de Guzmán. Como prueba de la vinculación entre volumen de tráfico y calidad de matriculados, los diez primeros puertos gallegos en tonelaje de su flota comercial, tenían en conjunto porcentajes de artilleros y grumetes del 31,61 y del 39,29%, mientras que los del resto de puertos gallegos eran 18,62 y 51,99 respectivamente en 1772. Vid. A.G.S. Secretaría de Marina. Leg. 300. Estados de la revista de inspección de 1771-72 en las cuatro provincias gallegas. A.G.M. Matrículas. Le. 1.953. Doc. Ferrol, 1 de enero de 1787.

⁷⁵ El documento no aclara si se hace referencia al llamado *goce de inválidos*, pensión concedida por ordenanza a los matriculados que acreditaban una imposibilidad física consecuencia de su servicio en la Armada. O si por el contrario se trata a una asignación nueva con el que se compensaba por vez primera el ejercicio de este empleo. Vid. A.G.M. Matrículas. Generalidad. Leg. 1.887. Docs. 24 de abril y 8 de mayo de 1804.

sectores intermedios de la matrícula, y cuyo número a menudo no guardó proporción con la masa de sus administrados. Estas plazas, tal vez no renunciables, cuyos cometidos restaban tiempo a la práctica de las actividades marítimas, sin incentivos salariales y, en teoría, sin la fundamental contrapartida de la exención de campañas, no parece que fuesen muy demandadas. Y decimos en teoría, pues de la reiteración de mandatos concernientes al nombramiento de jubilados como cabos se deducen exoneraciones ilegales de carácter militar. De lo que no cabe duda es que esta figura puente tenía garantizada voz y voto en las asambleas gremiales, y su peso político en el seno de las corporaciones de matriculados se consolidó en la segunda mitad del siglo XVIII.