

La maestranza naval en el Callao y Guayaquil coloniales

Jorge Ortiz Sotelo¹

Resumen

El trabajo de construcción y reparación de naves de guerra demanda la participación de una diversidad de especialistas, agrupados usualmente en gremios y cofradías, y conocidos en forma colectiva como maestranza naval. En el virreinato peruano, el principal astillero fue Guayaquil, mientras que el Callao fue la base para las fuerzas navales destinadas a protegerlo. En ambos puertos hubo una maestranza significativa, orientada en el primer caso a la construcción naval y en el segundo al mantenimiento y reparación de los buques. El presente trabajo busca brindar luces sobre la forma como estas maestranzas funcionaron durante el periodo colonial, confiando que otros investigadores puedan ahondar en el tema, que sobrevivió a ese periodo y ha llegado hasta el día hoy a través de empresas públicas y privadas en todos los países.

Palabras clave: historia marítima, historia naval, virreinato del Perú, Guayaquil, Callao.

Workforce in Callao and Guayaquil colonial shipyards

Abstract

Shipbuilding job and maintenance of warships demands the participation of a variety of specialists, usually grouped into guilds and brotherhoods, and now known in a collective way as navy workforce in the Peruvian viceroyalty, the main shipyard was Guayaquil, while Callao was the main port for naval forces assigned to protect the South Pacific. In both ports there was a significant workforce, oriented in the first case

¹ Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú. Ph.D. en Historia Marítima por la Universidad de Saint Andrews (Escocia). Trabajo presentado en «XIII Jornadas sobre pensamiento, cultura y sociedad virreinales», organizadas por la Pontificia Universidad Católica del Perú, el 6 y 7 de noviembre de 2019. Correo electrónico: thalassajos@gmail.com
Recibido: 14/01/2020. Aprobado: 8/04/2020. En línea: 29/12/2020.
Citar como: Ortiz J. (2019). La maestranza naval en el Callao y Guayaquil coloniales. Rev Arch Gen Nac. 34(2), 61-76. doi: <https://doi.org/10.37840/ragn.v34i2.95>

to shipbuilding and in the second to the maintenance and repair of ships. This article seeks to get it be known on how these workforces performed their duties during the colonial period, hoping to grab the attention of other researchers into the subject, which survives to that period and has reached today through public and private companies in all the countries.

Keywords: maritime history, naval history, viceroyalty of Peru, Guayaquil, Callao.

En 1580, como respuesta a la incursión de Francis Drake, el virreinato peruano estableció la Armada de la Mar del Sur, una organización naval cuya principal tarea consistía en la protección de la plata que se transportaba entre Arica, el Callao y Panamá. No fue muy numerosa, pero llegó a contar con 47 buques de diverso tipo y porte, la gran mayoría de los cuales fueron construidos en Guayaquil. Con el declive del sistema de flotas y galeones, dicha Armada fue crecientemente descuidada; y su última nave fue destruida en el maremoto de 1746, que arrasó el Callao. A raíz de ello, la labor de defensa de la costa oeste americana fue asumida por la Real Armada, que hasta la independencia destinó más de 60 naves a esa tarea, la mayoría de las cuales fueron construidas en puertos españoles².

Tanto la primera como la segunda institución naval estuvieron basadas en el Callao, contando con las facilidades necesarias para el mantenimiento y eventual reparación de sus naves. Como sucedía en otros puertos, tanto peninsulares como americanos, donde se requería llevar a cabo dichas labores, había necesidad de una diversidad de trabajadores. Conocidos colectivamente como la maestranza naval, esta fue numerosa en el Callao, y mucho más en Guayaquil, puerto más orientado a la construcción de naves de alto bordo.

Hoy como ayer, construir y mantener operativas las naves de guerra son esfuerzos significativos, quizá más notorio, aunque limitado en el tiempo, en el primero de estos casos, pero permanente en el segundo. Ambos esfuerzos involucran el trabajo de una diversidad de especialistas, algunos de los cuales forman parte de la dotación de esas naves y, obviamente, su función está limitada por la disponibilidad de recursos que pueda haber a bordo. Pero la mayor parte suele trabajar en las bases navales, o en torno a las mismas, sea como personal propio de las armadas o de empresas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, destinadas a la construcción, reparación o mantenimiento de buques.

Hago esta introducción desde mi propia experiencia como oficial naval, pues al investigar sobre el tema de la maestranza en la etapa virreinal no he podido menos que recordar a la diversidad de operarios que tuve que recibir a bordo de las naves en las que serví para que lleven a cabo una infinidad de labores especializadas.

Hoy, como hace siglos, las naves siguen siendo artefactos sumamente complejos, complejidad que se incrementa cuando se trata de naves de guerra, pues no solo deben tener condiciones marineras, sino que también deben sostener la vida de su dotación durante un periodo prolongado, ser eficientes plataformas de armas y poder soportar determinado nivel de daño sin disminuir significativamente sus capacidades.

² Sobre la Real Armada en el Perú, véase Ortiz, 2015.

En 1580, como respuesta a la incursión de Drake, el virreinato peruano estableció una organización naval propia, la Armada de la Mar del Sur, que en 1746 fue sustituida por la Real Armada. En el primer caso, sus naves fueron construida localmente, en su gran mayoría en Guayaquil; pero en ambos, su mantenimiento estuvo a cargo esencialmente de la maestranza del Callao, aunque para reparaciones mayores se recurrió a Guayaquil.

El tema de la maestranza es bastante amplio y ha merecido algunos trabajos en los casos de Guipúzcoa (Odriozola, 1998), La Carraca (Quintero, 2004), El Ferrol (Santalla, 2006), Montevideo (Sandrín, 2014), Guayaquil (Laviana, 1984 y Clayton, 1978), La Habana (Serrano, 2008; Mestre y Matamoros, 2016 y García, 2000) y Cartagena de Indias (Solano, 2015 y Martínez, 2015). Son más los trabajos sobre construcción y arsenales navales españoles, y vinculados a los mismos, aunque penetrando más en el siglo XIX, se encuentra el de Cristina Roda (2015). También cabe mencionar el trabajo de Irma Barriga (2008) sobre la cofradía del gremio de calafates del Callao.

La forma como funcionaron las maestranzas en todo el imperio español fue bastante similar, tanto en lo relativo a su organización gremial y religiosa, como en los tipos de labores que llevaban a cabo. Pero no por ello dejó de haber peculiaridades, cosa que esta investigación aspira a demostrar en el caso de las dos principales maestranzas de la costa oeste americana, la del Callao y la de Guayaquil, empleando para ello fuentes primarias provenientes de repositorios españoles, peruanos y ecuatoriano.

La maestranza naval estaba formada por un variado conjunto de operarios cuya función era construir, mantener y reparar las naves reales y los pertrechos que estas necesitaban para poder cumplir sus funciones. El grueso de ella estaba formado por carpinteros (de ribera y de blanco) y calafates, organizados usualmente en cuadrillas, a los que se sumaban una diversidad de artesanos especializados, como motoneros, claveteros, anconeros, remolleros, tallistas, latoneros, armeros, codeadores, buzos, toneleros, jarcieros, aserradores, entabladores, hacheros, canteros, veleros, ampolleros, relojeros, faroleros, herreros, bogas (de falúa, botes, lanchones y otras embarcaciones), albañiles, trasegadores de pertrechos y peones de construcción (Quintero, 2004, pp. 28-29; Odriozola, 1998, pp. 110-111).

Como sucedía en otros oficios, los carpinteros y los calafates se organizaban en sendos gremios, que bajo la dirección de sus respectivos maestros mayores contaban con cierto número de operarios –maestros y oficiales– y aprendices. Maestros y oficiales se clasificaban en base a su experiencia en primera, segunda y tercera clase, constituyendo tres cuartos del total de la maestranza, mientras que los aprendices conformaban el cuarto restante. Estos últimos podían ser admitidos a partir de los 12 años, y un operario debía comprometerse mediante escritura a enseñarle las artes del oficio durante seis años, aunque en algunos casos se reducía a la mitad, debiendo contar con sus propias herramientas³. Quedaban exceptuados de dicha escritura los hijos del operario que los tomaba a su cargo. Los aprendices, unidos a los peones de confianza y los ordinarios, conformaban el grupo que apoyaba a los operarios, que organizados en brigadas o cuadrillas eran dirigidos por un capataz y un cabo (Santalla, 2006, p. 77).

³ *Recopilación de leyes de Indias*, IV, pp. 19-20, ley XVI, del 16/10/1609. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina*, p. 322.

Como sucedía en otros gremios, al interior de ellos había fuertes lazos de parentesco y de vínculos religiosos, que solían expresarse en una hermandad o en una cofradía.

La relación entre el maestro que se hacía cargo de algún trabajo y sus oficiales y aprendices era de tipo contractual, por lo que a lo largo de su vida podían relacionarse con diferentes maestros, pudiendo variar su salario en función al tipo de labor a llevar a cabo, a la duración de la misma o al número de tareas asignadas (Odrizola, 1998, pp. 110-111).

Obviamente, este esquema funcionaba en torno a un arsenal o astillero naval, por lo que los miembros de la maestranza, y con ellos sus gremios, eran trabajadores locales; sin que ello impidiera que entre ellos se encontraran extranjeros. En las maestranzas americanas, hubo una creciente presencia de indígenas, mestizos, negros –libres y esclavos– y mulatos.

Las Leyes de Indias regularon el funcionamiento de la maestranza, siendo la primera que he encontrado una de 1609 señalando que los aprendices debían ser admitidos con la escritura ya mencionada, y que los jornales debían ser fijado por la universidad de mareantes⁴ y el mayordomo y prioste de su respectiva cofradía⁵. Los jornales de los calafates no podían variar mientras durase la carena de una nave, y los pagos de la maestranza debían ser personales y no a través de los capataces, pues estos solían coludirse con los apuntadores para cobrar por aquellos que no habían tomado parte en los trabajos⁶. Las herramientas, al menos hasta principios del siglo XVII, eran provistas por la Real Hacienda, “las cuales perdían y las tomaban unos a otros, y por falta de ellas usan de el hacha, que es lo ordinario que traen, y con ella desperdician mucha madera y gastan más en la que labran”. Por ello, se les obligó a tener sus propias herramientas, proveyéndoles solamente con las muelas de piedra para afilarlas⁷.

Las que debía traer el carpintero eran hacha, sierra, azuela, gubia, barrenos, martillo, mandarria (maza para meter pernos) y dos escoplos. El calafate tenía que contar con mallo (martillo), cinco ferros, gubia, magujo (descalador), martillo, taladros, saca estopa, tres barrenas “desde el aviador engrosando”, cabillador (maza para sacar pernos) y mandarrias⁸.

En cada puerto debía haber un capitán de maestranza, y en caso de no haberlo el comandante más antiguo de las naves presentes debía designar un oficial para dicho cargo, así como al carpintero y calafate más aparentes para que hagan las funciones de maestros mayores⁹. Cuando una nave real salía en comisión, el capitán de maestranza designaba a los carpinteros y calafates que tenían que embarcarse, debiendo reconocer el estado de la nave y llevar a cabo todos los trabajos que se requiriesen para mantenerla en buenas condiciones¹⁰.

⁴ Formada por dueños de navíos, pilotos, maestros, contra maestros, guardianes, marineros y grumetes (*Recopilación de leyes de Indias*, III, libro IX, título XXV).

⁵ *Ibidem*, IV, pp. 19-20, Madrid, 19/3/1609, y San Lorenzo, 16/10/1610.

⁶ *Ibidem*, IV, pp. 20.

⁷ *Ibidem*, IV, p. 29-30.

⁸ *Ibidem*, IV, p. 30.

⁹ *Real ordenanza naval*, 1748, p. 410.

¹⁰ *Real ordenanza naval*, 1748, pp. 196-202.

La ordenanza de arsenales de 1776 asignó las funciones del capitán de maestranza a un ingeniero director en cada Departamento, dependiente del comandante del arsenal y, en lo que atañe a los pertrechos, del subinspector de los mismos. El ingeniero debía llevar a cabo revistas diarias de la maestranza, verificando su labor en sus respectivos puestos de trabajo, descontándole aquellas herramientas que hubieran extraviado y proponiendo quienes debían ser considerados inválidos¹¹.

En diversos puntos de la costa del Pacífico se construyeron naves, pero sin duda el astillero más importante fue el de Guayaquil, principalmente por la calidad de sus maderas. Durante el proceso inicial de exploración de la Mar del Sur se construyeron embarcaciones de cierta magnitud en Panamá y Realejo, y desde mediados del siglo XVI, también en el Callao. Posteriormente, y aunque en escaso número, se hizo lo propio en Guatemala, Chiloé, Valdivia y Concepción, y en el último cuarto del siglo XVIII, en San Blas de Nayarit, mientras que, en diversos puntos se construyó una variedad de embarcaciones menores (Juan y Ulloa, 1826, p. 11 y pp. 67-69).

Todo ello da una idea de la presencia de una diversidad de operarios capaces de construir y mantener naves tanto para los primeros exploradores, como para los comerciantes y, a partir de 1579, para el servicio real.

Guayaquil, como principal astillero en la Mar del Sur, contó con la maestranza más numerosa. De las tres cifras disponibles, la más elevada fue la de 1690 en que se informa estar conformada por 467 operarios, número que disminuye en 1777 cuando se reporta solo 335. En ambos casos, predominan los carpinteros, evidenciando que su principal empleo era la construcción de naves más que el mantenimiento de las mismas (Pérez-Mallaína y Torres, 1987, p. 107; Laviana, 1984, p. 80; Clayton, 1978, p. 118).

Si bien algunos testimonios alaban la calidad de los trabajos de esta maestranza, no faltaron críticas como las del almirante Antonio de Vea, que en 1683 señaló que “las maestranzas son de poca o ninguna habilidad y consumen enormes sumas de dinero” (Pérez-Mallaína y Torres, 1987, p. 107).

Lo cierto es que, tal como sucedía en muchas partes de Europa, la construcción de naves en Guayaquil fue empírica, copiando modelos existentes, lo que dio como resultados naves que en términos generales eran arcaicas. Si los diseñadores y calculistas fueron escasos en España, lo fueron muchos más en Guayaquil.

Por otro lado, desde mediados del siglo XVII los artesanos españoles habían ido disminuyendo de manera significativa, siendo reemplazados por negros, mulatos, zambos y mestizos, que según Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1826, pp. 64-65), hacia 1740 conformaban la totalidad de la maestranza: “El constructor en Guayaquil es un negro. Es el único que dirige las fábricas de embarcaciones. Todas las faenas de construcción son hechas por negros esclavos y libres, empleándose casi todo el vecindario en labores de carpintería y calafatería”.

Para la construcción de las naves reales se nombraba un superintendente, quien se dirigía a dicho puerto con un equipo de control de la obra, contratando con empresarios

¹¹ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus reales arsenales de Marina*, p. 305, 319 y 324.

locales el suministro de materiales, y con la maestranza los trabajos a realizarse. Si bien muchos de los materiales requeridos eran locales, el hierro debía traerse de otros lugares, el alquitrán de Centroamérica, jarcia de Chile, lona del altiplano, artillería de Lima –fundida con bronce chileno y estaño boliviano–, así como cerdas de coco para calafatear (Pérez-Mallaína y Torres, 1987, pp. 102-103; Ortiz, 2013).

A partir de 1747 se intentó establecer un astillero controlado por la Armada, enviándose al teniente de fragata Diego Claudio de Herrera para que se hiciera cargo de la fábrica de navíos. Herrera debió llegar a dicho puerto a finales de aquel año o principios del siguiente, pues en 1748 tenía cortada madera para ser empleada en los navíos *Castilla* y *Europa*, y en la fragata *Esperanza*, que al mando del jefe de escuadra Francisco de Orozco, debían llevar a cabo una campaña sobre las costas de Chile¹². A mediados de la década siguiente llegó a Guayaquil el teniente de navío Guillermo Shee para hacerse cargo de la construcción del navío *San Joseph el Peruano*, retornando a España luego que en octubre de 1756 fuese lanzado al río¹³. Doce años más tarde se hizo un nuevo esfuerzo para establecer un astillero en regla, nombrándose director a Cipriano Chenar, ayudantes a los guardiamarinas habilitados Luis Messia y Caicedo y Pedro Gutiérrez Cariazo; capitán de maestranza a Nicolás Afriano; maestro carpintero a Antonio Manuel Daínez, y guardalmacén a José Ferrer (Laviana, 1984, p. 78). Salieron del Ferrol a bordo de la fragata *Águila* en marzo de 1767 y arribaron al Callao en setiembre, pasando a Guayaquil a finales de ese año¹⁴. La muerte de Chenar, en el primer semestre de 1770, dio por terminado este esfuerzo¹⁵.

En los años finales del periodo virreinal el astillero continuó copiando naves que eventualmente llegaban de Europa, como fue el caso de varias fragatas mercantes que fueron hechas en base a los planos de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, de la expedición Malaspina. Sobre este tema, en un informe fechado en 1806 se señala que el maestro mayor local “no sabiendo ni aún leer [...] las copió a su modo, y examinando por si los buques, tomando sobre todo las noticias verbales que pudo, construyó después varias fragatas aumentando las dimensiones al porte que le pidieron” (Pérez-Mallaína y Torres, 1987, p. 109).

Como se señaló, la maestranza estuvo formada por gentes de diversas castas, con claro predominio de los africanos y afrodescendientes, situación que no dejó de incomodar a los navieros, llevando a que en 1764 el gobernador recomendara se nombrase capitán de la misma al mestizo que era maestro mayor de calafates, por ser el de mayor inteligencia, hombre de bien y estimado por su honradez (Laviana, 1984, p. 86).

El cargo de capitán de maestranza había sido creado en Guayaquil hacia 1640, y desde 1729 se le asignó un salario fijo, siendo apoyado por un tenedor de bastimento, dos balanzarios y dos guardias de atarazanas¹⁶. Clayton (1978, p. 118 y 183) señala que en 1688 el jefe de facto de la maestranza era Juan o Andrés del Valle, mientras que Laviana (1984, p. 86) indica que el primero en ocupar dicho cargo fue el capitán Juan

¹² AGS, Marina, leg. 400-1, doc. 226; leg. 401-1, docs. 486 y 488.

¹³ AGS, Marina, leg. 411-2, doc. 659.

¹⁴ AGS, Marina, leg. 409-2, doc. 619; leg. 411-2, doc. 1024.

¹⁵ AGI, Lima 652, n.º 58.

¹⁶ AGS, Marina leg. 392, doc. 623.

Antonio Fernández, en 1730. En 1768 figura como tal Nicolás Afriano y en 1782 Francisco Ventura de Garaicoa¹⁷.

Son varias las cuentas disponibles sobre construcción de naves en Guayaquil, pero a manera de ejemplo brindaré algunos datos sobre los gastos incurridos en la del navío *San José el Peruano*, de 1755 a 1757, en que lo correspondiente a la maestranza llegó a alcanzar casi la mitad del costo total de la obra (Pérez-Mallaína, y Torres, 1987, pp. 131-142).

La primera información disponible corresponde a la última semana de setiembre y el mes de octubre de 1755, figurando Agustín Salvatierra y Joseph Torres como maestros mayores de carpintería y calafatería, respectivamente, con un salario de 3 pesos diarios el primero y 2 el segundo. Salvatierra dirigió 19 oficiales, 63 hacheros, 23 mozos, 12 carpinteros de lo blanco y 8 obreros, con salarios que iban de 12 a 2 reales diarios; mientras que Torres hizo lo propio con 38 oficiales, 9 obreros e igual número de mozos, con jornales de 12 a 9 reales¹⁸.

Naturalmente, esta composición fue variando en la medida en que avanzaron los trabajos. Así, en marzo del siguiente año figura el escultor Alejandro Campos, con 12 reales diarios; al mes siguiente el tallador Antonio Peñafiel con igual jornal, y a partir de junio llegan a ser seis los talladores¹⁹. De los toneleros he encontrado registro desde octubre de 1755 hasta setiembre del siguiente año, el farolero Pedro Villafuerte trabajó en mayo de 1756, y en junio lo hicieron el pintor Tomás Álvarez, el sastre Alejos Cárdenas confeccionó las banderas y el albañil Hipólito Camacho hizo lo propio con las hornillas²⁰. Finalmente, los maestros herreros Manuel Morillo, Manuel de Ubilla, Francisco Bernal y Manuel Carranza, trabajaron al menos entre octubre de 1755 y noviembre del siguiente año²¹.

Si bien en Guayaquil se construían las principales naves reales, su puerto base era el Callao, por lo que desde la creación de la Armada de la Mar del Sur debió contratarse a operarios para su mantenimiento, principalmente calafates. Obviamente, también se contó con carpinteros, pero estos se emplearon además en hacer embarcaciones menores, con madera de Chincha para las ligazones, de Valdivia para la tablazón y de Guayaquil para todo lo demás; así como cureñas para la artillería y estacadas para la defensa ribereña. El material empleado para estas labores se guardaba en almacenes cercanos a la orilla, aunque en su manejo había gran desorden y mucho fraude (Juan y Ulloa, 1826, pp. 83-84).

La primera referencia que tenemos a la maestranza está fechada el 9 de febrero de 1615, cuando el carpintero de ribera gibraltareño Diego Sánchez dictó instrucciones en caso de fallecer en el galeón *Jesús María*, capitana de la armada que iba en busca de la flota de Joris van Spilbergen, como en efecto sucedió al perderse dicha nave en el combate de Cerro Azul los días 17 y 18 de julio (Ortiz, 2017). Tenía ya algunos años en el Callao y pensaba regresar a Sevilla en 1616, para reunirse con su esposa e

¹⁷ AHG, ms. 4965, n° 86 (2).

¹⁸ AGN, GM-MA 2.2, doc. 111.

¹⁹ AGN, GM-MA 2.2, doc. 111.

²⁰ AGN, GM-MA 2.2, doc. 112.

²¹ AGN, GM-MA 2.2, doc. 113.

hija. Revela además un dato interesante al señalar que poseía un esclavo llamado Antón Congo, que era oficial de carpintería. Nombró como albacea al oficial de calafate Antón Leal y al maestre Pedro Rodríguez²².

Otro testamento, de Hernando Alonso Gato, fallecido en el Callao en mayo de 1627, brinda más información. Natural de Ayamonte, pidió ser “enterrado en la capilla de Nuestra Señora de Buen Viaje, de cuya cofradía soy veinticuatro, que está fundada en el convento del señor San Agustín deste puerto con el hábito de nuestro padre San Francisco...”²³. Si bien declaró poseer pocos bienes, entre ellos un caballo macho castaño, un burro de Huacho y “una caja vieja y la de maestranza que se haya con toda la herramienta de mi oficio de calafate”; en Ayamonte tenía una hacienda de viña y junto a él a un esclavo llamado Pedro Angola, que lo asistía en sus trabajos. Tanto la maestranza como Lorenzo Medina le adeudaban a él y a su esclavo, nueve meses de salario por los trabajos en el galeón *San Felipe y Santiago*, lo que hace suponer que Pedro Angola también era calafate, posiblemente oficial. Menciona a otros calafates (Pedro de Urquiza, Juan Díaz, Juan Ochoa, Juan de Ojeda, Andrés García de Ledesma, Blas Hernández, Cristóbal García de Varas y Julio González); y nombra como albaceas a los de igual oficio Gonzalo Gaspar de los Reyes y Julio de Pineda, quienes no aceptan tal designación “por no ser hombres de negocio y estar ocupados”.

Otros calafates del siglo XVII fueron los gaditanos Antón de Ochoa y Juan Alonso Hernández de los Santos. El primero, yerno del maestro mayor de calafates de la maestranza naval de Cádiz, falleció en diciembre de 1691²⁴. Tal como sucedió en Guayaquil, la maestranza del Callao estuvo conformada inicialmente por españoles, pero estos fueron siendo cada vez menos, al punto que para fines de la década de 1740:

Toda la maestranza, a excepción del capitán de ella, que es oficial del cuerpo de aquella marina, se componía de gente de castas, entre las cuales no era menor el número de los indios, y así estos como los demás trabajaban en su oficio cada uno con inteligencia y habilidad, pues antes que se arruinase el Callao había entre ellos oficiales tan buenos como pueden encontrarse en los arsenales de Europa (Juan y Ulloa, 1826, pp. 82-83).

Desde finales del siglo XVI debió haber un capitán de maestranza, pero no he encontrado datos sobre ello. Lo más cercano a esta función fue el nombramiento que en 1643 se hizo al capitán Martín de Zamudio como veedor de fábricas reales y de maestranza²⁵. La primera referencia a dicho cargo que he encontrado es sobre Siego Solibán, quien falleció antes de 1725, cuando Agustín Carrillo de Córdova fue nombrado para reemplazarlo²⁶, aunque en la práctica dicha función fue cubierta por uno de los oficiales de los buques estacionados en el Callao. Algunos de estos últimos son mencionados como ingenieros, como los capitanes de fragata Francisco Verdesoto y Carlos García del Postigo, en 1784²⁷; el alférez de fragata León Aycardo, entre 1793

²² AGI, Contratación 524, n° 2, R.8.

²³ AGI, Contratación 382, n° 2, R.5.

²⁴ AGI, Contratación 567, n° 1, R.2.

²⁵ AGI, Lima 257, n° 2; Lima 239, n° 14; Escribanía, 516B; Lima 239, n° 14. Zamudio llegó a ser almirante y general de la Armada.

²⁶ AGMAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 482, no 13.

²⁷ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10, Vacaro a Valdés, Lima, 5/3/1784; doc. 21, Vacaro a

y 1816²⁸; y el teniente de navío José de la Azuela, entre 1799-1808 (Moreno, 1799 y 1808). También son mencionados como capitanes de maestranza el comerciante Gaspar Quijano Velarde y Ceballos, conde de Torrevelarde, en julio de 1770²⁹; y Nicolás Noé, entre 1819 y 1821³⁰.

No debieron ser pocos los miembros de la maestranza que perecieron en el maremoto que destruyó al Callao el 28 de octubre de 1746, pues luego de dicha catástrofe solo superaban el centenar, viviendo casi todos en Lima por el temor a un nuevo maremoto. Esto elevaba significativamente sus jornales, que solo era mayor en San Blas de Nayarit, por la insalubridad de dicho puerto. Debido a ello, cuando en 1799 el brigadier Tomás de Ugarte asumió la comandancia del Departamento Naval del Callao, dispuso que Aycardo preparase un nuevo plan de jornales,

por el mismo método que el de los demás arsenales del rey, esto es, señalándoles a cada uno según su grado de suficiencia el número de reales a que sea acreedor, pues advirtiendo el señor presidente que los que regentan los trozos de maestranza o llámenseles capataces, disfrutan lo mismo que la mayor parte de sus subordinados, nada se presenta a éstos de esperanza a mayor ventaja en goce, y así no es de creer se esfuerzen a hacer mejor y más breve su trabajo³¹.

La propuesta de Aycardo, presentada en setiembre de ese mismo año, consideró que el Arsenal Naval requería cuarenta carpinteros de ribera, diez carpinteros de blanco y sesenta calafates, cada grupo a cargo de un maestro capataz, a los que se sumaban seis toneleros, dos armeros, dos hojalateros, diez corchadores, dos pintores, un casillero, treintaidos peones y dos veleros que debían trabajar con el personal de a bordo, dando un gran total de ciento sesentaisiete integrantes³².

Para dar una idea de los trabajos que se requerían hacer en un buque, tomemos el caso de la fragata *Santa Leocadia* tras arribar al Callao el 13 de mayo de 1799, procedente de Cádiz. Como era usual, la maestranza de los buques presentes llevó a cabo una inspección de la nave, encontrando que debía dar la quilla para que se le pudieran realizar numerosas labores. Entre estas se señalaron las siguientes: cambiar totalmente la clavazón del casco, retirando tanto las maderas como el cobre y volviéndolo a colocar; calafatearlo enteramente, desarmar la proa y volverla a armar, cambiando varias piezas de la misma, hacer una nueva caja de balas, componer el sollado, el fogón y el horno, levantar la caja bombas, labrar un taco para el escobén y varias barras del cabrestante, labrar y colocar un puntal del propao de proa, hacer una verga de velacho, otra de sobremesana, dos de alas de gavia, encapar los palos y poner al timón dos machos de bronce. El presupuesto del trabajo ascendió a 44 261 pesos, de los cuales 18 555 correspondían a jornales de la maestranza³³; vale decir, el 42% del total, cifra

Valdés, Lima 16/2/1784.

²⁸ AGMAB, Expediciones a Indias, legajo 15, doc. 182, legajo 16, doc. 1.

²⁹ AGS, Marina, legajo 417-2, doc. 855.

³⁰ AGMAB, leg. 481, doc. 6. MNM, ms. 1546, n° 16, f. 14.

³¹ BNP, ms. c398, fs. 69-69v.

³² AGMAB, leg. 26, carpeta setiembre 1799, Ugarte a Langara n° 16, Lima 9/9/1799.

³³ BNP, ms. 398, ff. 59-61.

cercana a la estimada por Pérez-Mallaina y Torres (1987, pp. 131-142) que señalan que en las carenas dicho monto se ubicaba en torno al 44%.

Si bien existía una maestranza en el puerto, en ocasiones, la de los buques se ofrecía a hacer trabajos en sustitución de aquella, como ocurrió cuando en abril de 1795 se requirió desbaratar la goleta de rentas. El ingeniero Aycardo estimó que tal trabajo costaría 625 pesos, pero los carpinteros de las fragatas *Santa Rosalía* y *Astrea* presentaron un memorial proponiendo llevar a cabo ese trabajo por 450 pesos, a condición que se le prestaran las herramientas del almacén que la armada tenía en el Callao. La Junta de Marina aprobó dicha propuesta³⁴.

Tanto el gremio de calafates, el más numeroso de la maestranza chalaca, como el de carpinteros, tenían sus respectivas cofradías que, además de los aspectos espirituales, debían velar por el socorro de sus miembros en caso de necesidad o deceso, y también designar quienes participarían en un trabajo.

Si bien las cofradías y hermandades tenían sus propias ordenanzas, en octubre de 1610 Felipe III dispuso que en su cabildo anual nombrasen cincuenta capataces que debían ser examinados por la universidad de mareantes, para que ellos decidieran cuantos se requerían ese año, “con que otro ninguno pueda ser capataz”³⁵. Asimismo, dispuso que en las cofradías de carpinteros y calafates, que se habían fundado en Sevilla, se recibieran tanto naturales como extranjeros, pero estos últimos no podían pasar a Indias³⁶. Comprensiblemente, estas normas no eran plenamente aplicables a la realidad americana.

El mayordomo de la cofradía era el depositario y administrador de las rentas, y el fiscal debía verificar la lista de los cófrades trabajando y compararlas luego con las facilitadas por el capataz de la brigada respectiva, quien a su vez debía recaudar las contribuciones estipuladas. Un procurador debía defender los derechos de la cofradía y varios diputados tenían como función apoyar en su funcionamiento (Campos, 2014, pp. 38-47).

La cofradía de los carpinteros estuvo bajo la advocación de San José, funcionando en el convento de Santo Domingo del Callao cuando menos en 1711³⁷. No he encontrado información sobre ella después del maremoto, por lo que debemos presumir que los carpinteros debieron unirse a la de Lima, que funcionaba en la catedral bajo la misma advocación (Campos, 2014, pp. 25-34).

Sobre la de los calafates hay más información, datando la más temprana de 1615³⁸, cuando es nombrada como Cofradía de Nuestra Señora del Buen Viaje, funcionando en el convento de San Agustín. Medio siglo más tarde, en 1663, figura como Cofradía de Nuestra Señora del Buen Viaje y el Glorioso Patriarca San José (Molinero, 2017, p. 58), trasladándose a la iglesia parroquial de la Purísima Concepción del puerto en 1692 como cofradía de Nuestra Señora del Buen Viaje y Nuestra Señora del Carmen.

³⁴ BNP, ms. 398, ff. 8v-9.

³⁵ *Recopilación de leyes de Indias*, IV, p. 20, ley del 16/10/1610.

³⁶ *Ibidem*, ley del 19/3/1609 y 16/10/1610.

³⁷ AAL, Cofradías, leg. 73, exp. 13.

³⁸ AGI, Contratación 382, n° 2, R.5.

Dicho traslado no estuvo exento de problemas, pues el prior de San Agustín apeló a la decisión tomada por el Arzobispado de Lima, y en 1694 un grupo de calafates que había designado como mayordomos de su cofradía a Mauricio Barba y Lorenzo Cárcamo, inició un trámite ante la referida autoridad eclesiástica pidiendo el retorno a San Agustín y tildado a Miguel de Cabrera y Juan de Cruz como mayordomos auto-proclamados de la cofradía en la Iglesia Parroquial³⁹.

Pese a este pedido, la cofradía se mantuvo en su nuevo lugar, quedando destruida por el maremoto de octubre de 1746. Los sobrevivientes procuraron restablecerla en iglesia de San Simón y San Judas, en Bellavista, y en 1756 obtuvieron licencia para nuevas constituciones, siendo maestro mayor del gremio Francisco Márquez y elegido mayordomo de la cofradía Joseph Gutiérrez⁴⁰.

Si bien en las dotaciones de los buques había carpinteros y calafates, creo que difícilmente habrían formado parte de la Hermandad del Espíritu Santo, establecida en 1575 por un grupo de navieros, armadores, capitanes y pilotos, que debía auxiliar a sus miembros y a otra gente de mar cuando estuvieran enfermos, alimentarlos y albergarlos en su vejez, y finalmente enterrarlos al momento de su deceso (Ortiz, 2005). La gente de mar demoró en constituir cofradía, pues si bien había habido algunos intentos previos, en 1685 el general Antonio de Vea planteó esa necesidad “ya que todos los gremios tienen la suya”, pidiendo que se reedifique la capilla del Santo Cristo del Buen Viaje, bajo cuya advocación y de Nuestra Señora del Carmen, se constituiría dicha cofradía. El pedido fue aprobado por el Duque de la Palata en mayo de ese año, pero hubo que esperar diez años antes que se pudiera finalmente constituirse⁴¹.

La constitución de la cofradía de calafates da una idea bastante cabal de sus obligaciones, señalando que todos los martes se debía cantar una misa “por los hermanos difuntos”, y los aportes que cada uno de sus miembros debía dar para que la cofradía cumpliera con su labor humanitaria. Así, quien trabajase ocho días debía dar 3.5 pesos, el que lo hiciera entre cuatro y siete contribuiría con catorce reales, y quienes se emplearan en la carena de naves reales darían cuatro reales cada seis días.

También debía aportar el que trabajase a destajo. Con esos fondos se apoyaría con seis pesos a quien por accidente dejase de trabajar quince días; quien ya no pudiera trabajar recibiría seis pesos mensuales para su manutención y dos para alquilar un cuarto si no tuviese morada, además de un vestido de paño anual y dos camisas y un par de zapatos trimestralmente. La cofradía contribuiría con cien pesos al entierro de sus miembros y de sus esposas, en caso que estas falleciesen antes que los titulares. Asimismo, quien saliera de viaje por mar recibiría una mortaja de San Francisco y cuatro velas⁴².

Al establecerse la matrícula de gente de mar, en 1776, los miembros de la maestranza pasaron a formar parte de la misma y a gozar del fuero de Marina. Efectuado el registro correspondiente se encontró que, entre los mil ciento noventaicinco matriculados

³⁹ AAL, Cofradías, leg. 53, exp. 26; Convento de San Agustín, Callao, exp. 10, legs. 14 y 25.

⁴⁰ AAL, Cofradías, leg. 42, exp. 25.

⁴¹ AAL, Cofradías, leg. 45, exp. 18.

⁴² AAL, cofradías leg. 42, exp. 25

en Lima y el Callao, había sesentaiocho carpinteros y ciento siete calafates (Guirior, 1872, pp. 112-113).

He podido encontrar los nombres de dos maestros mayores de calafatería, Luis de Ochoa, en 1663⁴³; y Francisco Márquez en 1760⁴⁴. En el caso de los de carpintería, he ubicado a cuatro de ellos, todos muy tardíos. El primero fue Juan Rodríguez, quien ejerció dicha función hasta 1793, Miguel García, en 1796⁴⁵; ese mismo año figura Juan del Río Miranda, quien siendo carpintero mayor de la escuadra pidió que se le asignara sueldo fijo por no haber ese empleo en el apostadero⁴⁶; y entre 1816 y 1819 figura Dionisio Bautista⁴⁷. Maestros de otras especialidades son Francisco Durán, de herrería y cerrajería en 1795⁴⁸; Antonio Melo, como tornero en 1807⁴⁹; y Andrés González, como tonelero en 1774⁵⁰.

En cuanto a los salarios en la Mar del Sur, donde más se pagaban era en San Blas, siendo seguido por el Callao y finalmente por Guayaquil, donde los jornales podían llegar a ser hasta diez veces mayores que en la península. En Guayaquil, al menos entre 1610 y 1723, los oficiales calafates ganaban cuatro reales más que los de carpintería, recibiendo estos cuatro pesos de nueve reales, pero dicha diferencia desapareció a mediados del siglo XVIII, abonándose parte en ropa y mercancía (Laviana, 1984, p. 84).

Conclusiones

A manera de conclusiones preliminares, pues el tema requiere aún más investigación, puedo señalar que las maestranzas en la Mar del Sur siguieron el patrón general establecido para las de su clase en el imperio español, pero presentaron algunas peculiaridades. La primera fue su variada composición étnica, con claro predominio de africanos y afrodescendientes en Guayaquil, y sustantiva presencia de indígenas en el Callao; que eventualmente llegaron a desplazar a los peninsulares como maestros e, incluso, como capitanes de maestranza. Por otro lado, los buques construidos tanto para el servicio real como para el comercio fueron hechos de manera empírica, recordando y modificando modelos atlánticos, o ya en el XVIII copiando naves que llegaban a las costas del Pacífico.

La organización gremial y la espiritual, representada por las cofradías, estaban interrelacionadas, puesto que estas últimas eran las que finalmente designaban a los trabajadores para una obra determinada. Esto último parece haber generado fricciones, que quizá hayan estado vinculadas a viejas rivalidades al interior de los gremios, en las que posiblemente tuviesen algún peso los vínculos familiares.

⁴³ AAL, testamentos, exp. 22, 1663.

⁴⁴ AAL, cofradías, leg. 42, exp. 25.

⁴⁵ AGN, Guerra y Marina, caja 83, doc. 539, Callao 31/7/1796.

⁴⁶ BN, ms. C.398, ff. 28 y 31. AGN, Guerra y Marina, caja 83, doc. 539, Callao 31/7/1796.

⁴⁷ MNM, ms. 1546, n° 16, f. 14.

⁴⁸ BN, ms. C-398

⁴⁹ AGN, Guerra y Marina, caja 86, doc. 688, Callao 31/5-30/6/1807.

⁵⁰ AGN, GM-MA 2.2, doc. 85, n. 286, 21/8/1774.

Si bien los salarios estaban regulados por las ordenanzas navales, las maestranzas en cuestión percibían bastante más que en España, siendo mayores los jornales en la medida en que había una mayor escasez de operarios.

Finalmente, la destrucción del Callao en 1746 debió afectar a la maestranza, pero las necesidades defensivas del virreinato llevaron a que en un plazo relativamente breve se pudiera recomponer con operarios locales.

Referencias

Fuentes Primarias

- *Documentos*

Archivo Arzobispal de Lima (AAL)

Cofradías, leg. 42, exp. 25; leg. 45, exp. 18; leg. 53, exp. 26; leg. 73, exp. 13.

Convento de San Agustín, Callao, exp. 10, legs. 14 y 25.

Testamentos, exp. 22, 1663.

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)

Contratación, 524, n° 2, R.8; 382, n° 2, R.5; 567, n° 1, R.2.

Escribanía, 516B.

Lima, 257, n° 2; 239, n° 14; 652, n° 58.

Archivo General de la Nación, Lima (AGN)

Guerra y Marina, GM-MA 2.2, doc. 85, n. 286; doc. 111; doc. 112; doc. 113; caja 83, doc. 539; caja 86, doc. 688.

Archivo General de Simancas (AGS)

Marina, leg. 392, doc. 623; leg. 400-1, doc. 226; leg. 401-1, docs. 486 y 488;

leg. 409-2, doc. 619; leg. 411-2, docs. 659 y 1024; leg. 417-2, doc. 855.

Archivo Histórico del Guayas, Guayaquil (AHG)

Ms. 4965, n° 86 (2).

Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (AGMAB)

Expediciones a Indias, Apostaderos en América, leg. 1, doc. 10 y 21; leg. 15,

doc. 182; leg. 16, doc. 1; leg. 26, carpeta setiembre 1799; leg. 481, doc. 6; leg. 482, n° 13.

Biblioteca Nacional del Perú, Lima (BNP)

Ms. C-398.

Museo Naval, Madrid (MNM)

Ms. 1546, n° 16.

- *Libros*

Guirior, M. de (1872). Relación que hace el Excmo. Sr. D., Manuel de Guirior, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo., Sr. D. Agustín de Jáuregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo de 1780. *En S. Lorente (Editor), Relaciones de los vireyes y audiencias que han gobernado el Perú, publicadas de O.S.* Madrid, España: República Peruana.

- Juan, J. y A. de Ulloa (1826). *Noticias secretas de América*. Londres, Gran Bretaña: R. Taylor.
- Moreno, G. (1798). *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año 1799*. Lima, Perú: Imprenta Real.
- (1808). *Almanaque peruano y guía de forasteros para el año de 1808*. Lima, Perú: Real Casa de Niños Expósitos.
- Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su armada naval* (1748). Madrid, España: Imprenta de Juan de Zúñiga, 2 vols.
- Ordenanza de S. M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina* (1776). Madrid, España: Imprenta de Pedro Marín.
- Ordenanzas generales de la armada naval* (1793). Madrid, España: Imprenta de la viuda de don Joachín Ibarra, 2 vols.
- Real instrucción o reglamento adicional de la Ordenanza de Reemplazos de 27 de octubre de 1800* (1819). Mallorca, España: Imprenta de Felipe Guasp.
- Recopilación de leyes de los reinos de las Indias* (1681). Madrid, España: Julián de Paredes, 4 tomos.

Fuentes secundarias

- Barriga, I. (2008). Las constituciones de la cofradía de Nuestra Señora del Buen Viaje y el Glorioso Patriarca Señor San José. Lima, segunda mitad del siglo XVIII. *Estudios Josefinos*, 62(124), 243-264.
- Campos, F.J. (2014). *Cofradías de San José en el Mundo Hispánico*. San Lorenzo del Escorial, España: Instituto Escorialense de Investigaciones Históricas y Artísticas.
- Clayton, L. (1978). *Los astilleros de Guayaquil colonial*. Guayaquil, Ecuador: Archivo Histórico del Guayas.
- García, C. (2000). El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII. En A. Guimerá y F. Monge (Coords.), *La Habana, puerto colonial: siglos XVIII-XIX* (pp.157-182). Madrid, España: Fundación Portuaria.
- Laviana, M.L. (1984). La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII. *Temas americanistas*, 4, pp. 74-91.
- Martínez, L.P. (2015). Formas de trabajo “a jornal” en el puerto militar de Cartagena de Indias a finales del siglo XVIII (Trabajo de grado para optar al título de historiadora, Universidad de Cartagena). Recuperado de <https://repositorio.unicartagena.edu.co/bitstream/handle/11227/2218/Formas%20de%20trabajo%20a%20jornal%20en%20el%20puerto%20militar%20de%20Cartagena%20de%20Indias%20a%20finales%20del%20siglo%20XVIII.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Mestre, M. y Matamoros D. (1997). La organización del astillero de La Habana durante el siglo XVIII. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 34, 89-103.
- Molinero, A. (2017). Hermandades y cofradías en el Callao del siglo XVII. En D. Fernández, D. Lévano y K. Montoya (Comps.), *Cofradías en el Perú y otros ámbitos del mundo hispánico (siglos XVI-XIX)*, (pp. 51-66). Lima, Perú: Conferencia Episcopal Peruana.
- Odrizola, L. (1998). La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII. En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, 93-146.

- Ortiz Sotelo, Jorge (2017). El combate de Cerro Azul, 17 y 18 de Julio de 1615. En F. Rosas y J. Ortiz (Eds.), *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina* (pp. 13-39). Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma.
- (2015). *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao, 1746-1824*. México: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México / Bonilla Artigas Editores.
- (2013). Cañones peruanos en la Academia Naval de los Estados Unidos. *Derroteros de la Mar del Sur*, N° 20-21, 63-72.
- (2005). Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y Callao durante el virreinato. *Revista de Historia Naval*, 91, 85-98.
- Pérez-Mallaina, P. E. y Torres, B. (1987). *La Armada de la Mar del Sur*. Sevilla, España: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Quintero, J. (2004). Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII. *Revista de Historia Naval*, 84, 27-39.
- Roda, C. (2015). La maestranza naval en los arsenales españoles: siglos XVIII y XIX. *Tiempo y Espacio*, 33(64), 317-330.
- Sandrín, M. (2014). Los carpinteros, calafates, herreros, faroleros y demás trabajadores de las fragatas correo en Montevideo y su posible participación en el proceso emancipador. *Naveg@mérica*, 12, 1-21.
- Santalla, M. (2006). La maestranza de los reales arsenales de marina de Ferrol en el siglo XVIII. En J.M. de Juan-García (Dir.), *Cátedra «Jorge Juan». Curso 2003-2004* (pp. 59-83). La Coruña, España: Universidade da Coruña. Recuperado de ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/8995/CC85art3ocr.pdf?sequence=1
- Serrano, J.M. (2008), *El astillero de La Habana y la construcción naval militar, 1700-1750*. Madrid, España: Ministerio de Defensa.
- Solano, S.P. (2015). Artesanos, jornales y formas concentradas de trabajo: el apostadero de la Marina de Cartagena de Indias (Nuevo Reino de Granada) en el tránsito entre los siglos XVIII y XIX. *Revista Theomai*, 31. Recuperado de http://revista-theomai.unq.edu.ar/NUMERO_31/4.SolanoD.pdf