

LAS GENTES DE MAESTRANZA Y LOS RECLUSOS DEL ARSENAL DE LA CARRACA EN EL SIGLO XVIII

José QUINTERO GONZÁLEZ
Doctor en Historia

Aunque pueda parecer un tópico, el estudio de las gentes de maestranza y de los reclusos destinados en el arsenal de La Carraca constituye una parcela temática tan amplia y se halla tan escasamente investigada que una monografía al respecto daría lugar, sin duda, a una extensa tesis doctoral. No es nuestro objetivo abarcar tan vasta tarea, ni siquiera sucintamente. En realidad sólo pretendemos dos finalidades esenciales: *a)* ofrecer al lector una visión de conjunto y una aproximación conceptual a las maestranzas que trabajaron en La Carraca; y *b)* abrir un campo de investigación tan interesante como desconocido: el de los reclusos confinados en la base naval del sur. En ambos casos los parámetros temporales establecidos se prolongan en la centuria dieciochesca hasta 1775.

Las gentes de maestranza

Según Timoteo O'Scalan, por *maestranza* se entiende el conjunto de «los operarios destinados en los arsenales a la construcción y reparación de buques y de sus pertrechos» (1). Esta definición, que puede considerarse bastante aceptable para delimitar el término, queda más matizada aún en las Ordenanzas de Marina y en la Matrícula de Mar del siglo XVIII, donde se consideraban gentes de maestranza, exclusivamente, los carpinteros de ribera y los calafates, pudiéndose incluir tal vez a los barrenadores y aserradores, si bien estos oficios no suelen aparecer de manera explícita como pertenecientes a la maestranza. Para todos los efectos, las gentes de esta clase adquirirían la condición de matriculados de mar. Eran clasificados por un constructor y, por lo general, fueron celosamente atendidos por los funcionarios gubernamentales (2), teniendo en adelante los mismos privilegios y similares problemas que la gente de mar (3). En definitiva, cuando la Corona acomete la política de reac-

(1) O'SCALAN, Timoteo: *Diccionario marítimo*, voz «maestranza».

(2) FERNÁNDEZ DÍAZ, Roberto, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «Las revistas de inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos (dir.): *El derecho y el mar en la España moderna*. Granada, 1995, pp. 241-271 (cit. pp. 248 y 243).

(3) Cuando el carpintero de ribera pretendía cambiar de domicilio dentro del perímetro peninsular, debía conseguir la oportuna licencia del intendente o del ministro de Marina (*ibidem*, p. 251). Precisamente, una de las primeras actuaciones del ministro al tomar posesión

tivación de la Armada, entre sus primeras actuaciones figuró la organización de la Matrícula de Mar y la creación de un importante aparato administrativo, lo bastante extenso para dotar a la Marina de Guerra de los «recursos necesarios para la construcción de buques, y de hombres capaces de construirlos» (4). Estos hombres constituían la maestranza.

Nuestro artículo, en consonancia con la conceptualización expuesta, tratará de ofrecer una visión general de la maestranza directamente relacionada con la construcción y las reparaciones navales, así como con los pertrechos. Es preciso señalar que durante el siglo XVIII se mantuvo una cierta división entre la maestranza propiamente dicha (carpinteros de ribera, de lo blanco, aserradores, barrenadores y calafates) y los obrajeros u operarios especializados en oficios particulares, como veleros, ampolleteros, faroleros, etc., quienes con frecuencia estaban vinculados al arsenal mediante el sistema de contratas (5). Esta modalidad de financiación mixta cuenta con numerosos ejemplos. Ya en 1724, las datas de la Tesorería General de Marina diferencian entre «carpinteros y calafates» y «maestros obrajeros», a los que agrupa en partidas diferentes (6). Esta división se observa también en un presupuesto elaborado en 1734 por Luis Milhau, donde se separa el importe de los trabajos de maestranza y el de las piezas que debían elaborar los obrajeros del arsenal (7), y que incluye en la maestranza a los carpinteros de ribera y de lo blanco, a los calafates y al peonaje, mientras que como obrajeros de contrata cita a otros carpinteros de lo blanco, así como a torneros, motoneros, remolares, veleros, pintores, faroleros, toneleros, ampolleteros, herreros y cerrajeros.

En el caso de la maestranza propiamente dicha, el personal se agrupaba por lo general en cuadrillas, cuyos capataces solían gozar de gran continuidad en los trabajos. En La Carraca destacan en este cometido los nombres de Sebastián Parceró, Fernando Sánchez, Juan de Pineda, Francisco Matías y Julián de los Ríos, que se repiten constantemente en los libros del Tribunal Mayor de Cuentas.

consistía en realizar una «revista exacta» de la gente de mar y maestranza de todos los pueblos de su jurisdicción (*ibidem*, p. 252). Para tener un conocimiento más exacto y actualizado de la gente matriculada, el subdelegado de cada provincia debía pasar revista cada dos meses (*ibidem*, p. 254). En cuanto a los privilegios de la gente matriculada, pueden citarse el monopolio en el ejercicio de cada oficio, distintas exenciones fiscales, el disfrute del fuero especial en la jurisdicción de Marina y la exención del deber de alojamiento de tropas. Sin embargo, estas supuestas ventajas, en realidad, no fueron más que aspectos formales de una política de «imposición autoritaria revestida con el lenguaje tradicional del privilegio», con la que, no obstante, los Borbones consiguieron una vieja aspiración de los Austrias (*ibidem*, p. 267).

(4) LÓPEZ MIGUEL, Olga, y MIRABET CUCALA, Magda: «La institucionalización de la Matrícula de Mar», *ibidem*, pp. 217-239 (cit. p. 218).

(5) En cierta manera nos hallaríamos ante lo que Marfá Mestre denomina «sistema de financiación mixta», en el segundo supuesto citado «concertando una contrata para cada uno de los ramos de la construcción» (MESTRE PRAT DE PADUA, María: «La construcción naval de guerra en la España del siglo XVIII. El marco legal de los procesos de financiación», *ibidem*, pp. 299-321 (cit. p. 321).

(6) AGS, Tribunal Mayor de Cuentas (en adelante TMC), leg. 4151.

(7) AGS, Marina, leg. 304. «Presupuesto de lo que importarán...». Firmado: Luis Milhau. La Carraca, 1 de febrero de 1734.

Los carpinteros de lo blanco representan una clara demostración de la flexibilidad empleada por la Real Hacienda en los modelos de contratación para los arsenales. En efecto, en este oficio llegamos a encontrarnos, en un mismo ejercicio presupuestario, partidas por administración y por contrata.

Por lo que respecta al peonaje, era el empleo menos cualificado. Puede considerarse auxiliar, y en él se amalgamaban operarios tan dispares como bogadores de falúas, de botes, de lanchones y de embarcaciones menores del arsenal, albañiles, trasegadores de pertrechos y peones de la construcción.

Cuadrillas de trabajadores en el arsenal de La Carraca en enero de 1734

<i>Titulares</i>	<i>Ocupación</i>	<i>Oficiales</i>	<i>Obreros</i>	<i>Mozos</i>	<i>Total</i>
Francisco Matías	Carpintería de ribera	140	44	32	216
Bernardo Maltés	Arboladura	96	39	20	155
José Pérez	Carpintería de lo blanco	21	3	2	26
Julián de los Ríos	Calafate	103	24	30	157
Juan de Pineda	Calafate	73	26	24	123
	Peones				135
	Obrajeros				255
Total					1.067

FUENTE: AGS, Marina, leg. 304.

Gran dificultad encontramos a la hora de cuantificar la evolución del número de la gente de maestranza y de los obreros que trabajaban en el arsenal. Tomando como referencia el presupuesto, antes citado, elaborado por Luis Milhau, y ponderando sus estimaciones económicas, puede considerarse que en 1734 asistían a La Carraca en torno a 1.067 personas entre gente de maestranza, peones y obreros (8). Esta cifra, aunque en principio se calculaba para un período de tres meses de trabajo, será, como decíamos antes, nuestro punto de referencia para estudiar la evolución del número de trabajadores, si bien hay que insistir en la temporalidad de estos trabajadores y, por tanto, tomar esta cifra con cautela.

Respecto a los años previos a 1734, puede observarse cómo un decenio antes, en 1724, en La Carraca se contabilizaban alrededor de 1.473 trabajadores (9). Un lustro después, cuando la construcción del navío *Hércules* se encontraba en pleno apogeo, la nómina caraqueña se había incrementado notablemente, hasta rondar las 2.670 personas (10). Estas cifras tan suma-

(8) Estas cifras deben tomarse, no obstante, como meramente orientativas pues, al no disponer del número concreto de obreros de cada oficio, las hemos calculado tras igualar el presupuesto dado para éstos con el ofrecido para los carpinteros de ribera, para los que sí disponíamos del coste estimado y número concreto de trabajadores (*ibidem*).

(9) Datos hallados ponderando las diferentes partidas de la data de gastos referidos a recursos humanos (AGS, TMC, leg. 4159).

(10) *Ibidem*, período de marzo de 1726 a 31 de diciembre de 1729, siendo tesorero general de Marina Juan Ángel Echevarría. La cuadrilla de Juan del Claro, capataz carpintero del Puntal, acaparó el citado año 386.223 rr. y 8 mrv. (*ibidem*).

mente dispares no pueden considerarse como línea referencial uniforme, porque se perciben oscilaciones enormes. Así, en 1735, pasado el intenso período de actividad derivado de la construcción del *Hércules*, el *Real Familia* y la *Galga*, los despidos eran habituales, de modo que de abril a julio del citado año se dio de baja a 330 hombres de maestranza y a nueve peones de confianza (11). Por entonces, los obreros en activo debían de ser unos 350, pues los cuatro ranchos en los que estaban organizados antes de los despidos quedaron reducidos a sólo dos. Esta reducción podría considerarse lógica tras cesar la carga laboral originada por las campañas en Italia. Sin embargo, sólo unos meses después se recuperó la actividad, de suerte que se solicitaron operarios, incluso carpinteros y calafates, a diferentes lugares de Sevilla, como Coria y otros pueblos vecinos (12). Es probable que una de las causas de esta demanda de mano de obra fuera el proyecto para construir las fragatas el *Águila* y la *Aurora*, aunque la verdad es que el trabajo generado por estas obras fue modesto. El *Águila*, en sus primeros momentos, ocuparía a 35 hombres de maestranza (13), que se incrementarían hasta alcanzar los 43 operarios en los meses finales de la fábrica (14). Durante los años siguientes, la ocupación fue creciendo conforme se incrementaba el riesgo de conflicto bélico con Inglaterra. Es difícil ofrecer un número concreto de la gente de maestranza y otros obreros atareados en las faenas de reparación y mantenimiento naval. Sí conocemos, sin embargo, que para carenar, arbolar y habilitar al mismo tiempo dos navíos de 60 cañones se consideraban necesarios alrededor de 403 hombres (15).

(11) Nueve peones de confianza; 12 aserradores; 103 oficiales, 27 mozos y 42 obreros de carpintería; 9 oficiales de lo blanco; 89 oficiales, 26 mozos y 21 obreros de calafatería; 1 cocinero; 1 sobrestante de la fábrica de jarcia y otro de la de lonas (AGS, Marina, leg. 305. «Nota de ahorros practicados en los Reales arsenales de La Carraca y Puente de Suazo desde abril...». Sin firmar. La Carraca, 16 de julio de 1735).

(12) *Ibidem*, notas. Sin firmar ni fechar.

(13) En noviembre de 1736 trabajaban en el *Águila*, aproximadamente, las siguientes personas: 7 oficiales, 7 obreros y 7 mozos, todos de carpintería; 2 barrenadores, 2 oficiales, 2 obreros y 2 mozos en la arboladura, y 1 oficial y 1 mozo en la lancha (AGS, Marina, leg. 306. «Estado que comprenden los jornales... fragata el *Águila*... del 2 al 30 de noviembre de 1736». Sin firmar. Real Isla de León, 30 de noviembre de 1736).

(14) En junio de 1737, la fábrica del *Águila*, próxima a concluir, daba ocupación a 7 oficiales, 5 obreros y 4 mozos de carpintería; 1 oficial, 2 obreros y 1 mozo de arboladura; 2 oficiales y 1 mozo de lanchas; 2 oficiales, 1 mozo y 2 tallistas de escultura; 4 oficiales, 2 obreros y 2 mozos de calafatería; 1 oficial y 1 obrero de cureñas, y 4 oficiales y 1 mozo de carpintería de lo blanco (*ibidem*, leg. 307. «Estado... del uno al 30 de junio»). Sin firmar. Cádiz, 23 de julio de 1737). Cifras semejantes ofrece la construcción de la fragata *Aurora*, que en sus primeros días de astillero ocupaba a un total de 10 carpinteros, 3 oficiales, 3 obreros y 1 mozo (*ibidem*, leg. 301. «Estado... *Aurora*... desde 12 a 30 de junio...»). Sin firmar ni fechar).

(15) «Relación de maestranzas que se consideran indispensables en los arsenales para las obras de ellos y mantener y ejecutar las carenas que hay que hacer estando en ellas, a un tiempo, dos bajeles de a 60 cañones y atender a la arboladura de los dos». Sin firmar. La Carraca (MN, ms. 2139, colección Lobo, apuntes, doc. 2, ff. 1-4 [cit. ff. 3v y 4]).

Personal preciso para carenar al mismo tiempo dos navíos de 60 cañones y preparar su arboladura

Ocupación	Categoría	Num. de personas	Jornales rr./día
Carpintería de ribera	Capataces	1	
	Oficiales	53	12
	Obreros	40	7 1/2
Aserradores	Mozos	19	5
	Oficiales	2	12
	Capataces	1	
Carpintería de lo blanco	Oficiales	6	12
	Obreros	1	7 1/2
	Mozos	1	5
Calafates	Capataces	1	
	Oficiales	60	12
	Obreros	40	7 1/2
Escultores	Mozos	21	5
	Oficiales	2	
	Mozos	1	
Barco del costo	Gastador	1	
	Dispensero	1	
	Oficial de bogadores	1	
	Cocinero	1	
Ayudante cocinero			
Peonaje	De confianza (*)	20	8,6,5,4 1/2
	Ordinarios y bogadores	100	4 1/2
Falúa comandante general	Patrón	1	12
	Bogadores	12	5
Falúa del intendente	Patrón	1	10
	Bogadores	12	6
Albañiles	Maestro-Capataz	1	15
	Oficiales	2	10
Total		403	

FUENTE: Museo Naval, ms. 2139, colección Lobo.

(*) Los peones de confianza se clasificaban en cuatro clases, que cobraban respectivamente 8, 6, 5 y 4,5 reales.

Evidentemente, no todos los hombres trabajaban en los barcos. En los navíos se ocupaban 72 carpinteros y 110 calafates aproximadamente (16), quedando el resto de los trabajadores para la arboladura, el cureñaje, las

(16) Estas cifras deben ser consideradas meramente orientativas y generales, por lo que pueden aumentar o descender dependiendo de la envergadura de los trabajos a realizar. A modo de ejemplo puede citarse que el *Real* y el *Santa Isabel*, según el documento antes reseñado, requerían 70 hombres por embarcación (30 carpinteros y 40 calafates) y por un período de cuatro meses (*ibidem*, f. 4).

faenas en los tinglados, las falúas y los botes, las tareas de acarreo, etc. Este elevado nivel de ocupación descendía drásticamente al concluir el operativo, por lo que pronto escaseaba el trabajo y retornaban los despidos (17). En la década de los cuarenta la situación se tornó especialmente dura para las gentes de maestranza de los pueblos aledaños del arsenal, que en palabras del interino Rubalcaba «perecen por falta de trabajo» (18). Este panorama laboral estaba ocasionado por la persistencia de un problema ya tradicional: la falta de planificación. La discontinuidad en el desarrollo de los programas navales, fundamentalmente a causa de las limitaciones económicas de la Hacienda Real, generaba graves desajustes laborales, de forma que unas veces el arsenal se veía en la necesidad de acaparar operarios en masa de manera urgente, y otras se veía obligado a despedirlos masivamente. En 1749, justo en los umbrales de la implantación del método inglés de construcción y, en consecuencia, del renacimiento de la fabricación de embarcaciones, se despidió a 192 hombres, con lo que la nómina carraqueña pasó de 714 a 522 individuos de maestranza. Esta disminución de operarios se trató de suplir con el envío de 410 gitanos (19), e incluso se recurrió con frecuencia a personas sin experiencia, a marineros (20) y a soldados de los batallones, mano de obra por supuesto más barata, pero también menos eficaz, lo que generaba considerables retrasos en las obras.

Estas circunstancias ocasionaron el éxodo de las gentes de maestranza del entorno carraqueño. La mayoría, según Ciprián Autrán, «embarcó en más de trescientos navíos que han salido en el tiempo de esta guerra, habiéndose quedado casi todos en La Habana, Veracruz, Cartagena y Buenos Aires, sin [contar] otros muchos que han ido de pasajeros o de marineros» (21). Es decir, que la falta de trabajo en el arsenal provocó que las maestranzas andaluzas proveyeran de mano de obra cualificada a los astilleros americanos. Pero, además de este factor, importante por cuanto contribuiría a renovar técnica y metodológicamente la construcción naval americana, la emigración de los carpinteros y calafates andaluces fue un contratiempo notable para La Carraca en los momentos previos a la reactivación constructora de los años cincuenta. Autrán tuvo entonces que proponer el traslado desde Guipúzcoa de alrededor de 300 carpinteros, para enseñar a los jóvenes andaluces y recuperar así la maestranza en la zona, lo que podía servir de aliciente, además, para que los antiguos técnicos emigrados se plantearan el regreso. En cualquier caso, la propuesta del constructor carraqueño era difícil de llevar a la práctica, pues los carpinteros guipuzcoanos, y en general los de la cornisa cantábrica, eran necesarios para el arsenal de Ferrol, por lo que La Carraca

(17) Hasta 200 hombres en septiembre de 1740, cifra que se incrementaría en los meses siguientes (AGS, Marina, leg. 310. Autrán a Andrés Gómez de la Vega. La Carraca, 12 y 26 de septiembre de 1740; Autrán a Campillo. La Carraca, 16 de enero de 1742).

(18) *Ibidem*, Rubalcaba a Campillo. Cádiz, 1 de enero de 1743.

(19) *Ibidem*, leg. 318. Varas a Ensenada. Cádiz, 25 de noviembre de 1749.

(20) *Ibidem*, Autrán a Andrés Gómez. La Carraca, 18 de agosto de 1750.

(21) *Ibidem*, Autrán a Andrés Gómez. La Carraca, 2 de junio de 1750.

debía abastecerse de la maestranza encontrada en Andalucía y, a lo sumo, en Cataluña (22). En este contexto debemos situar la llegada de 55 carpinteros genoveses (23) y el proyecto de Arriaga para proveer de técnicos canarios al arsenal (24). El panorama descrito indujo a Ensenada a promover reclutamientos masivos de personal con destino a los astilleros, para lo que no dudó en recurrir, como luego veremos, al envío de cientos de desterrados, vagos y gitanos. Estas medidas facilitaron el desarrollo del programa naval de Ensenada, pero no resolvieron definitivamente los problemas; y así, en La Carraca, a pesar de los altos sueldos, los operarios se pasaban con frecuencia al sector privado, donde, aparte de otras ventajas, los salarios eran aún más elevados (25).

En los años cincuenta, según José Patricio Merino, la media de empleados de maestranza en el arsenal de La Carraca osciló entre 3.000 y 3.500 hombres (26). Esta elevada cantidad de obreros no debe extrañar si tenemos en cuenta que el citado historiador adopta la acepción más amplia del término *maestranza*. En cualquier caso, las consignaciones del Tribunal Mayor de Cuentas no parecen confirmar una línea de crecimiento tan uniformemente ascendente, pues el techo presupuestario alcanzado en el trienio 1753-1755, 22.009.792 reales y 21,5 maravedíes (7.336.597 reales y 7 1/6 maravedíes ponderadamente al año), no se repetirá en el período estudiado. Es más, conforme pasen los años se confirmará la recesión iniciada tras la caída de Ensenada (27). En este sentido, un documento fechado a finales de 1762 especifica cuantitativamente los empleos de los trabajadores de La Carraca (28). En total, 982 hombres, con fuerte predominio numérico de patrones y bogadores, seguidos de peones, carpinteros de ribera y calafates.

En esos momentos, la consignación de gastos para gentes de maestranza, obrajeros y otros individuos de arsenales confirma la delicada situación de la Hacienda Real, pues los 3.705.587 reales y 8 maravedíes destinados a sueldos representan el límite inferior del decenio 1753-1763. Sin embargo, aunque en el trienio siguiente se observa una ligera recuperación, los despidos continuaron, a veces con un carácter masivo, como los denunciados a principios de 1765 por el marqués de la Victoria, que cifra en 700 las bajas dadas en los meses precedentes, por lo que presagia que «en poco tiempo no habrá gente ni para las carenas» (29). La respuesta de Arriaga no pudo ser más explícita:

(22) *Ibidem*, Andrés Gómez a Aufrán, 16 de junio de 1750.

(23) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, pp. 70 y 103.

(24) *Ibidem*, pp. 70 y 103, n. 159.

(25) *Ibidem*, p. 73.

(26) *Ibidem*, p. 76, gráfico IV.

(27) AGS, TMC, leg. 4163.

(28) AGS, Marina, leg. 334. Firmado: Antonio Rodríguez Camargo. La Carraca, 31 de diciembre de 1763.

(29) *Ibidem*, leg. 335. «Resumen de varios puntos de 15 de enero y 5 de febrero (1765) representados por el marqués de la Victoria sobre construcción, arsenales y fábricas». Sin fechar ni firmar.

«Sería lo mejor mantenerlos, si hubiera en qué emplearlos y caudales con que satisfacerlos». Realmente no se puede ser más preciso: ni había trabajo ni se disponía de dinero para mantener a los obreros. Esta difícil situación persistiría, prácticamente, hasta la década de los setenta, para conocer una cierta recuperación hacia 1773 y volver dos años más tarde a los niveles de finales de los sesenta.

Relación de trabajadores de La Carraca el 31 de diciembre de 1763, clasificados por oficios y jornales

Jornales r.r.vn	Aserradores	Escultores	Carpint. ribera	Carpint. blanco	Calafates	Motoneros	Tone-leros	Vele-ros	Albañiles canteros	Peones	Patrones/ boga-dores	Total
15		1					1		1			3
13	4		5		7				1			17
12		1	87	5	62	3	2		1			161
11			8			3	3				1	15
10			12	11	5				45			73
9			1	3	2			1	8			15
8	4		13	1	1		1		4		3	27
7 1/2											2	2
7			7		11	1		2	6		9	36
6 1/2									1		3	4
6		1	18	5	6		1	3	3		4	41
5 1/2									3			3
5			10		15			1	2		55	83
4 1/2										193	287	480
4			4		8			1				13
3 1/2								1				1
3			1									1
2			7									7
Total	8	3	173	25	120	7	5	9	75	193	384	982

FUENTE: AGS, Marina, leg. 334. Firmado: Antonio Rodríguez Camargo.

Los reclusos

Bajo el epígrafe de «reclusos» vamos a detenernos un momento en varios grupos de marginados que confluyeron en el arsenal de La Carraca para realizar los trabajos más penosos —no en vano, la condena a arsenales era la más dura, después del ajusticiamiento (30)—. En estos colectivos diferenciaremos entre esclavos, desterrados y gitanos. Las noticias de su presencia en La Carraca son muy escasas y dispersas, por lo que con estas líneas sólo tratamos de dejar constancia de su actividad en el arsenal como mano de obra barata, expuesta a unas condiciones de vida extremadamente difíciles (31).

(30) TORREIÓN CHAVES, Juan: «Astilleros, arsenales y buques del rey: la industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica», en *Andalucía en América. América en Andalucía. Actas de los VIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1993, pp. 55-79 (cit. p. 70).

(31) El arsenal de La Carraca carece también de una investigación específica al respecto.

En el período estudiado, las primeras noticias referidas a esclavos se remontan a 1728, cuando la documentación alude a cinco bogadores moros embarcados en la lancha destinada a conducir los rancheros de la tropa a la isla. Cuando no desempeñaran esta ocupación debían emplearse en tareas de limpieza en los muelles y en la playa (32). Bajo la denominación de «moros» se encuadraba a los piratas berberiscos, que tradicionalmente habían venido hostigando las costas del sur peninsular, a quienes se castigaba, cuando eran apresados, con la esclavitud (33). No puede extrañar por tanto que Cádiz, encargada de la vigilancia del Estrecho, contara habitualmente con un número importante de esclavos de origen norteafricano que se destinaban a las obras públicas y al arsenal. Los esclavos turcos se relacionan asimismo con las presas realizadas por el corso (34) y sufrían de las mismas penas que sus hermanos de religión. Precisamente a ambas etnias pertenecían los 79 esclavos y cuatro renegados entregados en La Carraca después de haber sido capturados por la escuadra mandada por Alderete, a la altura de cabo Tiñoso, en octubre de 1734 (35).

De las miserables condiciones de vida de los esclavos nos ofrece una vívida estampa el comisario ordenador de Marina Nicolás Carlos Colón en un escrito dirigido a Francisco de Varas: «Siendo la estación presente más fría de lo normal en este país, padecen por esta razón grandísimos fríos los esclavos del Rey, que se mantienen al grillete en los trabajos de los mismos arsenales a causa de su desnudez, pues no se les ha dado cosa alguna después de la corteidad con que dos años ha se abrigaron, habiendo sido éste [vestuario] de un capotón de jerga, dos camisas, un bonete y un par de zapatos, que se compraron, y una chamarreta y un par de calzones que se les hizo de lona excluida» (36). Las terribles condiciones de vida de estos desgraciados provocaron incluso la protesta del bey de Argel (37), quien denunció que los esclavos del arsenal de La Carraca trabajaban desde el amanecer hasta la noche, motivo por el cual estaban sumamente estropeados. Para mayor escarnio, dormían en unos lugares infames, llenos de miseria e inmundicia, y tan estrechos que sólo podían estar de cuclillas. La descripción no puede ser más ilustrativa.

Intentar hablar del número de esclavos asignados al arsenal es aventurarnos en una tarea que, por su magnitud y complejidad, excede de los modestos

Sin embargo, consideramos que la situación de los esclavos allí destinados sería similar a la del arsenal de Cartagena (BARRIO, Maximiliano: «La mano de obra esclava en el arsenal de Cartagena a mediados del setecientos». *Investigaciones Históricas*, núm. 17, 1997, pp. 79-99). Considero necesario hacer constar mi agradecimiento al profesor Barrio por su inestimable colaboración documental en relación con la cuestión de los esclavos.

(32) AGS, Marina, leg. 303. «Estado de las obras...». Sin firmar. La Carraca, 22 de noviembre de 1728. Escrito de remisión: Fanales a Patiño. Cádiz, 23 de noviembre de 1728.

(33) PARRILLA ORTIZ, Pedro: *La esclavitud en Cádiz durante el siglo XVIII*. Cádiz, 2000, pp. 50-51 y 97-98.

(34) Al arsenal sólo debieron de llegar esclavos turcos varones, si bien en Cádiz se contabiliza un buen número de esclavas turcas procedentes del área balcánica (*ibidem*, pp. 52-53 y 96).

(35) AGS, Marina, leg. 709. Varas a Patiño. Cádiz, 23 de noviembre de 1734.

(36) *Ibidem*, Colón a Varas. La Carraca, 23 de noviembre de 1737.

(37) *Ibidem*, leg. 709. Antonio Subiela a Blas de Barreda. Argel, 17 de octubre de 1766.

límites de este artículo. Sí podemos constatar, no obstante, algunas cifras esporádicas y genéricas. Así, por ejemplo, sabemos que en 1752 fueron enviados a Ferrol 150 moros y turcos para trabajar en las obras de la base naval del norte (38). En 1754, el número de los esclavos carraqueños había descendido notablemente, y se contabilizaban sólo 136 moros y turcos (39). Un año después, aunque carecemos de datos específicos relativos a los esclavos, sí conocemos que la presencia reclusa en el arsenal se había reducido drásticamente debido a que la mayoría de los desterrados habían muerto o se les había enviado como reclusos a Ferrol. En cuanto a los vagabundos, sector de población numéricamente importante entre los reclusos, se encontraban destinados en las embarcaciones, en las fábricas o en los distintos oficios, o por el contrario habían sido libertados. Por último, respecto a los esclavos, ya se había acordado su canje (40). Poseemos escasa información referida a estos penados en los años siguientes, aunque no se habían extinguido, pues sabemos, por ejemplo, que el 2 de marzo de 1762 un moro fue bautizado en La Carraca (41). Más datos disponemos de los presidiarios en general (42); y así, a principios de

(38) Los esclavos fueron transportados en los navíos *Dragón* y *América*, con orden de ser entregados a Cosme Álvarez (AGS, Marina, leg. 703. Real Orden. Sin firmar. Madrid, 21 de febrero de 1752). En el mismo año de 1752 trabajaban en La Carraca 643 presidiarios. No podemos concretar sus condiciones, aunque sabemos que se hallaban divididos en muchachos (menores de dieciocho años) y hombres, distribuidos respectivamente de la manera que sigue: fabricantes de lona, 118 y 102; fabricantes de jarcia, 100 y 4; carpinteros de ribera, 69 y 29; carpinteros de lo blanco, 7 y 7; veleros, 4 y 5; faroleros, 1 y 1; pintores, 1 y ninguno; herreros, 1 y 6; cerrajeros, ninguno y 6; torneros, 1 y 3; sin destino, 27 y 135 (PÉREZ ESTÉVEZ, Rosa M.ª: *El problema de los vagos en la España del siglo XVIII*. Madrid, 1976, pp. 249 y 255. Cfr.: TORREJÓN CHAVES, Juan: «Astilleros...», p. 74). Llama la atención el elevado número de carpinteros de ribera citados en la relación expuesta, pues la hermandad de estos trabajadores no admitía más que cristianos viejos y sin mezcla (SÁNCHEZ ORTEGA, M.ª Helena: *Documentación selecta sobre la situación de los gitanos españoles en el siglo XVIII*. Madrid, 1977, p. 142). En cualquier caso, una población reclusa tan numerosa originaba importantes problemas de espacio y alojamiento en La Carraca; y así, además de los esclavos citados, se envió a Ferrol, el 11 de enero de 1752, un número indeterminado de presidiarios, para cuyo transporte la Real Hacienda fletó tres barcos: el navío de nacionalidad sueca *Esperanza*, cuyo capitán era Juan Gebhad; la fragata inglesa *Reina de España*, al mando de Carlos Flin, y la polcra francesa *Virgen de Monserrate*, capitaneada por Sprit Barralier (*ibidem*, p. 141).

(39) AGS, Guerra Moderna, leg. 1533. Sin firmar ni fechar.

(40) Desconocemos los detalles de este intercambio, pero resulta evidente que se canjeaban por presos españoles en el norte de África (AGS, Marina, leg. 230. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 25 de marzo de 1755). Esta escasez de reclusos fue la justificación principal esgrimida por Gerbaut para proponer el cierre del hospital ubicado en la Casería de Ricardo, lo cual indica que este centro estuvo muy vinculado, al menos en los últimos años, a la atención de los reclusos (*ibidem*).

(41) *Ibidem*, Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 2 de marzo de 1762.

(42) Algunos desterrados, condenados al arsenal de La Habana, fueron enviados desde La Carraca a bordo de las fragatas *Palas* y *Liebre* (AGS, Marina, leg. 327. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 12 de octubre de 1757). La Habana fue también el destino probable de algunos prisioneros para cuya conducción se habían fletado dos barcos mercantes a los que se les acondicionaron los sollados y pañoles (*ibidem*, leg. 306. Rodrigo de Torres a Patiño. La Carraca, 17 de abril de 1736).

1765 podían contarse hasta 478, cifra que en enero de 1771 había disminuido hasta los 269 hombres (43).

Desterrados y moros eran socorridos con un real al día, además del pan de munición (44). Tan escasa asistencia, unida a la dureza de los trabajos y a la falta de libertad, alentaron frecuentes actos de protesta e intentos de aprovechar cualquier ocasión para provocar desórdenes o escapar (45). Precisamente un intento de sublevación, ocurrido la noche del 29 de mayo de 1763, concluyó con la fuga de cinco hombres esclavos y presidiarios, que consiguieron huir aprovechando el desorden ocasionado y el enorme deterioro del cuartel donde estaban reclusos (46). El temor a revueltas con resultados aún más graves indujo al intendente Juan Gerbaut a proponer la construcción del penal de Cuatro Torres, proyecto que fue aprobado el 24 de junio (47) y cuyas obras, que estuvieron a cargo del maestro de arquitectura civil Juan Cebada, se iniciaron ese mismo año. A principios de 1765 habían concluido los trabajos.

Mediante la Pragmática de 1746, Ensenada se proponía controlar de manera exhaustiva a la población gitana en España, contemplando incluso la posibilidad de, llegado el caso, recurrir al exterminio (48). Para elaborar esta disposición se había informado previamente de la política contra los vagos desarrollada en Francia (informado por Antonio de Ulloa) y del sistema empleado en Portugal para expulsar a los gitanos (en este caso le asesoraba Sotomayor). No obstante, el tenor de la Pragmática de 1746 sería mitigado por la de 1749 (49), en la que Ensenada, ante las dificultades encontradas para el cumplimiento estricto del proyecto de 1746, opta por cambiar sus planes y considera la posibilidad de que los gitanos pudieran trabajar en las obras

(43) TORREJÓN CHAVES, Juan: «Astilleros...», p. 74.

(44) AGS, TMC, leg. 4161. «Diarias a desterrados y moros. Partida 4.^a». Esta partida suponía un gasto total de 18.807 rr. y 22 mrv. Año de 1734.

(45) En el incendio sufrido en el arsenal en 1739, el escaso contingente de tropas de guarnición y el elevado número de esclavos moros y desterrados existentes mantuvieron en vilo al ministro Alonso Balbás, quien ante el temor de un motín o de cualquier acto de sabotaje prohibió a los citados reclusos aproximarse a los puestos de guardia, ordenando a los soldados disparar a matar con que alguno tratara sólo de acercarse (AGS, Marina, leg. 309. Balbás a Varas. La Carraca, 7 de agosto de 1739).

(46) *Ibidem*, leg. 333. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 14 de junio de 1763.

(47) Sobre los esclavos en la Isla de León, aunque no especifican su incidencia en la Marina de Guerra, pueden consultarse: MOLINA MARTÍNEZ, José M.^a: *San Fernando, demografía y sociedad (1656-1750)*. San Fernando, 1992, pp. 42-47 y cuadros 1 y 4; LÓPEZ GARRIDO, José Luis: «Los esclavos en la Isla de León a través de sus protocolos notariales, 1668-1768», en *Minorías y marginados. Actas de los XII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1997, pp. 181-186, y RUIZ PIZONES, Andrés: «Apuntes sobre la esclavitud en las poblaciones del litoral gaditano», *ibidem*, pp. 289-304.

(48) GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis: *El proyecto reformista de Ensenada*. La Rioja, 1997, p. 215.

(49) *Ibidem*. Para M.^a Helena Sánchez, la medida terminaría en fracaso por las quejas de los pueblos, por el miedo y rechazo de los intendentes y los gobernadores de los puertos y arsenales, y porque los gitanos resultaron poco rentables, incluso gravosos, pues había que enseñarles el oficio y ofrecían menor rendimiento que los peones (SÁNCHEZ ORTEGA, M.^a Helena: *Documentación...*, p. 139).

públicas y los arsenales. Recurre entonces a la leva militar (50), de manera que, mediante la Orden de 30 de julio de 1749, muchos miembros de esta etnia fueron apresados y enviados a los arsenales (51). Sólo unos días más tarde se advierte desde Cádiz de las dificultades extremas que representaba para La Carraca alojar a estas personas, pues carecía de cuarteles para ellas y para la tropa que debía custodiarlas. En el mejor de los casos, se ofrecía desocupar dos almacenes del Puente de Suazo, donde se tendrían «con toda custodia en cadena» (52). Sin embargo, pocos meses después, en octubre, se ordenó construir en La Carraca un rancho para gitanos, ubicado cerca de las maestranzas y demás peonaje, con la finalidad de poder recurrir a ellos siempre que fuera necesario (53). La concentración de gitanos en el arsenal provocó un serio problema de alojamiento, máxime si se tiene en cuenta la cercanía en el tiempo de la eclosión constructora que se avecinaba. En este sentido, resulta concluyente un escrito firmado por Nicolás Carlos Colón, en el que textualmente expone: «Se están fabricando tales edificios, los cuales son precisos para alojamiento de estos individuos [los gitanos], mayormente estando en vísperas de darse principio a la construcción de navíos, que (...) habrá de ser crecido el número de maestranzas que se haya de emplear y necesitará [también] de alojamiento». Esta obra, realizada de fábrica para mayor seguridad y para que perdurase independientemente de la extinción o la liberación de los gitanos de La Carraca, fue dirigida por José Barnola (54). Precisamente por estas fechas, en noviembre de 1749, el intendente Francisco de Varas comunicó al marqués de la Ensenada la llegada al arsenal de dos partidas de gitanos, la primera formada por 360 individuos y la segunda por 50 (55), que, mal que bien, sustituyeron a 192 hombres previamente despedidos.

En adelante, como dice Merino Navarro, los gitanos (junto a otros colectivos) cubrirán parte de las necesidades, aunque su eficacia era escasa (56) y, según parece, generaron bastantes problemas a causa de las formas de protesta que adoptaron. El 7 de agosto de 1750, hacia las 21.30, se produjo un incendio en uno de los almacenes del Puente de Suazo. Las llamas fueron sofocadas con rapidez, lo que no evitó responsabilizar del fuego a los gitanos. Tales sospechas se fundaban en cinco hechos. Primero, ellos habían sido los últimos en entrar en el almacén, ya que eran los encargados de conducir la estopa hasta el mismo, operación que terminó hacia la puesta de sol. Segundo, el citado almacén no tenía otra comunicación con el exterior. Tercero, desde

(50) GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis: *El proyecto...*, p. 215.

(51) SÁNCHEZ ORTEGA, M.^a Helena: *Documentación...*, pp. 71-72; PÉREZ CASAS, A.: «Los gitanos: historia de una minoría», en *Minorías...*, pp. 35-55.

(52) El espacio útil de La Carraca quedó bastante mermado por el dique para enriar y almacenar maderas, que había requerido mucha extensión de terreno (SÁNCHEZ ORTEGA, M.^a Helena: *Documentación...*, pp. 142, 143 y 146) También en Cartagena hubo serios problemas para alojar a los gitanos, para lo cual se debieron habilitar unas galerías (*ibidem*, pp. 147-151).

(53) AGS, Marina, leg. 316. Colón a Varas. La Carraca, 19 de noviembre de 1749.

(54) *Ibidem*, Varas a Ensenada. Cádiz, 25 de noviembre de 1749.

(55) *Ibidem*.

(56) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada...*, p. 73.

hacia algún tiempo corría el rumor de que los gitanos prenderían fuego a su cuartel. Cuarto, la misma noche del incendio, cuando calcularon que el fuego comenzaría a hacerse ostensible, demandaron la presencia de un sacerdote para confesar a uno de ellos que, supuestamente, se estaba muriendo, argucia con la que, al parecer, pretendían mantener abierta la puerta de su cuartel con la intención de escapar aprovechando la lógica confusión provocada por las llamas. Y, quinto, hubo muchos intentos de quitarse las cadenas (57). Aunque la tentativa fracasó, entre otras razones porque se ordenó armar a toda la tropa y situarla rodeando el cuartel de los gitanos, se les prohibió abandonar su alojamiento durante todo el día siguiente y se abrió una investigación. Aufrán advirtió del serio peligro asumido por los arsenales al contar en su interior con estas personas, cuyo coste real era muy superior al de la propia gente de maestranzas porque, si bien sólo cobraban un real al día más el pan de munición, generaban multitud de gastos en vestuario y sanidad, además de su escaso rendimiento.

La investigación abierta (58) no aportó pruebas concluyentes, por lo que todo quedó en la sospecha. Sin embargo, las instrucciones emitidas desde Madrid fueron drásticas. En los arsenales de La Carraca y el Puente de Suazo se publicaría un bando donde se informaría a los gitanos de que, si en otra ocasión se declaraba un incendio, con la sola sospecha de ser ellos los autores serían diezmados y ahorcados (59).

En definitiva, esclavos (turcos y moros) y gitanos, junto a otros colectivos (desterrados y vagabundos), conformaban el amplio espectro social y étnico de la población reclusa en el arsenal. Aunque no se dispone de una sucesión de datos uniformes en el tiempo y lo suficientemente concluyentes para realizar una cuantificación sistemática de tal población, sí puede acordarse que, por lo general, sus efectivos superaban siempre el centenar, hasta llegar a situarse en ocasiones por encima de los 600 hombres. Esta cifra, precisamente, fue la contemplada a la hora de redactar el proyecto del penal de Cuatro Torres, lo que viene a indicar el límite superior estimado para los presidiarios en La Carraca.

(57) AGS, Marina, leg. 318. Aufrán a Victoria. La Carraca, 8 de agosto de 1750.

(58) La investigación, encargada a Nicolás Carlos Colón, tomó declaración a Antonio Loyzaga, oficial primero de contaduría destinado en el Puente; a Salvador José Coll, maestre de la fábrica de lonas; a José Saavedra, capataz de los rastrilladores, y a Mateo Comefort, tambor del 3.^{er} Batallón de Marina, que fue quien descubrió el fuego. Todos los interrogados coincidieron en sus sospechas respecto a los gitanos, si bien ninguno de ellos aportó pruebas concretas (AGS, Marina, leg. 318. Expediente sobre el incendio. Firmado: Francisco Castellano, escribano mayor de Marina. El Real del Puente de Suazo, 9 de agosto de 1750).

(59) *Ibidem*, 318. Ensenada a Varas. Madrid, 25 de agosto de 1750. Los reclusos también fueron culpados, aun sin pruebas, del incendio sucedido en La Carraca en 1743 (TORREJÓN CHAVES, Juan: «Astilleros...», p. 73). En este incendio fue necesario utilizar todo el batallón de Zamora (entonces la guarnición del arsenal) para contener a los desterrados —que eran considerados gente de clase distinta que los gitanos—, porque empezaron a romper las cadenas con las que estaban aprisionados, con el ánimo de incendiar todo el arsenal (SÁNCHEZ ORTEGA, M.^a Helena: *Documentos...*, pp. 146-147).