

MANUELA SANTALLA LÓPEZ

*La Maestranza de los Reales Arsenales de Marina
de Ferrol en el siglo XVIII*

26 DE JUNIO DE 2003

MANUELA SANTALLA LÓPEZ

LICENCIADA EN GEOGRAFÍA E HISTORIA EN LA UNIVERSIDAD CENTRAL DE BARCELONA.

DOCTORA CON UNA TESIS TITULADA «LA FAMILIA OBRERA, FERROL 1750-1936».

MASTER EN INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN POR LA UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID.

PROFESORA EN FERROL Y BIBLIOTECARIA Y ARCHIVERA EN DIVERSAS ADMINISTRACIONES Y CIUDADES.

ACTUALMENTE PROFESORA DE HISTORIA EN LA ESO EN VIGO.

LIBROS PUBLICADOS: «CONCEPCIÓN ARENAL Y EL FEMINISMO ESPAÑOL», «LA MAESTRANZA DE LOS REALES ARSENALES DE MARINA EN EL SIGLO XVIII», «LA HISTORIA DE LA UGT EN FERROL Y COMARCA 1890-1972», «ESTUDIO DE LAS PUBLICACIONES PERIÓDICAS DE LAS TRES UNIVERSIDADES GALLEGAS», «EL JUZGADO DE FERROL EN LOS SIGLOS XVI-XIX», OTROS.

ARTÍCULOS: «O CATASTRO DE ENSENADA E AS POBOACIONES DA RÍA DE FERROL», «O GREMIO DO MAR NA VILA DE PONTEDEUME», «GREMIOS Y PATRIMONIO MARÍTIMO EN GALICIA», OTROS.



Tras la Guerra de Sucesión (1701-1713), la dinastía borbónica hereda la marina de Carlos II de Austria, que esta formada, por la «Armada del Mar Océano», «Armada de la Carrera de Indias o Armada de la Avería», «Armada de Barlovento o del Caribe», «Armada del Mar del Sur o del Pacífico», «Armada de Filipinas» y la «Armada de Galeras» (situada en el Mediterráneo para hacer frente a la amenaza turco-africana y mantener los vínculos italianos). Serán sustituidas en 1714 (a excepción de la de Galeras que será suprimida en 1748), por el término «Marina Real» o «Armada Real», es decir, el conjunto de fuerzas marítimas a cargo del estado.

José de Patiño desde sus cargos de intendente general de marina (1717-1726), presidente del tribunal de la contratación (que dirigía la navegación y comercio con América), tras su traslado de Sevilla a Cádiz y finalmente, como secretario (ministro) de marina (1726-1736), diseña la política marítima proyectando nuevas bases navales, arsenales y construcciones navales. Los barcos tradicionalmente se habían construido en Guipúzcoa y Vizcaya; en Catalunya, en San Feliu de Guixols. En las colonias americanas, en La Habana, Veracruz y Guayaquil en el Pacífico. Según Patiño, los astilleros vascos (donde fueron incendiados barcos en construcción por no tener estos astilleros cualidades defensivas), catalanes y los posibles a construir en la provincia de Pontevedra (Marín, Pontevedra o Vigo), no tenían condiciones naturales de defensa y estaban demasiado cerca de la frontera francesa y portuguesa, respectivamente; por lo que su política tratará de concentrar la construcción naval en puertos con condiciones de defensa y alejados de las fronteras. Según Patiño, y en un primer momento, hasta el año de 1726, los astilleros vizcaínos se encargarían de la construcción naval mercante, habilitando los de Guarnido (Santander) y los de Puntales y Matagorda (Cádiz). En América se ampliará el de La Habana y se cerraría el de Veracruz. El segundo momento o fase de esta política

naval de Patiño, consiste en la creación de los tres arsenales en Ferrol, Cádiz y Cartagena en el año de 1726.

Los Borbones, en el contexto «reformador» europeo del Setecientos, inician un largo proceso de reconstrucción del país, proyectando remedios para solventar la difícil situación agraria, pero sobre todo la preocupación primordial de estos gobernantes mercantilistas será la potenciación del comercio colonial y de las manufacturas reales o nacionales. En esta reconstrucción interior del país, destacarán la gran importancia de una marina de guerra bien constituida, rápida y eficaz. Varias eran las razones:

- La corona poseía unos límites geográficos que rebasaban con creces los de la propia península, por lo que había que garantizar las fronteras en muchos lugares dispersos por el planeta, a los que sólo se podía llevar por vía marítima.
- La fuerte disputa entre los países europeos por el mercado mundial, donde el comercio se convierte en el rector de la vida económica nacional y de las relaciones internacionales.
- Los intereses coloniales españoles estaban amenazados por la potencia marítima de Gran Bretaña.

Así los barcos debían ser la primerísima materia de preocupación nacional. El problema era donde y como conseguirlos. La situación de los astilleros privados, según Patiño, no era la óptima para atender el fuerte incremento en las demandas de buques de guerra, como igualmente su compra en los países extranjeros. De ahí, que la política naval borbónica proyecte una serie de establecimientos permanentes, los astilleros y arsenales levantados para este fin, donde potenciar la construcción naval, bien por «asiento» o por «administración». Estos establecimientos dedicados a la construcción naval se denominarán, «Reales Fábricas» o «Reales Obras». (El nombre de «Real», viene dado por la intervención directa de la corona y el de «Fábrica» u «Obra», por ser una concentración manufacturera, el sector secundario en el Setecientos).

Continuador de la obra de Patiño, será el marqués de la Ensenada, quien ocupa la secretaría de marina en 1743, e impulsa la modernización y finalización de los arsenales con Antonio de Ulloa, e introduce con Jorge Juan, importantes innovaciones en la construcción naval. En la *Representación* que dirige al rey Fernando VI, en el año de 1746, el marqués de la Ensenada dirá, que «*sin marina no puede ser respetada la monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer esta península, centro y corazón de todo*».

En la *Representación* del año siguiente (1748), Ensenada propone la construcción: «*de seis navios anuales en Ferrol, Cádiz y Cartagena y de tres más en La Haba-*

na, y la fábrica del arsenal de Ferrol, cuyo Departamento debe ser por su situación el más considerable».

Según Timoteo O'Scanlan un, «*Departamento Marítimo es el distrito de la costa en el que extiende su jurisdicción y mando un capitán o comandante general e intendente de marina, establecido en los tres puntos de Cádiz, Ferrol y Cartagena para los negocios del ramo y formación de la matrícula de marinería».*

Cada Departamento esta dividido en provincias con su correspondiente mando de marina, donde las autoridades departamentales gozan de grandes prerrogativas en materia militar, administrativa y gremial –la maestranza– de los arsenales. Además en la villa ferrolana llevarán la dirección urbanística del «Nuevo Ferrol». El nombre de la capital donde se emplaza designa al Departamento en su conjunto. Y si coincide con una población pequeña como el caso de Ferrol, todo ello adquiere un aspecto militar e industrial.

Sobre la polisemia del término «maestranza» nos da cuenta el Diccionario Lengua Española. Según éste, la «voz maestranza», tendría cinco acepciones: 1) sociedad de caballeros que tienen como fin el ejercitarse en la equitación, fue en su origen una escuela de manejo de las armas a caballo. 2) Conjunto de talleres y oficinas donde se construyen y reparan los montajes de las piezas de artillería, como son los carros y útiles necesarios para su servicio. 3) Conjunto de oficinas y talleres análogos para la artillería y efectos móviles de los buques de guerra. 4) Local o edificio ocupado por unos y otros talleres. 5) Conjunto de operarios que trabajan en ellos, además del arsenal.

En el Diccionario de Maria Moliner, la «voz maestranza», tiene tres acepciones que coinciden en grandes líneas con las anteriormente enunciadas.

Según la Enciclopedia de Historia de España, la «voz maestranza», solo define a las maestranzas a cargo del cuerpo de Artillería, destacando las establecidas en las ciudades de Barcelona, Ceuta, Madrid, Zaragoza, Sevilla y Coruña. Atendiendo a esta definición, el actual edificio del Rectorado de la Universidad da Coruña ocuparía la antigua instalación de una de estas maestranzas de artillería.

Para Timoteo O'Scanlan, la maestranza «*es el conjunto de carpinteros, calafates y demás operarios destinados a los arsenales para la construcción y reparación de los buques y de sus pertrechos».* A partir de esta definición, la autora de estas líneas dirá que bajo el término de «**maestranza de marina**» o «**maestranza de los reales arsenales de marina**», durante el siglo XVIII, se designa a los trabajadores destinados a los mismos para la construcción y reparación de los diversos buques de guerra, su equipamiento y armamento, como aquellos que desarrollan su trabajo en la conservación de las instalaciones navales que los engloba y es además extensible a los trabajadores dedicados a la construcción de las instalaciones de tierra, las obras civiles, militares y administrativas, imprescindibles para el funcionamiento de la Armada.

El modelo de maestranza va íntimamente ligado a la organización de los arsenales y ésta se adapta a las diversas Ordenanzas que se promulgan en el siglo XVIII. En las Ordenanzas de 1717 y 1748, la maestranza ha de formar:

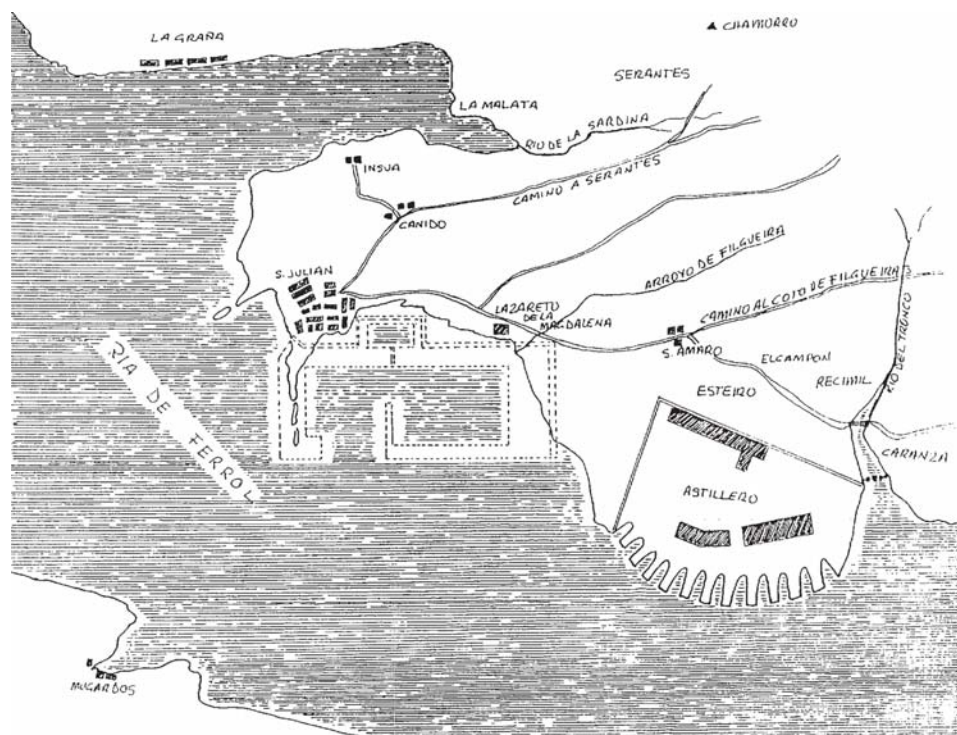
«matrícula (reuniendo) todas las maestranzas de las costas de su termino, que se compondrá de todos los carpinteros y calafates y de los aprendices y mozos de unos y otros, mandará (el intendente), que dos veces al año se reconozca en los Lugares y se anote el aumento o disminución que hubiere, si no estuviere hecha, hará se ejecute de los expresados oficios en cada Pueblo, con distinción de clases, expresión de nombres y edades, para que arreglados en esta forma en los casos que se ofrezcan, se junten prontamente los que se necesiten para cualquiera carenas y aprestos de escuadras, y celará (el intendente), que durante el tiempo que estén empleados en el servicio del Arsenal, se les guarde por las Justicias de sus respectivos Lugares las exenciones que por Reales disposiciones se les conceden».

De estas Ordenanzas se desprende que el comandante del Departamento tenía el mando sobre las armas (la jurisdicción militar) y el intendente (la jurisdicción política). En cada arsenal y dependientes del intendente, había dos jefes: uno por el ramo facultativo, que era el capitán de maestranza, que dirigía las faenas marineras del arsenal, los trabajos de la maestranza, la inspección de los pertrechos, su exclusión y reemplazo, etc.; y por el ramo económico, estaba el ministro de la real hacienda, que se ocupaba en general de la economía: surtimientos, la buena custodia y colocación de los efectos, la cuenta y razón de los goces de los empleados, etc. Además del intendente dependían los maestros de jarcía y vela, la matrícula de mar, etc.

La década de 1770 trae importantes innovaciones. La creación del cuerpo de ingenieros de marina en 1770, que se ocuparán del control técnico de la construcción naval, de las obras hidráulicas y civiles y el reconocimientos de montes y las maderas que han de surtir la construcción naval. Estas funciones serán recogidas en las Ordenanzas de 1772 y de 1776. A partir de estos años, se reducen drásticamente las competencias del intendente, estableciéndose una estructura jerárquica y funcional a través del: mando militar –comandante del arsenal–, mando logístico –inspector de pertrechos–, y mando técnico –comandante de ingenieros–. Aparece la figura del comandante del arsenal (que será un ingeniero de marina 2º o un capitán de fragata), lo que conlleva la desaparición del capitán de maestranza, y será el responsable de las maniobras de los buques en el interior del arsenal y de su seguridad. Tiene además a su mando, a dos contra maestres para las faenas de amarre de buques, entradas y salidas de diques, faenas de arbolado y desarbolado de buques, etc.; y un contra maestre de recorridas de aparejos.

En el Departamento Marítimo de Ferrol, en un primer momento la construcción naval se inicia en A Graña (Ver el Dibujo I), donde se construyen entre los años

de 1730-1747, dos navíos de 70 cañones (el Galicia y el León), una fragata (la Ermione), un buque machina para arbolar y otro para tumbar la quilla. Será entre los años de 1746 a 1749, cuando se trasladen los tinglados de la construcción naval a Esteiro. Los locales administrativos y militares unos pocos años más tarde, con la creación del Cuadro de Esteiro, extramuros del núcleo medieval ferrolano.



Situación de La Graña y Ferrol en la ría ferrolana. Autor: X. Braxe

En este Dibujo I, de X. Braxe, se destaca el emplazamiento de La Graña, la parroquia de San Julián o Ferrol Vello (medieval), el diseño del arsenal y astillero de Esteiro en la ensenada de Caranza, y los diversos caminos (sobre los que luego se asentarán el «Nuevo Ferrol»: el barrio de Esteiro y la Nueva Población de Ferrol o La Magdalena, hacia el año de 1750, que comunican la ribera ferrolana con el resto de la comarca.

En la ría ferrolana y en Galicia, no existía el suficiente número de maestranza que los nuevos proyectos requerían, por lo que la secretaría de Marina ampliará su acción a la costa sobre la que tiene autoridad, País Vasco y Santander. Cuando cesó la

actividad constructora en Guarnizo, pasó a La Graña (1728) y en «*este astillero de Guarnizo y parajes contiguos no han quedado géneros ningunos de construcción ni de marina, por haberse remitido a Ferrol en virtud de real orden..., que aquí cesó la construcción*».

La primera maestranza en llegar, serán los canteros para la edificación del arsenal de La Graña y los castillos (San Felipe y la Palma) y otras obras de fortificación en la ría. Después, los carpinteros de ribera y calafates; y un gran número de tropa, que auxiliaba en los trabajos, que a pesar de los altibajos, continuó entre los años de 1728 a 1743. No será hasta el año de 1749-1750, cuando la construcción naval inicie su despunte, ya en el astillero de Esteiro.

Según el Catastro de Ensenada realizado en el año de 1752, la capital departamental del Norte, comprende la Real Villa de La Graña y sus lugares (Brión, La Cabana, Martín, San Cristóbal y San Felipe), y la Real Villa de Ferrol (solo Ferrol Vello y extramuros). Estas villas cuentan con 258 y 310 vecinos respectivamente, un total de 568, aproximadamente 2.677 habitantes. (Habitantes que no dejarán de aumentar durante el siglo XVIII y en el último tercio del mismo, la población ferrolana sobrepasara los 30.000 habitantes). Si destacamos las ocupaciones de estos vecinos, nos da un número mayor, como sería la Tabla I.

Tabla I

Ocupaciones, según el Castrato de la Ensenada, de los vecinos de las Reales Villas de La Graña y Ferrol. (Elaboración propia a partir de los Libros de Real Legos, Real de Eclesiásticos, Personal de Legos y Estados).

OCUPACIONES	A GRAÑA	FERROL	TOTAL
Ayuntamiento	8	20	28
Contaduría, tesorería, provisión de marina	35	-	35
Administración de rentas	7	41	48
Peones de confianza	62	-	62
Abastecedores	8	1	9
Mercaderes al por mayor	25	-	25
Mercaderes al por menor	15	63	87
Tratantes de vino	22	9	31
Phamarceuticos	8	27	35
Maestros de niños	9	-	9
Hormeros	9	11	20
Pintores	9	-	9
Médicos, barberos, cirujanos, peluqueros	8	-	8
Plateros	2	2	4
Armeros	2	-	2

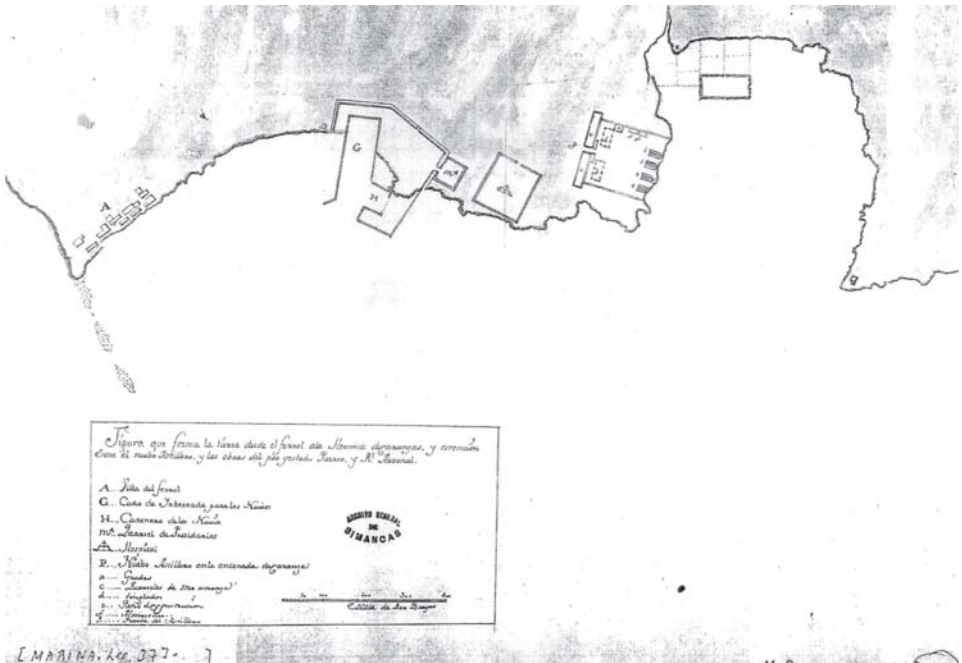
OCUPACIONES	A GRAÑA	FERROL	TOTAL
Herreros	12	58	70
Sastres	24	-	24
Carpinteros de blanco	63	-	63
Carpinteros de ribera	71	85	156
Toneleros	9	-	9
Barrenadores, aserradores	10	26	36
Faroleros	1	-	1
Calafates	64	27	91
Zapateros	13	21	33
Canteros	39	11	50
Campesinos	246	169	415
Jornaleros	35	45	80
Oficiales de mar	65	42	107
Marineros	198	232	430
Soldados inválidos	11	-	11
Viudas, solteras	104	96	200
Viudas, solteras de estado noble	-	15	15
Hidalgos	-	25	25
Escribanos	-	12	12
Procuradores, notarios	-	16	16
Guarda almacén y dependientes	-	35	35
Chocolateros	-	6	6
Curas	5	1	6
Religiosos	1	47	48

Observando esta Tabla I, en el año de 1752, la contaduría, tesorería y provisión de marina aún se encuentran en La Graña, y no se trasladarán a Ferrol hasta la construcción del Cuadro y barrio de Esteiro, contiguo al astillero del mismo nombre. Con respecto a los oficios vinculados a la construcción naval como serían los carpinteros de ribera (156); los de blanco (63); los calafates (91); toneleros (9); canteros (50); etc., son los oficios pertenecientes a la jurisdicción ordinaria.

En ese año de 1751-1752 existen entre 12.000 a 13.000 individuos de la jurisdicción de marina. De ellos, 3.500 carpinteros de ribera y calafates de Santander y el País Vasco e igualmente de estas zonas, 2.600 canteros y albañiles; 2.982 soldados (de los Regimientos de: Flandes, Bruselas, Irlanda, Ibernia y Uetonia), 862 patrones de lanchas y marineros, 346 carpinteros y escultores, 215 presidiarios, 200 peones ordinarios y carreteros, etc.; que habitan en los diversos almacenes del arsenal de La Graña y los cuarteles provisionales de ambas villas.

Esta «*multitud de laborantes*», están bajo la dirección de Jorge Juan y la Junta de Constructores, que en las gradas del astillero de Esteiro construyen a la inglesa, «El Apostolado» (una serie de navíos de 68 y 74 cañones). Jorge Juan, introductor de los técnicos ingleses en la construcción naval dirá que: «*la fábrica del navío y otras embarcaciones, y sus maniobras, que es el modo de manejarlas, ha estado siempre en manos de unos casi meros carpinteros y de otros puramente trabajadores u operarios: ninguna dependencia se creyó que tuviesen de la matemática, sin embargo de ser el todo, sino pura mecánica*».

Los nombres de los navíos que forman el *Apostolado*, serían: Eolo, Oriente, Neptuno, Magnánimo, Aquilón, Gallardo, Brillante, Vencedor, Guerrero, Héctor, Glorioso y Soberano.



AGS. Secretaria de Marina, Legajo 377. Mapa sobre el futuro asentamiento del arsenal de Ferrol, sin firma ni fecha, que datamos hacia 1747.

Aparece, Ferrol medieval, el cuadro de Esteiro, cuatro gradas del astillero, el hospital de marina, el cuartel de presidiarios y la ermita de Santa María de Caranza.

Con el proyecto de edificar el nuevo arsenal y la creación de la capital departamental bajo el Antiguo Régimen, ¿donde encontrar el potencial humano que lleve a cabo estas obras faraónicas: arsenales, astilleros, navíos, nuevos barrios, cuarteles, etc., sin perjudicar a la agricultura, ganadería y manufactura ya establecidos?

Se recurrirá a sectores sociales marginales, que viven sin oficio reconocido y domicilio fijo, pidiendo limosna y como apunta el ilustrado abate La Gándara, bien puede una fundación ser muy pía y no ser conveniente al común, destacando La Gándara que la caridad ha de dirigirse a la creación de empleo, a la oferta de trabajo, pues comparando la situación económica-social de España con otros países europeos, *«el oro y plata americana empobreció la riqueza natural de España. Por el contrario, Holanda e Inglaterra empezaron a florecer desde que poseyeron colonias en las Indias»*.

Será esta población «flotante» la componente de las «levas no honradas» (diferente de las «levas honradas» organizadas para la milicia), que proceden mayoritariamente de Castilla del Norte, León y Extremadura, zonas de marcado carácter agrícola y ganadero (que a principios del siglo XVIII sufre una profunda crisis económica). Los encargados de recoger estas «levas no honradas», son los corregidores de León, Valladolid, Salamanca, Toro, Zamora, Extremadura, Palencia, Ávila, Burgos, Segovia y en menor medida, del Reino de Galicia, *«encaminando a este Departamento (de Ferrol), los vagantes y muchachos huérfanos»*.

Según la Real Instrucción dada por el marqués de la Ensenada en 1751, las levass forzosas de vagantes y malentretendidos (es decir, jóvenes sin domicilio fijo y oficio reconocido), se han de dirigir al astillero de Esteiro (antes eran destinadas a La Graña), para elegir un oficio de maestranza, en condición de aprendices de los diversos gremios: carpinteros de ribera, calafates, canteros, etc.

El intendente de Ferrol, Antonio Perea, más tarde marqués de Monteverde, desde La Graña comunica en el año de 1751 al marqués de la Ensenada, como se realiza el ingreso en la maestranza de estos muchachos, entre los 14 y 18 años de edad. Dirá el intendente Perea, acompañado por el comandante general Cosme Alvarez (AGS. Secretaria de Marina, Vagabundos, legajo 699):

«(...) La laudable providencia de que muchachos vagabundos cogidos de leva se destinan para que aprendan un oficio, (...), de las resultas de un pequeño discurso que dimos con motivo del pagamento el domingo en Esteiro presentada la maestranza vizcaína de carpinteros de ribera, de blanco, los calafates y varios de los demás oficios y artes que allí trabajan, les hice una blanda aunque eficaz relación de la orden del Rey..., de evitar que a costa del Real Erario ande esta calidad de gente vagante en el Reino, que es causa de la miseria y de los desórdenes que se experimentan en ofensa de Dios, del servicio de Su Majestad y oprobio de la Nación..., a que sin repugnancia abrazasen el paraíso de tomar aprendices todos los oficiales que no los tuviesen.... Se comprometieron a hacerse cargo de los muchachos (los maestros y capataces), para enseñarlos en el oficio bajo la condición de que se les dé 13 cuartos y medio para su socorro y pan, (y) un jornal de aprendices.(...) Hoy estos muchachos disfrutan al día de 3 reales de jornal en calidad de maestranza..., fruto que se empezará a recoger de

un día a otro, luego que los sastres entreguen los vestidos que están rematando, pues de otra suerte no era posible los tomarán los maestros que han de enseñarlos, por la entera desnudez con que vinieron».

Es decir, en la década de 1750, una parte importante de los aprendices proceden de las «levas no honradas» destinadas al astillero ferrolano, que cumplidos sus años de aprendizaje, serán una parte de los operarios de la maestranza (en los que abundan los apellidos castellanos), distinguiéndose de la maestranza de procedencia vasca, santanderina y gallega. En la Real Fábrica de Jarcia de Sada (1750), trasladada al arsenal ferrolano por Jorge Juan en 1762, la procedencia geográfica de esta maestranza será Catalunya, Aragón y Valencia. Diversidad geográfica y profesional de la maestranza en Ferrol, de la que Jorge Juan destacará sus relaciones de «ayuda mutua», al hacer más habitable el barrio o poblado de Esteiro (a partir de 1760), tras los primeros años de 1751 a 1760, de ser un «barrio de barracas».

La maestranza pertenece a la jurisdicción eclesiástica castrense y comprende en las «Reales Obras» de Ferrol: los arsenales de La Graña y Ferrol, el astillero de Esteiro y la fábrica de jarcia y lonas de Sada: arquitectos, constructores y ayudantes, maestros delineantes, capataces, contra maestros de construcción, los carpinteros de ribera y los de blanco, los calafates, fabricantes de jarcia y lonas (como los hiladores, tejedores, rastrilladores, espadadores, viradores, urdidores, lizadores, mazadores, debanadores, camilleros y peñeros), los herreros, los armeros, los escultores, los aserradores, los faroleros, los pintores, los canteros, peones de confianza, los escribientes, el cuerpo de pilotos y pilotines, celadores y rondines. En las obras civiles, comprendería a los maestros, capataces y operarios, como los albañiles, carpinteros, canteros, etc.

Existirán otros trabajadores no agremiados, es decir, que no tienen asiento formal en las listas de maestranza al no formar gremios, como son los peones marineros, los peones ordinarios y los jornaleros al servicio de los diversos oficios de la construcción naval y obras civiles. Pertenecen a la jurisdicción eclesiástica ordinaria.

Una parte importante de la maestranza vivirá en el nuevo barrio de Esteiro, construido simultáneamente al astillero. Barrio de Esteiro del que dirá Jorge Juan en 1762 (destacando las relaciones de «ayuda mutua» que antes comentamos), *«que existen un gran número de casas de cantería, construidas por la misma maestranza»*. Otra parte de la maestranza, peones y marineros, están avencindados en los pueblos de la ría, como O Seixo, Barallobre, Mugaridos, Neda, Narón, Serantes, etc.

Durante el siglo XVIII la maestranza tiene una jornada laboral de 14 a 17 horas diarias, dependiendo de si es invierno o verano —en éste con mayor luz solar—, de lunes a sábado, durante los 288 días laborables de los 365 naturales del año. En verano, se establece por la mañana, una hora para el almuerzo y dos horas al medio día para comer. En invierno, el almuerzo se reduce a media hora y la comida de medio

día, a una hora. En la década de 1750, el pago del salario es diario, a partir de 1765 será quincenal o mensual, dependiendo de la liquidez de la tesorería de marina. Siendo el más grave conflicto laboral del Setecientos, el retraso en recibir sus salarios, lo que ocasionará continuas reclamaciones de la maestranza que pide ser pagada con puntualidad.

Anualmente el intendente presenta a la secretaría de marina la composición de la matrícula de maestranza de las provincias del Departamento del Norte, con expectativas de poder ser llamados a trabajar como la del año de 1759, bajo el nombre: *Estado general de la maestranza de las siete provincias de marina de este Departamento de Ferrol, que abajo se citan, según revista de inspección pasada por mi. Francisco Núñez Ibáñez.*

Tabla II
Matrícula de maestranza de las provincias del Departamento de Ferrol, 1759.
P*= presentes. A*=ausentes. Apred.= aprendices.

Provincias	Carpinteros		Calafates		Armeros		Faroleros		Toneleros		Apred.	Total
	P*	A*	P*	A*	P*	A*	P*	A*	P*	A*		
Santander	8	4	2	-	2	1	-	-	-	-	-	17
Ribadesella	16	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
Aviles	91	13	-	-	-	-	-	-	-	-	29	133
Vivero	20	8	-	1	-	1	1	-	1	1	2	35
Ferrol	159	11	111	11	2	-	-	1	-	-	43	338
Coruña	15	1	2	-	-	-	-	-	-	-	2	20
Pontevedra	23	-	51	-	1	-	-	-	-	-	30	105
Total	332	40	166	12	5	2	1	1	1	1	106	674

En el año de 1767, el arsenal de La Graña, tiene 693 operarios, de ellos 318 en el dique de carenar y otros 375 en otras destinos. Su desglose sería el siguiente.

Tabla III
Maestranza en el dique de carenar de La Graña. Año de 1767

Carpinteros de ribera	107
Calafates	186
Carpinteros de blanco	4
Aserradores	2
Peones	13
Rondines	6
Total	318

Tabla IV
Maestranza en otros destinos del arsenal de La Graña. Año de 1767

Carpinteros de ribera	44
Calafates	17
Carpinteros de blanco y escultores	15
Toneleros	4
Pintores	9
Albañiles	20
Faroleros	7
Latoneros	2
Cerrajeros y herreros	17
Peones de confianza a cargo de las llaves	21
Vigías de Montefaro y Monteventoso	3
Rondines	6
Guarda dique de La Malata	1
Capataz y peones ordinarios	104
Patrón y tripulación de la falúa del intendente	19
Patrón y tripulación de la falúa de la comandancia general	18
Patrón y tripulación de la falúa del capitán de maestranza	10
Patrón y tripulación de la falúa de los oficiales del arsenal	10
Patrón y tripulación del bote destinado a reconocimiento de embarcaciones que entran en el puerto.	7
Patrón y tripulación del bote del guardia del arsenal	6
Patrón del bote del constructor	1
Patrón y tripulación de la lancha que hace el viaje a la fábrica de Sada	18
Patrón y tripulación de la lancha de guardia en la boca de la ría	14
Capellanes de la capilla y del hospital del arsenal	2
Total	375

Observando la Tabla III y IV, el mayor número de calafates que de carpinteros de ribera en La Graña, vendría dada por la actividad del arsenal, dedicado al calafateado o impermeabilización de las juntas de los cascos. La fabricación de buques, la actividad constructora, desde 1750 se llevaría a cabo en el astillero de Esteiro, tal como refleja el elevado número de carpinteros de ribera de la siguiente Tabla V.

Tabla V
Composición gremial de la maestranza y no agremiados
en el astillero y arsenal de Ferrol, 1769.

GREMIOS	MAESTROS	CAPATACES	OPERARIOS	APRENDICES	TOTALES
Carpinteros de ribera	-	18	999	284	1.301
Carpinteros de blanco	-	3	84	27	114
Tallistas	-	1	11	2	14
Aserradores	-	1	43	-	44
Calafates	-	10	272	87	369
Remolar	-	1	3	-	4
Toneleros	-	1	3	-	4
Latonería y fundición	1	-	11	-	12
Armero y ampollero	-	-	2	-	2
Aplicados a la construcción	-	2	7	4	13
Codeadores y buzos de maderas	-	-	14	6	20
Aparejador de canteros	-	1	74	-	75
Peonaje y marinería	-	-	-	-	1.722
Guardia del astillero	-	-	1	-	1
Sacristán y ayudante	-	-	-	-	2
Buzos	-	-	1	-	1
Guarda herramientas	-	-	6	-	6
Sargentos, celadores y rondines	-	-	12	-	12
Fábrica de jarcia	2	2	231	139	374
Fábrica de lonas	1	2	59	152	214
Fábrica de lonas. Temporeros	-	-	-	-	246

De esta Tabla V, destaca el grupo de los no agremiados, el peonaje y la marinería como el más numeroso, seguido de los carpinteros de ribera, encargados de la fabricación de los buques.

La década de 1770 trae importantes modificaciones en la secretaría de marina, como la creación del cuerpo de ingenieros de marina y la publicación de las Ordenanzas de 1772 y la de 1776. El francés Francisco Gautier será el organizador y primer ingeniero general del cuerpo de ingenieros de marina. Tras su estancia en Guarnizo, Gautier es trasladado a Ferrol en 1767 y dos años más tarde se le nombra «director general de construcciones y carenas». A su llegada a Ferrol, emite un informe sobre la maestranza ferrolana, que realiza la *construcción naval a la inglesa*, en oposición a la que él propugna *a la francesa*. Será demoledor y en francés dirá a la secretaría de Marina (AGS. Individuos de Arsenales, legajo 241), que «*le plus grande partie ouvrires..., très mediocres et les autres, jeunes, sans force, sans talent e sans litre pur meriter le salaire dont ils jouifoiënt*».

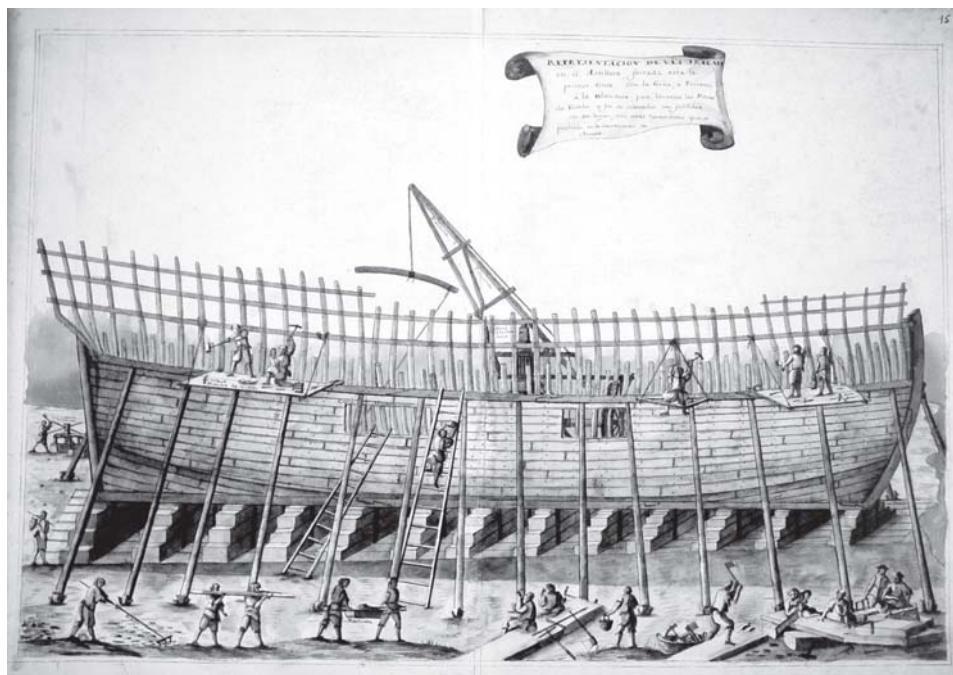
Tabla VI
Oficios en las obras civiles, 1769

OFICIOS	Nº DE INDIVIDUOS
Aparejadores	12
Sobrestantes	9
Albañiles	19
Canteros	90
Carpinteros	66
Peones marineros y ordinarios	399
Peones de confianza, patrón de bote, rondines	20
Total	616

Resultado de este análisis, Gautier despedirá a mil operarios de maestranza ferrolana e introducirá «innovaciones» como equiparar en los gastos del personal del arsenal, a los sastres y zapateros (gremios que en el siglo XVIII nunca pertenecerán a la maestranza de marina), con los carpinteros de ribera y calafates. Esta actuación provocará la protesta, que a través de una instancia dirige la maestranza al rey Carlos III, «el padre del pueblo», ya que bajo la Monarquía Absoluta, el rey es el símbolo y fuente de toda justicia, a través la secretaría de Marina, tal como contemplan las reales ordenes y luego recogerán las Leyes Penales, artículo 23, «*que los agravios sufridos por la maestranza, ésta los presentará en las horas de descanso*».

En esta instancia de agosto de 1770, la maestranza declara su vínculo común de pertenencia a la maestranza de Galicia, exponiendo que son los sastres y zapateros, y no ellos, carpinteros de ribera y calafates, los que ocasionan los mayores gastos al «*Rey Nuestro Señor*» (AGS. Secretaria de Marina, Individuos de Arsenales, legajo 241):

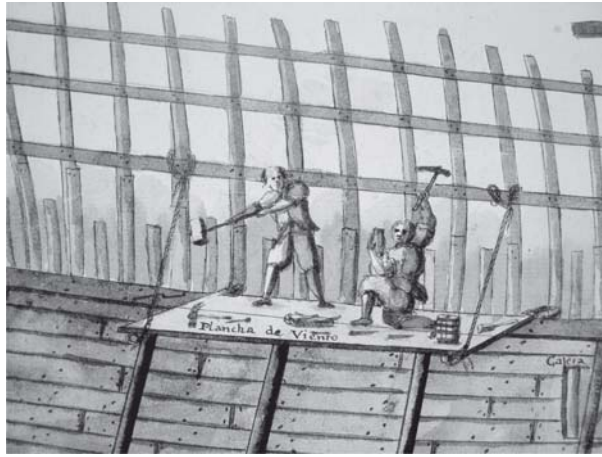
«... Puestos a los pies de Vucencia, con la más profunda veneración, exponen a Vucencia, como hay dos años que andan tan malamente atrasados los pagamentos, que si el Caritativo Corazón de Vucencia no pone remedio a esta necesidad nos veremos enteramente perdidos, pues Sr. Excmo., cuando los Suspiros de los Padres, los Lamentos de las Madres y los continuos Gritos de los Hijos debieran enternecer el corazón del señor Intendente, parece lo contrario, pues cual otro Nerón, cuantas más lágrimas derrama la necesidad, más nos oprime retardándonos los pagamentos porque se sabe que es la vara donde se funda nuestro valimiento, parece que no se da por entendido de aquel pecado que dice el Sagrado Texto, es uno de los cuatro que piden Justicia al Cielo, que es el de retener el jornal al pobre. Ignoramos Sr., de que nace tan evidente antipatía para con nosotros pues estamos hoy a tiempo de escribir estos tos-



Marqués de La Victoria, 1719-1756, Construcción de una fragata.

cos rasgos a 26 de julio, y todavía no hay traza de pagarnos el mes de junio, siendo así que todos tienen pagos, menos la pobre Maestranza, como si por servir a Su Majestad en este oficio Incurriéramos en algún crimen. Si los pagamentos de la Maestranza parecieren crecidos, proponemos a Vucencia un buen medio, y es hacer presente a Vucencia, como con los dos tercios de los hombres empleados en estos Arsenales, con el nombre de Maestranza, los cuales gozan de jornales crecidos, no son profesores de Carpinteros ni Calafates, sino sastres y zapateros y diversos oficios, quienes fueron admitidos, pagando este desafuero, los que somos legítimos profesores de los oficios de Carpintería y Calafatería y demás oficios, lo que probaremos patentemente, es que dejando en el trabajo los legítimos carpinteros y calafates, se ahorrará el Rey Nuestro Señor, 2.000 pesos cada pagamento y el trabajo ira algo mejor, con ahorro de materiales, esperamos que el Justificado proceder de Vucencia, pondrá remedio para el conveniente servicio de Dios y del Rey, cuya vida Guarde el Cielo y a Vucencia, dilatados años.

*Humilde y Rendidamente Besa Las Manos de Vucencia.
La Maestranza de Galicia».*



Marqués de La Victoria, 1719-1756, Construcción de una fragata, detalle.

En el año de 1775, según Gautier, la maestranza del Real Arsenal de Ferrol la forman 3.172 individuos y los siguientes obradores. Es de destacar la aparición en esta Tabla, del obrador de zapateros, oficio no perteneciente a la maestranza.

Tabla VII
Obradores y número de individuos del astillero y arsenal de Ferrol, 1775

OBRADORES	Nº DE INDIVIDUOS
Carpinteros de ribera	1.169
Calafates	488
Carpinteros de blanco	214
Escultores	30
Remolares	7
Toneleros	9
Herreros	101
Cerrajería	30
Fundición	27
Aserradores	84
<i>Zapateros</i>	10
Canteros y peones	26
Inspectores	2
Casilleros de herramientas	4
Marinería y peonaje	971
Total	3.172

La normativa sobre el trabajo a desempeñar por parte de la maestranza y peones en las Reales Obras, se rige por las diversas reales órdenes promulgadas durante los años de 1730 a 1780, que serán recopiladas y ampliadas en 1785, bajo el título *«Leyes penales para el arreglo de la Maestranza en los Reales Arsenales de Marina»*.

En su artículo 3º, se contempla que una vez *«concluida la revista, sin dilación emprendan el trabajo y si notasen morosidad, al individuo perezoso se le descuenten seis jornales»*. En el artículo 5º, *«Deberán mantenerse constantemente los operarios en el trabajo y no ausentarse de él, sino en las precisas urgencias de beber, amolar las herramientas, etc., para lo cual obtendrán licencia del Capataz, pues si lo hicieren sin ella, se le descontarán seis jornales»*. En el 14º, *«El operario que dentro de los arsenales riñere con otro, sufrirá la pena de ocho días en el calabozo y el descuento de ocho jornales a favor del ofendido»*. Y por último, destacaremos el 29º, *«Estando comprendidos en la clase de Maestranza los maestros Mayores, Contramaestres y Ayudantes de construcción, deben dar ejemplo a los demás Operarios, sus inferiores, y se presentarán en sus destinos a los toques de campana»*.

Los trabajadores de la maestranza se inscriben durante todo el Setecientos, bajo la matrícula de maestranza que agrupa a los diversos talleres u oficios que participen en la construcción naval. Durante este periodo, el número de la maestranza ferrolana oscilará, según la mayor o menor demanda en la construcción naval, de los 10.000 a 3.000 trabajadores. La pertenencia a la matrícula de maestranza conlleva una serie de medidas fomentadoras de su oficio, como el estar exenta:

«para cualquier clase de servicio, quintas y sorteo para milicias y del repartimiento de boletas para el alojamiento de mis tropas, de las cargas concejiles, como bagages, depósitos, tutelas, mayordomías y oficios públicos, pero estarán sujetos como los demás vecinos de los pueblos a los tributos, derechos y demás contribuciones establecidas».

Maestranza que se divide en brigadas, de número variable de individuos, con distinción clara según el gremio al que pertenece: carpintero de ribera, calafate, carpintero de blanco, cantero, etc. Gremios que mantienen su estructura de oficio, con su maestro en la cúspide, cada brigada dos capataces y un cabo, los operarios u obreros (divididos a su vez en tres clases, de 1ª, 2ª y 3ª), los aprendices, los peones de confianza y los ordinarios. Los trabajadores son los dueños de las herramientas básicas de su oficio, que es un requisito imprescindible para que el contador de arsenales les dé el alta en las listas del arsenal, en las que figura además, el día en que entran a trabajar, el sueldo asignado, etc. Las herramientas que no sean de su obligación, se las presta el contador de arsenales hasta la finalización de la obra.

Todo operario con aprendiz, tiene que presentar la «escritura de obligación» o contrato de aprendizaje, por el que se obliga a enseñar el oficio durante siete años al

aprendiz, figurando en esta escritura su nombre, filiación, señas y edad, que debe entregar en contaduría de arsenales. De este requisito de «escritura de obligación», están exentos los aprendices hijos del propio operario de maestranza. Se admiten cuadrillas de peones, según la urgencia de los trabajos y cada cuadrilla, de 50 hombres, tendrá un capataz, siempre un *oficial de mar de toda satisfacción, inteligencia y expediente*.

Los maestros mayores de los diversos gremios tras dilatados años de experiencia laboral reciben una distinción militar, bien la de «alférez de navío graduado» o la de «alférez de fragata graduado».

A continuación exponemos la Tabla VII, referida a los carpinteros de ribera, con sus salarios en reales de vellón, que trabajan en la construcción del navío San Gabriel de 74 cañones y botado en el astillero ferrolano en 1772

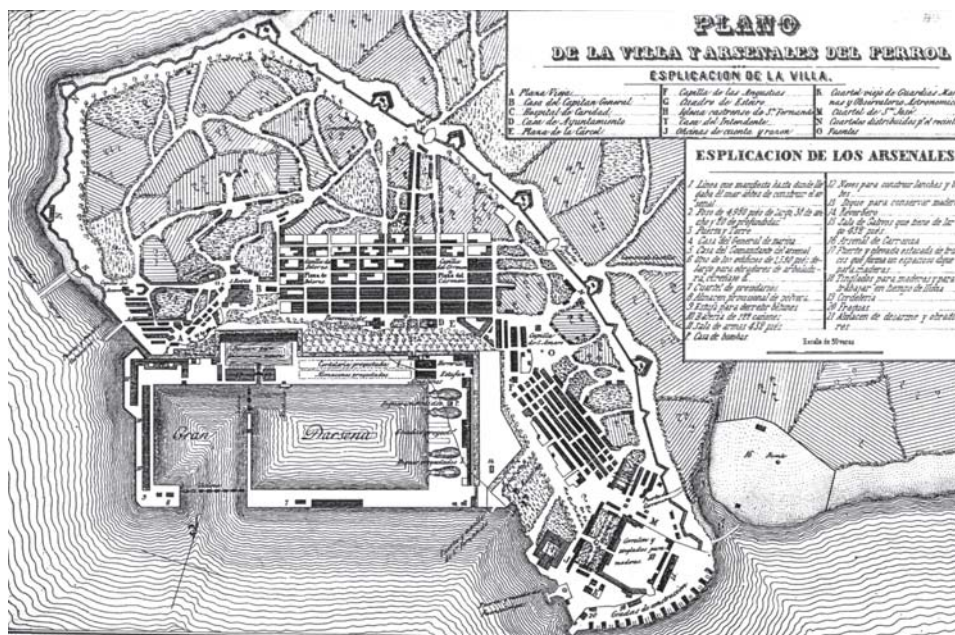
Tabla VII

Gremio de carpinteros de ribera en el navío San Gabriel (de 74 cañones, botado en 1772).

CARPINTERÍA DE RIBERA	Nº DE INDIVIDUOS	JORNALES DIARIOS
Contraмаestres	2	-
Capataces	3	12
Capataz	1	10
Carpinteros, oficiales de 1ª	45	9
Carpinteros, oficiales de 1ª	13	8,5
Carpinteros, oficiales de 1ª	14	8
Carpinteros, oficiales de 2ª	10	7,5
Carpinteros, oficiales de 2ª	13	7
Carpinteros, oficiales de 2ª	6	6,5
Carpinteros, oficiales de 2ª	9	6
Carpinteros, oficiales de 3ª	5	5,5
Carpinteros, oficiales de 3ª	24	5
Carpinteros, oficiales de 3ª	5	4,5
Aprendices	11	4
Aprendices	4	3,5
Aprendices	2	3
Aprendices	9	2,5
Aprendices	4	2
Aprendices	2	1,5

De este Tabla VII, se desprende que los carpinteros de ribera son 182. Se desglosaría de la siguiente forma: contraмаestres: 2; capataces: 4; los operarios son 144, y los aprendices, 32. Dentro de la estructura gremial, contraмаestres (equipara-

dos a «maestros»), los capataces, los oficiales (de 1ª, 2ª, 3ª) y aprendices; hay importantes diferencias salariales entre los miembros de una misma categoría gremial. Es de destacar que no aparece el jornal de los contra maestros, que gozan de salario fijo mensual, no jornal por día laborable trabajado, al igual que otras categorías de la maestranza, como los ayudantes de construcción, arquitectos, delineadores y maestros de diversos obradores.



Plano de la villa de Ferrol, con sus murallas, arsenales y astillero, a finales del siglo XVIII.

Durante este siglo XVIII, la asistencia y previsión social, pósitos y cofradías son cuestiones que atañen fundamentalmente al Estado, aunque la Iglesia y los particulares financien las instituciones existentes. La monarquía en el último tercio del Setecientos multiplica el número de montepíos que se dirigen a los cuerpos profesionales, en el caso de la villa ferrolana, a los militares y a los matriculados de la maestranza. Un montepío es una institución de previsión pública o privada constituida por asociaciones de carácter profesional, como los gremios, y que pretende hacer frente a la indefensión económica de sus asociados mediante la creación de un fondo común.

El montepío de la maestranza se aprueba en el año de 1785, pero desde el año de creación de los Departamentos Marítimos (y con ellos la aparición de la moderna

«maestranza de marina»), existirán medidas de carácter asistencial fomentadoras de la maestranza y de su matrícula. En la villa de La Graña, para la atención de los accidentados laborales se establece un hospital real, pues muchos de los heridos morirían antes de su traslado –marítimo– a Coruña. Este hospital de La Graña según el intendente Freyre, constaba de 180 camas, pero las necesidades eran de 500. Para ello el intendente Freyre ocupa una casa de los monjes en La Cabana, la capilla de San Andrés, unos almacenes de pólvora vacíos y barcos para curar los enfermos, bajo la dirección médica del irlandés Sebastián Creaght.

Con el traslado del astillero para Esteiro y las mayores posibilidades del emplazamiento, se construye el hospital Real o de «marina», en un extremo del barrio de Esteiro, con la finalidad de prestar asistencia médica a la jurisdicción castrense, militares, maestranza y accidentados en las Reales Obras. Empezará a funcionar en 1754, con 800 camas, continuando en su labor profesional el médico Creaght y se incorpora otro médico irlandés, Timoteo O’Scalan, quien desarrollará su actividad profesional en este hospital durante treinta años.

El origen del montepío de la maestranza se encuentra en las medidas fomentadoras de los gremios y en las diversas reales ordenes de los años de 1730, 1751, 1764 y 1773. En las Ordenanzas de Arsenales de 1776, artículo 587, igualmente recoge «la gracia de inválidos», ya que *«antes de formalizar los presupuestos de jornales del siguiente, me propondrá los que por vejez, golpe o herida, sean acreedores a la gracia de inválidos, que precisamente consistirá en la tercera parte del último goce que obtuvieron, sin la precisión de ocuparse más en el servicio, pero si su salud les permitiere algún ejercicio en mis Arsenales, mando se les consideren cuatro reales más por vía de jornal»*.

Entre estas medidas de carácter social, es de destacar el pago de la mitad del jornal en caso de accidentes laborales y un cuarto del mismo por una enfermedad natural. En caso de accidente laboral se ofrece la opción a curarse gratuitamente en el hospital de marina o bien, con su salario integro, reponerse en su domicilio. En caso de muerte por accidente laboral, la familia de maestranza recibe por una sola vez una limosna en proporción del salario que tenía asignado.

Ante la diversidad de estas reales ordenes en 1785 se aprueba el *«Real Reglamento para Inválidos y Viudedades de la Maestranza de los Arsenales de Marina»*. En su artículo 1º, contempla que *«todos los individuos de Maestranza, incluso los que tengan graduación militar y los demás operarios de sueldo y jornal de los Arsenales (excepto los Peones), que hayan servido treinta años, sin nota de desertión, robo, inobediencia u omisión a los trabajos y que no pudieren continuarlos por vejez, achaques, golpe o herida y hayan contribuido con el descuento mensual que se establece para inválidos, tendrán derecho a éstos, para disfrutarlos donde les acomode, exceptuando los aprendices»*. Y el artículo 19º, *«Aunque no se comprenden entre los acreedores de justicia al goce de inválidos, por no contribuir para estos, los Capata-*

ces de Presidios, Rondines, Peones y Presidarios (...), si se inutilizaren en faenas del servicio o por vejez con algún extraordinario mérito, que se les proporcione para la gracia de inválidos, a proposición de sus respectivos Jefes».

En su aplicación, este reglamento contempla tener treinta años cumplidos de servicios para recibir sus beneficios. Años de trabajos que serán rebajados a 20 y a 24 años, en oficios con una alta incidencia de las enfermedades profesionales, como «el mal de pecho», la tuberculosis, debido al polvillo que desprende el cáñamo y el serrar maderas, en las fábricas de lonas y jarcias y los aserradores, respectivamente.

En este reglamento de inválidos se contempla que el real erario debe contribuir con fondos económicos para su sostenimiento, lo que no se llega a realizar. La característica más importante es que el *reglamento para inválidos de la maestranza de marina*, no tiene una «caja única» para los tres arsenales, a pesar de la movilidad geográfica de la maestranza. Cada Departamento tiene su «caja», a la que no contribuyen en su sostenimiento, los sueldos fijos de maestranza, pero reciben sus beneficios, al igual que sucede con los técnicos ingleses contratados a principios de la década de 1750 (dándose el caso de que 45 años después de la muerte del capitán de maestranza, Ricardo Rooth, su hija siga percibiendo pensión de huérfana), lo que anuncia la quiebra de la «caja de inválidos» en Ferrol, a partir de los años de 1797-1798.

REFERENCIAS

- AGS. Archivo General de Simancas. Secretaria de Marina. Valladolid.
- CERVERA PERY, J. 1986, *La marina de la Ilustración. Resurgimiento y crisis del poder naval*, E. S. Martín, Madrid.
- DE JUAN-GARCÍA AGUADO, J. M^a., 1998, *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de marina en el siglo XVIII*, Universidade da Coruña.
- MARQUÉS DE LA VICTORIA, 1719-1756, *Arquitectura Naval, Antigua y Moderna*, Madrid.
- O' SCALAN, T., 1831, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid.
- SANTALLA LÓPEZ, M., 1995, *La familia obrera, Ferrol 1750-1936*, tesis doctoral, inédita. Universidade de Santiago de Compostela.
- SANTALLA LÓPEZ, M., 2004, *Maestranza e construción naval no estaleiro e arsenal de Ferrol, 1726-1858*.

Miércoles 25, Junio 2003. Diario de Ferrol.



C. T.

Manuela Santalla cerró el curso en la cátedra Jorge Juan

La Maestranza ■ La historiadora ferrolana **Manuela Santalla**, autora de numerosas investigaciones sociales sobre la vida en la ciudad y en el mundo del trabajo, ocupó ayer el estrado de la cátedra Jorge Juan para abordar el tema *La Maestranza en los Arsenales en el siglo XVIII*. La conferencia fue leída en el centro cultural de la Armada en el edificio de Herrerías, la antigua Escuela de Máquinas que se encuentra, precisamente, en lo que eran los antiguos arsenales.

Viernes 27, Junio 2003. Diario de Ferrol.



Santalla habló de la influencia vasca y santanderina en la Maestranza de Ferrol

La Maestranza de los Reales Arsenales de Marina en Ferrol en el siglo XVIII fue el tema abordado ayer en la cátedra Jorge Juan por la historiadora Manuela Santalla, quien habló de sus diferencias sociológicas respecto a la de Cádiz o Cartagena. A este respecto, indicó que existió “una fuerte influencia de las Maestranzas vasca, santanderina o valenciana que creará con el paso de los años una composición social diferente. Era una villa señorial, de pescadores, que se enmarcaba más dentro de la concepción de la Ilustración”. Santalla recordó que la Maestranza moderna “nace con las ciudades departamentales. Primero se establece en A Graña y veinte años más tarde se traslada a Esteiro”, apuntó. Las Reales Obras o los gremios fueron otros de los aspectos analizados ayer.