

64

Julio-Diciembre, 2015

VOL XXXIII

ISSN: 1315-9496

Centro de Investigaciones Históricas Mario Briceño Iragorry

TIEMPO Y ESPACIO

Geniber Cabrera
Rafael I. Dávila P.
Laura I. Snijder Ruan
Alejandro Cardozo U.
Ebert Cardoza Sáez
Vanessa Ávila Sánchez
Adriam Camacho Domínguez
Andrea Noria
Eder Antonio Gallegos Ruiz
María C. Viana del B.
Gerardo Vivas Pineda
José Miguel Arias Neto
Cristina Roda Alcantud

Xochitl Martínez González
Germán José Guía Caripe
Valentina Verbal Stockmeyer
Argenis Agüero
Alexandra Romero
Víctor M. Pineda
Arturo Martínez Martínez
Sindy Pérez Guette
Alexis Palencia Hernández
José Gregorio Maita Ruiz
Luis Alberto Buttó
María Eugenia Arias Gómez
Rodrigo Lazo

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA EXPERIMENTAL LIBERTADOR
INSTITUTO PEDAGÓGICO DE CARACAS
Depósito Legal pp198402DC2832. ISSN: 1315-9496

LA MAESTRANZA NAVAL EN LOS ARSENALES ESPAÑOLES: SIGLOS XVIII Y XIX

The Naval Maestranza in spanish stockpiles: Centurys XVIII and XIX

Cristina Roda Alcantud Doctora en Historia y Profesora de Historia Contemporánea de la Universidad de Murcia. Su línea principal de Investigación es la Historia Naval. Es miembro de la Cátedra de Historia Naval, creada entre la Armada Española y la Universidad de Murcia y profesora del primer Máster en Historia y Patrimonio Naval que se imparte en España. Correo Electrónico: crisroda@um.es.

Recibido: 28/08/2014

Aprobado: 24/09/2014

Resumen: El conjunto de los obreros especializados que trabajaban bajo la dirección de un técnico en la materia en los arsenales españoles a lo largo de los siglos XVIII y XIX, constituía el Cuerpo de la Maestranza Naval. A lo largo del siglo XVIII se había ido consolidando un cuerpo especializado en cada Departamento Marítimo: Ferrol, Cádiz y Cartagena y su punto álgido puede situarse hacia 1800. Bajo el nombre de Maestranza de Marina estaban incluidos a comienzos del siglo XIX todos los individuos dedicados a construir y carenar barcos, junto a otros artesanos que se empleaban también en los obradores, se ocupaban tanto en las obras civiles como en las hidráulicas, y se regían por las distintas Ordenanzas.

Palabras claves: Arsenales españoles, siglos XVIII y XIX, maestranza naval.

Abstract: Along centuries XVIII and XIX Naval Mastership was constituted by the entirely workers and a specialist on shipyard Spanish sector conducted them. In the course of century XVIII had been consolidating a specialized corps for each Maritime Department; Ferrol, Cádiz and Cartagena, and by 1800 it reached their highest level. In the early XIX century under the name Naval Mastership all the subjects were included employees for building or fairing ships as do all, those who were artisans



and workshops, that provided for public works and hydraulic one as well, and it was regulated by the relevant ordinances.

Key words: Spanish shipyard, centuries XVIII and XIX, Naval Mastership.

1. Introducción

El mar y, por tanto, la armada han tenido siempre un papel relevante a lo largo de todo el proceso histórico de España como nación, alternando periodos de gloria con los de carencia de medios materiales. Hoy en día no podemos cuestionar la vocación de historia total que tienen todos los estudios relacionados con la historia naval. Y cualquier enfoque historiográfico tiene cabida en el amplio abanico de posibilidades que nos brinda su estudio. Ya sean aspectos políticos, militares, técnicos, de las instituciones, económicos, sociales, de las mentalidades o laborales, como es el caso de este trabajo en el que nos ocuparemos de las manos de obra empleada en los arsenales españoles.

Para buscar la etimología de la palabra “arsenal” hay que remitirse al término árabe “ad-dár as- sina’a”, la casa de fabricación ¹, y con posterioridad a las medievales “atarazanas”. En un principio no tenían significado exclusivamente “naval”, sino de fábrica, maestranza, o depósito de máquinas militares y pertrechos. Es decir, que la definición de esta palabra fue variando en función de la evolución y especialización, eminentemente marítima, de este tipo de instalaciones, a las que se definió como:

...un conjunto de edificios así en tierra como en el agua propios para la construcción y carena de los viejos vajeles, para su mejor conservación y resguardo, igualmente que de cuantos pertrechos, municiones, materiales y géneros se necesitan para los mismos buques y demás fines de servicio de la Armada.²

Los objetivos estratégicos influyeron en la creación de los arsenales y, junto a razones técnicas, definieron en parte su localización. Durante el siglo XVIII se

¹ *Enciclopedia General del Mar.* Vol. I, Barcelona, Garriga, 1957, p. 369.

² AHN. (Archivo Histórico Nacional). Leg. 3228. “ Idea del Estado de la Marina Española”.

produce el cambio en su concepción, orientándose hacia la producción más eficaz y más rápida de buques concebidos sólo para la guerra. No será tanto la carencia, cuanto la necesidad de embarcaciones específicas, la que dictará la política de arsenales³. Estos vinieron a implantarse con frecuencia en zonas poco pobladas y dieron lugar a la aparición de ciudades militares. Tal es el caso en España de Cartagena, El Ferrol y Cádiz⁴. Las ciudades navales, como consecuencia de su relación con el Estado, han sido a veces consideradas como especialmente frágiles. Las crisis estatales les afectan con más profundidad que a otros sectores⁵.

Durante las importantes obras de construcción de los tres arsenales españoles, acudieron a estas ciudades obreros especializados de todo tipo, para emplearse en sus arsenales, que se convertirían en la principal fuente de empleo de la zona y que poco a poco fueron constituyendo lo que sería la “Maestranza Naval”, es decir el conjunto de operarios que trabajaban para estas instituciones militares de la Marina española. Estaban sometidos al mando militar, al igual que las funciones industriales de los astilleros estatales.

Muchos de ellos era extranjeros, ingleses principalmente, y su convivencia con los operarios españoles generaría numerosos conflictos de convivencia, al mismo tiempo que desarrollaba en los españoles un germen de reivindicaciones laborales que hará que años más tarde fuera la Maestranza Naval de los arsenales uno de los sectores más conflictivos y pioneros en el incipiente movimiento obrero español.

2. Contexto socioeconómico y laboral de los astilleros militares españoles

Los arsenales españoles se construyeron a lo largo del siglo XVIII con la intención de constituir, dentro del sector militar, un claro ejemplo de lo que se ha denominado “Real Fábrica” en sentido estricto. Durante todo el

³ DEMANGEON, A. y FORTITER, B.: *Les vaisseaux et les villes .L’Arsenal de Chebourg*, Bruselas, Ed. Pierre Mardaga, 1978, p. 23.

⁴ MERINO, J.P.: “Técnicas y Arsenales en España y Francia hacia 1800” en *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 2, (1980), p. 175.

⁵ MERINO, J.P.: “Cartagena. El Arsenal ilustrado del Mediterráneo español.” *Áreas*. nº1, (Murcia,1981), p.49.



siglo XIX la organización de los arsenales españoles estuvo determinada por las diferentes ordenanzas⁶. Eran normas que en los aspectos militares, industriales y administrativos se entrelazaban y era difícil analizar cada una de forma independiente; pero fue la subordinación de las funciones industriales y laborales al mando militar la característica permanente, según lo establecido en la Ordenanza General de Arsenales de 1776⁷.

Hasta su publicación, el comandante general de cada Departamento Marítimo mandaba solamente sobre las armas, mientras que del intendente del Departamento dependía la administración de todo el Arsenal, astillero incluido, salvo en los aspectos de pura técnica constructiva, de la que se ocupaba, hasta la creación del Cuerpo de los Ingenieros, el capitán de Maestranza. Ambos, con sus respectivos subordinados, gobernaban esa institución militar.

Las nuevas normas dieron un cambio radical a la situación. Se redujeron los poderes del intendente y se suprimió la figura del capitán de Maestranza. Las atribuciones se repartieron entre tres jefes: el subinspector de pertrechos, el ingeniero director y el comandante de Arsenal. El primero tenía a su cargo las recorridas de aparejos de los navíos y el almacén general, además de disponer de la facultad de inspeccionar todas las obras que se hacían en el Arsenal, con especial atención a los obradores de instrumentos náuticos, de velamen, armeros etc. El ingeniero director era, por su parte, responsable de la construcción, carena y recorrida de navíos, arboladuras y composición de diques y demás obradores del establecimiento y todas las fábricas de jarcias, así como de la construcción de edificios hidráulicos y civiles⁸. El comandante

⁶ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Madrid, Imp. P. Marín, 1776. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1770. Madrid, Imp. P. Marín, 1776. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1876. Madrid, Imp. P. Marín, 1776. *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Madrid, Imp. P. Marín, 1886.

⁷ Alberto Lozano Courtier, *La organización industrial de los arsenales del Estado en el último tercio del siglo XIX*, Fundación Empresa Pública, Madrid, 1994, p. 19.

⁸ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Tratado Segundo: Título XIV, capítulos 417-428.

del Arsenal por último, como delegado del capitán general del Departamento, asumía el gobierno político y militar del Arsenal⁹.

Estas normas permanecieron vigentes hasta que se reemplazaron por la Ordenanza de 1870¹⁰, que otorgaban el mando supremo al Almirantazgo. En las posteriores Ordenanzas, publicadas en 1886 y 1893, le correspondería al ministro de Marina. No obstante, ninguna alcanzó una organización adecuada para los servicios industriales de los arsenales, y pese al esfuerzo por adaptarlos a los nuevos tiempos¹¹, el Estado reconocería por fin su incapacidad al respecto y encargó a la empresa privada la gestión de las nuevas construcciones navales y de las reparaciones de buques para la Armada¹².

La legislación sobre las relaciones en el ámbito del trabajo en esta época era casi inexistente, y aunque se habían producido conflictos laborales, ninguno de los textos constitucionales anteriores a 1868, mencionaba entre los derechos individuales los de reunión y asociación. Incluso se llegaron a prohibir toda clase de asociaciones obreras¹³. Los trabajadores tratarían de lograr sus objetivos mediante la constitución de mutualidades laborales que surgían puntualmente. Esta situación se mantuvo bajo el molde exclusivo de los “socorros mutuos” hasta la Ley de asociaciones de 30 de junio de 1887¹⁴.

⁹ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina*, Imp. P. Marín, Madrid, 1776. Tratado Primero: Título IX, capítulos 254 al 364.

¹⁰ En 1799 se publicó una Ordenanza económica. En 1802 se anuló y restableció la de 1776 para los arsenales. En 1803 se aprobó una Real instrucción para el gobierno de los arsenales y de los gastos de Marina en los Departamentos, que mantenía la vigencia de la de 1776 en lo que no afectaba a aspectos económicos. El 15 de julio de 1870 se aprobaron nuevas Ordenanzas para arsenales.

¹¹ Agustín Rodríguez González, *Política naval de la Restauración (1875-1878)*, San Martín, Madrid, 1988.

¹² *La Gaceta de Madrid*, 21 de abril de 1908. Real decreto con las bases reguladoras del público concurso a celebrar el 21 de agosto.

¹³ Agustín González Enciso, “Conflictos laborales en la protoindustria española”, *Anales de Historia Contemporánea*, n° 5 (1986), pp. 59-75.

¹⁴ Elena Maza Zorrilla, “El mutualismo y su polivalente papel en la España del siglo XIX (1839- 1887)”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, n° 11, (1991), pp. 173-197. Elena Maza Zorrilla, “La horizontalidad de la solidaridad. El mutualismo en la España contemporánea”, *Ayer*, n° 25 (1997), pp. 73-102.



Sus condiciones de trabajo eran muy duras. Las jornadas eran largas y la legislación laboral todavía distaba mucho de ser la adecuada a un régimen liberal. Como contrapartida los trabajadores tratarían de lograr sus objetivos mediante la constitución de mutualidades laborales, es decir, asociaciones de tipo benéfico, ya que una sociedad obrera propiamente dicha no hubiera sido tolerada. Bajo el molde exclusivo de los “socorros mutuos”, se mantuvo esta situación hasta la Ley de asociaciones de 30 de junio de 1874. La Maestranza era sin duda en el periodo de referencia la mayor fuente de empleo de la ciudad que se traducirá en un impetuoso espíritu asociativo. A mediados del siglo XIX se empieza a perfilar en España algo que será una constante en su historia contemporánea: el temor a la presencia laboral por parte de la nueva clase poseedora, que la inclinará a aliarse con la oligarquía dominante¹⁵.

Este espíritu de lucha ya aludido de la Maestranza naval, se había puesto de manifiesto ya en los últimos años del siglo XVIII en su respuesta ante situaciones críticas. Una de ellas sería la guerra contra la Convención francesa,¹⁶ que se reflejó de forma especialmente dramática en la falta de pagos a la Maestranza, generándose una situación que la obligaría a desertar.¹⁷ O bien durante el enfrentamiento militar con Inglaterra en ultramar, entre 1796 y 1801,¹⁸ donde la situación llegó a ser tan grave en el caso del Arsenal de Cartagena que se decidió adoptar el trabajo por quincenas¹⁹. Las cosas llegaron aún más lejos, y en los primeros días del mes de noviembre de 1800 se produjo

¹⁵ La obra clásica de TUÑÓN DE LARA, M.: *El movimiento obrero en la historia de España (I)*. Madrid, Sarpe, 1985, pp. 124-127, sigue siendo un referente imprescindible para el estudio de esta temática.

¹⁶ Cristina Roda Alcantud, “La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-Francés (1793-1795), Murcia y América, J.B. Vilar (ed.), Murcia, 1992, pp.165-179.

¹⁷ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España). “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 3 de abril de 1794.: Tomo XXII.

¹⁸ Juana Martínez Mercader, “La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-británico (1796-1801)”, *Murcia y América*, J.B. Vilar (ed.), Murcia, 1992, pp. 181-194.

¹⁹ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España) “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 7 octubre, 9, 22 y 27 noviembre, 4, 11 y 18 de diciembre de 1799: Tomo XXII. A.N.C. “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 3, 5 y 7 de noviembre de 1800: Tomo XXII.

una huelga entre los obreros de la Maestranza naval, que se negaron a acudir al trabajo y se amotinaron durante tres días²⁰.

Por tanto, en la comarca de Cartagena los primeros signos de conflictividad se centraron en torno a las reivindicaciones laborales de obreros especializados, como los del Arsenal de Cartagena.²¹ Los obreros de la Maestranza Naval darán pruebas de una solidaridad, espíritu asociativo y combatividad que los situará desde el principio a la vanguardia del naciente movimiento obrero de la comarca. Los primeros indicios organizativos apuntan por tanto a los muros de la Maestranza naval, a mediados de la década de 1850, con la creación en 1853 de la *Sociedad de Socorros Mutuos del Arsenal*,²² aunque no revestirá importancia hasta el Sexenio. Hay que señalar que a mediados del siglo XIX, al igual que en el siglo XVIII, el Arsenal de Cartagena sería de nuevo la mayor fuente de empleo de la ciudad. No sorprende, por tanto, que entre sus muros naciera poco después el movimiento obrero murciano, con una serie de sociedades y oficios que en 1870 se adherirían a la Internacional Socialista²³.

3. La mano de obra en los arsenales: la maestranza naval

A lo largo del siglo XVIII, se había ido consolidando un cuerpo especializado en cada Departamento Marítimo en España²⁴. Su punto álgido puede situarse hacia 1800. El conjunto de los obreros especializados que

²⁰ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España) “Acuerdos Junta Económica del Departamento”. 3, 5 y 7 de noviembre de 1800: Tomo XXII.

²¹ AMC (Archivo Municipal de Cartagena. España). “Reformas sociales y descanso dominical”. AAC (Archivo Naval de Cartagena). Personal de Maestranza: P-I-C.

²² Santiago Castillo, “Las Sociedades de Socorros Mutuos en la España Contemporánea”, *Solidaridad desde abajo. Trabajadores y Socorros Mutuos en la España Contemporánea*. Santiago Castillo (ed.), Centro de Estudios Históricos-UGT, Madrid, 1994.

²³ Juan Bautista Vilar, “Los orígenes del movimiento obrero murciano. La I Internacional”. *Anales de Historia Contemporánea*, nº 5 (1986), pp. 109-121. Juan Bautista Vilar, Pedro M^a Egea, Diego Victoria, *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena- La Unión (1840-1930)*, Academia de Alfonso X el Sabio, Murcia, 1987.

²⁴ AMNM (Archivo Museo Naval de Madrid. España). Ms. 2169. Reales ordenes sobre Maestranza.



trabajaban bajo la dirección de un técnico en la materia constituía el Cuerpo de Maestranza. Bajo el nombre de Maestranza de Marina estaban incluidos a comienzos del siglo XIX: los carpinteros de ribera, los contra maestres de construcción y sus ayudantes, los calafates, y otros individuos dedicados a construir y carenar barcos, junto a otros artesanos que se empleaban también en los obradores y se regían por las distintas Ordenanzas²⁵. Este término era extensible también a una amplia serie de trabajadores que se dedicaban a la construcción o conservación de las instalaciones navales, ya fuera en tierra o en agua, es decir, tanto en las obras civiles como en las hidráulicas.

Por Real orden de 23 de agosto de 1825 se redujo su número. En el Arsenal de El Ferrol, de 400 a 136; y en los de Cartagena y Cádiz de 300 a 132 y 161, respectivamente. Por dicha disposición, se modificaron además sus sueldos y se estableció su “eventualidad”²⁶. Es decir, trabajaban mientras eran necesarios, quedando despedidos en el momento en que no hacían falta. También se suprimieron diferentes obradores y destinos, y en septiembre del mismo año se precisó que, todas las obras de construcción y carena de buques, así como las civiles e hidráulicas, se ejecutaran por contratas o convenios particulares. Por consiguiente, sería responsabilidad de los asentistas, y no de la Real Hacienda, el pago a los maestros y operarios de los respectivos talleres²⁷.

Esto suponía una novedad respecto al sistema aplicado a las Maestranzas durante el siglo XVIII, en pleno apogeo de actividad en los arsenales. Aunque en ambos períodos, las fluctuaciones respecto al número de operarios fueron en función de las propias necesidades de cada ramo de la Maestranza o de las de reajuste de la propia Administración por problemas económicos.

²⁵ *Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de los Reales Arsenales de Marina.* Madrid, Imp. P. Marín, 1776, título 23. Y también *Ordenanza general de la Armada.* Madrid, Imp. Vda. de Ibarra 1793, tratado tercero, título VIII.

²⁶ 27 Huelga decir que esta drástica reducción fue una muestra más del período caótico de decadencia de la Marina durante el reinado de Fernando VII. AAC. (Archivo Arsenal de Cartagena. España) M -I -h. Leg.1. (Primera parte). Exps. 5,8 y 12. Informes de la Comandancia de Ingenieros del Arsenal, Cartagena 20 de junio 1850, 20 junio 1851, 30 de junio 1851 y 31 de julio de 1851.

²⁷ CASTILLO MANRUBIA, P.: *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX.* Madrid, Ed. Naval, 1992, pp. 106-107.

Interesa subrayar la importante diferencia existente entre el número de individuos pertenecientes a la Maestranza permanente y eventual. De manera permanente sólo se contaba con carpinteros y calafates. Mientras que entre los eventuales, el mayor número correspondía a los peones, cosa natural en este tipo de trabajos, seguidos por los herreros, carpinteros, maquinistas, calafates, canteros y fogoneros²⁸.

Entre el alto número de individuos de Maestranza que trabajaron en el Arsenal de Cartagena a mediados del siglo XIX, durante su intensa modernización con la construcción de un nuevo varadero de plano horizontal que supuso una obra hidráulica de avanzada tecnología para su época, se observa la presencia de penados. Práctica habitual desde siglos atrás, la legislación del siglo XVIII preveía con claridad que los reos a los que se reservaban estos destinos fueran aquellos “cuyos delitos ya fuese por esencia de los mismos, ya por el mal hábito de su repetición, exclusivo de probable esperanza de enmienda en tales vicios consuetudinarios de daño efectivo a la sociedad.”²⁹ La pena de Galeras había sido la más temida durante los siglos XVI y XVII, y continuaba siéndolo en el XVIII. Con su extinción, los arsenales pasarían a ser el principal destino de los condenados, al coincidir con el deseo de las autoridades de potenciar en ellos la actividad.

Ya en pleno siglo XIX, el Código Penal puntualizaba: “La pena de cadena temporal se sufrirá en uno de los arsenales de Marina, o en las obras de fortificación, caminos y canales dentro de la Península e islas adyacentes”³⁰. También se describían minuciosamente las condiciones en las que cumplirían sus condenas en este servicio:

Los sentenciados a cadena temporal o perpetua trabajarán en beneficio del Estado; llevarán siempre una cadena al pie, pendiente de la cintura o asida a la de otro penado; se emplearán en trabajos duros y penosos, y no recibirán auxilio alguno de fuera del establecimiento³¹.

²⁸ AAC (Archivo Arsenal de Cartagena. España). M -I -h. Leg.1. Exp. 8, Cartagena 19 de junio 1851. Véase también Ibidem, Madrid R.O. 8 de septiembre 1851.

²⁹ Pragmática de 12 de mayo 1771. *Novísima Recopilación de la Leyes de España*. Tomo V. Libro XVII. Tit. XL. Ley VII, p. 496.

³⁰ Código Penal de 1848, Art. 95.

³¹ Ibidem, Art. 96.



El empleo de presidiarios continuará por tanto siendo una práctica habitual en el siglo XIX, y compartida tanto por las obras públicas como por los arsenales, en los que aún se regulaba esta situación en 1879³².

La participación de estos condenados a las obras públicas era considerada muy beneficiosa por parte de los ambientes técnicos españoles de mediados del siglo XIX. La *Revista de Obras Públicas, que vio la luz por primera vez en 1853 y que todavía hoy es veterana* de las publicaciones técnicas españolas, dedicó su primer artículo a este tema. Lo firmaba Lucio del Valle, uno de los ingenieros de Caminos artífices de la construcción del canal de Isabel II³³, cuya clave del éxito profesional estuvo, sin duda, en el buen uso de la mano de obra reclusa. Él mismo había elaborado un Reglamento especial para los presidios de las Obras Públicas, aprobado con fecha 2 de marzo de 1843³⁴.

El mencionado artículo se proponía arrojar algo de luz sobre un asunto cuyas ventajas e inconvenientes eran poco conocidos. Planteaba la cuestión desde dos puntos de vista esencialmente distintos: el económico y el filosófico. Con el estudio del primero se examinaría si el empleo de presidiarios reducía los gastos respecto a la participación sólo de hombres libres; y con el segundo, si se alteraban o no en los presidios de obras las bases de un buen sistema penitenciario³⁵. Las conclusiones no dejaban lugar a dudas acerca de las ventajas económicas que reportaba a las obras públicas el empleo de presidiarios. Su idea más revolucionaria era la de utilizarlos en aquellos trabajos que exigieran muchos brazos y mucho tiempo, en vez de en los movimientos de tierra, que eran habitualmente su principal ocupación.

Respecto al segundo punto de vista que planteaba del Valle, el filosófico, relativo a la conveniencia moral de que los presidiarios cumplieran sus condenas en las obras públicas o en los presidios normales, su postura estaba también bien definida:

³² C.L.A.: R.O. de 4 de agosto de 1879 trasladando otra del Ministerio de la Gobernación relativa a los confinados que prestan servicio en los arsenales. Esta medida afectaba a Cádiz y a Cartagena, puesto que en Ferrol la utilización de este tipo de mano de obra se había abandonado ya años antes.

³³ VALLE, L. del: "Aplicación de los presidiarios a las obras públicas". *R.O.P.* (Madrid, 1853), pp. 2-7.

³⁴ AMOPU (Archivo del Ministerio de Obras Públicas. Madrid). Leg. 6.652. Exp. personal de Lucio del Valle.

³⁵ VALLE, L. del: Op. cit. p. 2-3.

Cierto es que el género de vida de un establecimiento normal influiría lo suficiente en el ánimo de algunos delincuentes; pero no lo es menos, que en los avezados al crimen y de pervertido corazón, el mejor medio de lograr, al mismo tiempo que la expiación del delito, la corrección y arrepentimiento del que lo cometió, es el de emplearle en el duro trabajo de las obras públicas³⁶.

Consideraba por tanto, que esta práctica añadía a la ventaja de regenerar socialmente a los penados, la de conseguir una instrucción profesional para los mismos, que les podía ser de gran utilidad en el futuro para emplearse como albañiles, mamposteros, canteros, carpinteros, herreros y sobre todo buenos braceros para las faenas agrícolas, a las que la mayoría se dedicaba tras recuperar la libertad³⁷.

Sin embargo, no abordaba las condiciones materiales o morales en la que trabajaban los presos, alegando que no debía entrar en aspectos que excedían su jurisdicción de funcionario. Se han transmitido anécdotas de distinto signo que lo señalan, bien como un carcelero más a los ojos de los penados, bien como un benefactor. Es muy posible que ambos sentimientos estuvieran presentes. La *Revista de Obras Públicas* recogió, durante los trabajos de la presa del Pontón de la Oliva, que él dirigía, la solicitud y obtención de libertad para un penado y la rebaja de pena a otros 18³⁸.

Sin duda el tema de la aplicación de los penados a las obras públicas y a algunas atenciones de los arsenales fue de gran actualidad y controversia en aquellos años. Otro ingeniero de Caminos, Ramón del Pino, manifestó también su opinión sobre la cuestión, haciendo mucho hincapié en la necesidad de establecer con claridad la jerarquía del ingeniero sobre el comandante del presidio, y de solucionar los problemas de competencias surgidos entre ambos³⁹.

La condena a trabajos forzados al servicio de la Real Armada venía por tanto desde antaño. Hasta 1748, en que desaparece la Flota de Galeras, éste era uno de los trabajos más duros a que un reo podía ser condenado. Su

³⁶ Ibidem, p. 6.

³⁷ Ibidem, p. 7.

³⁸ *Revista de Obras Públicas.*, (Madrid 1 de enero 1857), p. 11.

³⁹ PINO, R. del: "Observaciones generales sobre la aplicación de los confinados en las obras públicas". *Revista de Obras Públicas* (Madrid 1853), pp. 55-58 y 109-110.



misión era mover el remo y permanecían sujetos de pies y manos con grilletes y amarrados con cadenas a unas barras⁴⁰. Pero tal vez lo peor de esta condena era lo impreciso de su duración, ya que las necesidades político-militares eran antepuestas a cualquier otro tipo de consideración. En 1785 se restablecieron las Galeras como consecuencia de la piratería argelina, manteniéndose hasta principios de siglo, pero no tuvieron la dureza de la primera etapa. Una vez disuelta definitivamente, los condenados fueron distribuidos entre las minas de Almadén, los presidios de África y los tres arsenales de la Península. Precisamente el de Cartagena era el que reunía más alto número de presidiarios⁴¹.

La distribución de los trabajos dentro de los astilleros variaba en función de la condena de los reos. A los de delitos mayores se les reservaban los más duros, principalmente el de las “bombas de achique”, utilizadas para vaciar los diques secos,⁴² donde se carenaban los barcos, temidas por todos los condenados y a las que se describía así:

Una penalidad tan grande que dudo pueda ponerse otra mayor a la humanidad (...) las pozas están totalmente cercadas de altos muros, comunicados con el exterior por angostas puertas que sirven al mismo tiempo de ventilación y con un nutrido grupo de guardianes para vigilarlas, lo que hace imposible todo intento de fuga. Allí comen, duermen, tiran de las bombas ininterrumpidamente de noche y de día⁴³.

A mediados del siglo XIX, ya generalizada la aplicación de la máquina de vapor a las tareas de desagüe, se verían suavizados considerablemente los trabajos de estos desgraciados. No obstante, no era ésta la única ocupación en la que se empleaban los presidiarios, que también trabajaban como braceros, canteros, albañiles, mamposteros...

⁴⁰ LASALA NAVARRO, G.: *Galeotes y presidiarios al servicio de la Marina de Guerra en España*. Madrid, Ed. Naval, 1961. AMNM. (Archivo Museo Naval de Madrid. España). Ms. 2489. Doc. 49. Destino de los reos al servicio de los bajeles.

⁴¹ PÉREZ ESTEVEZ; R. M^a: Op. cit, p. 263.

⁴² Se habían construido a mediados del siglo XVIII y fueron una de las grandes conquistas técnicas del momento. Los dos diques secos del Arsenal de Cartagena fueron los primeros diques secos del Mediterráneo.

⁴³ AMNm (Archivo Museo Naval de Madrid. España). Carta de Rojas a Arriaga; 30 -X - 1773.

Para concluir señalamos como las condiciones de trabajo eran duras no sólo para los presidiarios, sino también para el resto de la mano de obra. Las jornadas eran largas y la legislación laboral todavía distaba mucho de ser la adecuada a un régimen liberal. Ninguno de los textos constitucionales, anteriores a 1868, mencionaba entre los derechos individuales los de reunión y asociación. Incluso se llegaron a prohibir (31 de marzo 1857) toda clase de asociaciones obreras.

La respuesta del liberalismo a los conflictos sociales fue en gran medida puramente pragmática. La ausencia de una ley de asociaciones no impidió sin embargo la creación de mutualidades laborales⁴⁴. La supresión de las viejas organizaciones gremiales con el definitivo triunfo de la doctrina liberal (decreto 6 de diciembre 1836), garantizaba la más completa libertad de empresa y trabajo. Pero la burguesía liberal negó el derecho de asociación a los trabajadores. Su conquista llevaría casi medio siglo. En tanto que surgían las asociaciones patronales por doquier.

Como contrapartida los trabajadores tratarían de lograr sus objetivos mediante la constitución de mutualidades laborales, es decir, asociaciones de tipo benéfico, ya que una sociedad obrera propiamente dicha no hubiera sido tolerada. Surgían en momentos de aguda crisis económica para socorro de sus asociados y desaparecían en cuanto cesaban las circunstancias excepcionales que habían provocado su creación. Su punto de partida fue una Real Orden de 18 de febrero de 1839, que avalaba la constitución de asociaciones de manera muy restringida. Así, bajo el molde exclusivo de los “socorros mutuos”, se mantuvo esta situación durante medio siglo, hasta la Ley de asociaciones de 30 de junio de 1887⁴⁵.

La Maestranza era sin duda en este período de reactivación del Arsenal, al igual que en el siglo XVIII, la mayor fuente de empleo de la ciudad. No

⁴⁴ ARTOLA, M.: *La burguesía revolucionaria(1808-1874)*. Madrid, Alianza, 1987, pp. 170-171.

⁴⁵ MAZA ZORRILLA, E.: “ El mutualismo y su polivalente papel en la España del siglo XIX (1839- 1887)”. *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 11,(Valladolid, 1991), pp. 173-197. Ibidem: “La horizontalidad de la solidaridad. El mutualismo en la España contemporánea”. *Ayer*, nº 25, (Madrid, 1997), pp. 73-102. MORENO FERNÁNDEZ, L.M.: *Las clases trabajadoras y la formación del sindicalismo aconfesional en Murcia*. Cartagena, Ayuntamiento, 1990, pp. 67-71.



sorprende por tanto, que entre sus muros naciera poco después el movimiento obrero murciano, con una serie de sociedades y oficios que en 1870 se adherirían a la Internacional Socialista⁴⁶.

⁴⁶ Cfr. VILAR, J.B.: “ Los orígenes del movimiento obrero murciano. La I Internacional”. *Anales de Historia Contemporánea* 5, (Murcia, 1986), pp. 109-121. VILAR, EGEA, VICTORIA: *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena- La Unión (1840-1930)*. Murcia, Academia de Alfonso X el Sabio, 1987. El desarrollo posterior del movimiento obrero en el sector naval ha sido estudiado por EGEA, P.M^a.: *Apuntes para la historia del movimiento obrero en la industria naval de Cartagena (1898-1923)*. Cartagena, Sección Sindical Comisiones Obreras, Bazán, 1988.