

sin partir, utilizando como unidad de valor una moneda (el peso) y no una medida de superficie. Según Hoetink es posible que el primogénito recibiera el hato íntegro, pero por falta de capital en vez de pagar al resto de los herederos lo que les pertenecía, les entregaba unos valores expresados en unidades monetarias que en sí no daban derecho a ninguna porción en concreto de la tierra (38).

Si las necesidades agobiaban, las acciones podían ser vendidas a otras personas, parientes o no, y éstos a su vez revenderlas, de modo que en algunos años el hato original era casi una cooperativa anónima donde diversos sujetos apacentaban en él su ganado o cultivaban la tierra. Hacia 1750 había más de medio centenar de terrenos comuneros en el este y algunos en el sur (39). El Archivo Real de Bayaguana contiene multitud de escrituras de venta

de «pesos» de tierra ilustrativas del tema (40).

Hacia 1860, Courtney describía así este sistema:

«los individuos y familias poseen grandes regiones cuyos límites no están muy bien definidos. Por alguna razón ellos traspasan ciertos derechos sobre esos terrenos comuneros a un precio que depende de la situación y las ventajas o valor del terreno. Por ejemplo, por la suma de 25 pesos usted adquiere un derecho para establecerse en un cuadro de terreno que no está todavía ocupado, hacer todo el cultivo que necesite, levantar su ganado en toda la extensión del terreno y cortar toda la madera que necesite para su propio uso (excepto la caoba), pero no para vender; por cincuenta pesos usted adquiere el derecho a establecerse en un cuadro de terreno, cultivar, criar ganado y cortar y vender toda clase de madera excepto la caoba; y por cien pesos, usted adquiere el derecho de establecerse y

sembrar, cultivar, criar ganado y también cortar y vender en cualquier parte de la región que le corresponda toda clase de madera... Pero esta dificultad podría evitarse fácilmente por medio de la compra de un cuadro de tierra entero, ya que los dueños están uniformemente dispuestos y deseosos de vender parcial o totalmente sus tierras con todos los derechos comuneros» (41).

Curiosa institución la del terreno comunero, más arraigada en el este de Santo Domingo —en el Cibao hubo división y reparto de tierras—, fuente de conflictos —pues la dificultad de una oposición colectiva por parte de los comuneros facilitaba a terceras personas que no poseían acciones la usurpación de terrenos sin cultivar (42)—, pero demostrativa de las peculiares y variantes formas de la tenencia de tierra en la zona hispana de La Española.

(40) Archivo General de la Nación de Santo Domingo. Archivo Real de Bayaguana, libro 3, doc. 29; libro 7, doc. 11; libro 11, doc. 27; libro 13, doc. 11; libro 26, doc. 20; etc.

(41) Rodríguez Demorizi, Emilio: *Riqueza mineral y agrícola de Santo Domingo*. Santo Domingo, 1965, pág. 106.

(42) Hoetink, pág. 17.

(38) Hoetink, pág. 16.

(39) Alburquerque, pág. 29.—Hoetink, pág. 17.

## La Maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII

María Luisa Laviana Cuetos

La vinculación de Guayaquil con el comercio marítimo, impuesta por la propia geografía, quedó inicialmente definida por un doble cometido: su importancia como proveedora de madera para Lima y las restantes ciudades costeras del virreinato peruano, y su función como principal puerto de la Audiencia de Quito. Ambas actividades se mantendrían durante todo el período colonial, pero pronto serían rebasadas por otras dos que, iniciadas ya desde finales del siglo XVI, adquirirían rápidamente tal entidad que su mayor o menor auge sería la clave del desarrollo económico guayaquileño durante los siglos XVII y XVIII. Nos referimos, claro está, al cultivo y exportación del cacao y a la construcción naval (1). De esta última actividad, en su aspecto laboral y humano, nos ocupamos en el presente estudio.

### Los astilleros de Guayaquil

La importancia de los astilleros de Guayaquil durante la época colonial no sólo es generalmente reconocida en la actualidad sino que fue además subrayada en numerosas ocasiones por los propios contemporáneos, llegándose a afirmar en el siglo XVIII que eran «superiormente ventajosos a todos los demás de ambas Américas y a los más célebres de la Europa», como enfáticamente aseguraba don Dionisio de Alsedo hacia 1730 (2), o que el de Guayaquil era «el mayor

astillero que hay en las Indias», según decía el marqués de Selvaegre en 1754 (3).

Salvando la evidente exageración de estas afirmaciones, hay sin embargo otros testimonios más moderados, como el de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, quienes pese al entusiasmo que muestran por Guayaquil y las posibilidades de su industria naval, se limitan a decir que en esta ciudad se encuentra, no desde luego el principal astillero de toda América, sino «el mejor astillero que se reconoce en toda la costa del mar Pacífico» (4). Situación que sigue vigente hacia 1770, cuando Francisco Requena afirma que a pesar de que en Guayaquil

«no hay establecido astillero, gradas ni diques, con todo es este río el único paraje en estas mares —a excepción de algunos pequeños barcos que se han fabricado en El Realejo, en Costa Rica, y Concepción, en Chile— donde se ponen quillas y se botan al agua todos los mercantes del tráfico del Sur» (5).

Es decir, puede afirmarse sin temor a exageración que durante los dos últimos siglos coloniales el astillero guayaquileño fue más importante y activo que cualquier otro de los existentes en las costas del Pacífico americano, donde «el de Guayaquil es entre todos el

(1) Analizamos estas actividades en nuestra tesis doctoral: *Guayaquil en la segunda mitad del siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*. Universidad de Sevilla, 1983.

(2) Alsedo y Herrera, Dionisio de: *Compendio Histórico de Guayaquil*. Ed. facsimilar, Madrid, 1941, pág. 19.

(3) «Razón que cerca del estado y gobernación política y militar de las provincias de la Real Audiencia de Quito... Juan Pío de Montúfar. Quito, 13 septiembre 1754». AGI, Quito, 278, fol. 15v.

(4) Juan, Jorge y Antonio de Ulloa: *Noticias Secretas de América*. Ed. facsimilar, Madrid, 1980, pág. 159.

(5) «Descripción de la ciudad de Guayaquil, su importancia para el Estado y necesidad de fortificarla, hecha por el ingeniero Don Francisco Requena para acompañar a los proyectos de su fortificación. Año de 1770». Servicio Histórico Militar/Madrid (SHM), 5-2-6-4, fol. 33.

que por muchos títulos debe gozar la primacía» (6).

Y uno de esos títulos era sin lugar a dudas la existencia de una numerosa y experta comunidad de constructores navales, agrupados en su gremio característico, la maestranza, cuyos miembros en el último tercio del siglo XVIII podemos conocer gracias a un importante documento del Archivo Histórico Nacional de Colombia que, fechado en 1777, proporciona el número exacto de trabajadores del astillero de Guayaquil, sus nombres y sus oficios (7). El análisis de este documento, unido a otras informaciones complementarias, permitirá fijar con certeza la cuantía de la supuesta abundancia de la maestranza guayaquileña con respecto a la de otros lugares, establecer posibles relaciones familiares entre sus miembros, su condición étnica y social, la evolución de sus salarios y, en definitiva, ampliar nuestros conocimientos sobre varios centenares de guayaquileños que en el siglo XVIII constituían «lo más selecto de la maestranza de todas aquellas mares» (8).

### Nivel técnico de la construcción naval

Sabido es que durante la edad moderna predomina en todas partes el carácter empírico de la construcción naval, y en efecto también los trabajadores del astillero de Guayaquil fabricaban sus buques basándose fundamentalmente en la experiencia y atendiendo a criterios prácticos o a exigencias de los armadores más que a la cada vez más abundante reglamentación escrita sobre dimensiones y características de los navíos (9). A este respecto, son frecuentes las referencias a los heterodoxos procedimientos de la construcción naval en Guayaquil, cuyos barcos, según Juan y Ulloa, tenían «medidas desproporcionadas y figura monstruosa», pero advirtiendo los propios oficiales marinos que la irregularidad de estos barcos era intencionada y se hacía con objeto «de que carguen mucho, que es a lo que se reduce toda la idea de los que los mandan construir». No parece increíble, en estas circunstancias, que ocurrieran anécdotas como la que cuentan los mismos Juan y Ulloa de que habiendo pedido un armador guayaquileño a un constructor inglés que se encontraba en la ciudad, que se encargara de carenarle una fragata,

«y habiendo pasado a bordo de la embarcación, después de haberla reconocido y tratando entre los dos de la obra que necesitaba, dijo el inglés al dueño que lo primero de todo era ver hacia qué parte se le debía poner la proa, y que siendo toda la embarcación de una misma figura por cualquier parte, podía como dueño de ella determinar lo que quisiese» (10).

(6) Juan y Ulloa, pág. 57.

(7) Listas de carpinteros y calafates del astillero de Guayaquil, 19 febrero 1777, Francisco Ventura de Garaicoa. AHNC, Milicias y Marina, tomo 74, fols. 345-351. Este documento fue incluido como apéndice en nuestra tesis doctoral ya citada, págs. 547-552.

(8) Juan y Ulloa, pág. 159.

(9) Vid. Clayton, Lawrence A.: *Los astilleros de Guayaquil colonial*. Guayaquil, 1978; especialmente págs. 59-72. Clayton cree que probablemente las leyes y reglas sobre construcción naval dictadas en el siglo XVII y recogidas en la *Recopilación de las Leyes de Indias* no llegaron ni a ser conocidas en Guayaquil (*ob. cit.*, pág. 196).

(10) Juan y Ulloa, págs. 114-115. Sobre la adaptación de los barcos guayaquileños a las exigencias del comercio, véase también: León Borja, Dora y Adam Szaszdi: *El comercio del cacao de Guayaquil*, «Revista de Historia de América», n.º 57-58 (México, 1964), págs. 46-47. Una de las manifestaciones de esta adaptación es que las bodegas de los barcos fabricados en Guayaquil solían ir forradas de cañas, porque siendo la principal y más frecuente carga la de cacao, se pretendía así que «el calor de ese fruto no requeme la madera del buque». Baleato, Andrés: *Monografía de Guayaquil*, «Museo Histórico», n.º 45-46 (Quito, 1963), pág. 262.

Pese a ello, de la aptitud de los constructores navales guayaquileños es buena prueba la abundancia y duración de sus trabajos —a la que sin duda contribuye de manera decisiva la excelente calidad de las maderas de la región—, y sobre todo el prestigio de los astilleros de Guayaquil, que se mantiene a lo largo de la edad moderna porque sus barcos, si bien resultaban un tanto extraños y desproporcionados, eran en cambio marineros y plenamente adaptados a la navegación por el Pacífico.

Quando en alguna ocasión se ponga en duda la pericia de estos constructores, no se hará esperar la rectificación. Así ocurrió en 1723, fecha en que el recién nombrado corregidor de Guayaquil, Juan Miguel de Vera y Gaztelú, antes de ir a su destino y a cambio de ciertas concesiones —entre ellas el tan anhelado permiso para conducir cacao guayaquileño a Acapulco— propuso construir de dos a cinco navíos de guerra en aquel astillero, para lo cual llevaría desde Vizcaya varios carpinteros y calafates, quienes no sólo podrían fabricar unos barcos «más perfectos», sino que además «adiestrarán y enseñarán a los de aquellos dominios». A solicitud del Consejo de Indias informó sobre el asunto Pablo Sáenz Durón, que había sido corregidor de Guayaquil y se encontraba entonces en la Corte, mostrándose tajante en considerar la propuesta de Vera —que nunca será aceptada— como nacida del desconocimiento, y afirmando que no había ninguna necesidad de llevar oficiales vizcaínos porque

«todos los oficiales, carpinteros de ribera, calafates y herreros que componen la maestranza de Guayaquil, demás de ser en número bastantes para las fábricas propuestas, trabajan con tanta habilidad y destreza que causa admiración a los más prácticos que allí han ido a fabricar y carenar».

Subrayaba también Sáenz Durón que en el astillero de Guayaquil no se podía pretender aplicar estrictamente las reglas europeas en materia de construcción naval, pues era necesario tener en cuenta las peculiaridades de la navegación en el Pacífico, donde los barcos forzosamente habían de «navegar a punta de bolina, por la razón sabida de no correr en aquellas costas más viento que el Sur», y que incluso en materia de calafatería, los europeos no se adaptarían a trabajar como los guayaquileños, pues aquéllos utilizaban cáñamo y éstos estopa de coco, que ofrecía «mayor dificultad» (11).

Sin embargo, no parece que en los medios oficiales existiera mucha confianza en la «habilidad y destreza» de los trabajadores de maestranza de Guayaquil, según se deduce del hecho de que, al estudiarse en 1767 la conveniencia de establecer en esta ciudad un

(11) La propuesta de Vera —recogida en realidad en dos escritos, uno de 1722 y otro del año siguiente— y el informe de Sáenz Durón —fechado en Madrid el 28 de junio de 1723— se encuentran en el «Expediente sobre el comercio de cacao de Guayaquil a Acapulco: años de 1720 a 1725». AGI, Quito, 168.—Añadamos que tras asesorarse de Sáenz Durón y de Antonio de Gastañeta, el fiscal del Consejo cree que podría ser interesante discutir seriamente la propuesta de Vera, pero lo considera impracticable por «tener noticia extrajudicial que este sujeto se halla preso en la cárcel por deudas, con que en negocio como éste no parece digno de tratarse si no es con muchas seguridades», y recomienda «despreciar» el asunto. El 19 de agosto de 1723 lo consulta así el Consejo a S. M., quien rechaza la proposición de Vera. La resolución real de este expediente tiene el interés adicional de originar la orden de que una vez terminada en Guayaquil la reparación, que en esos momentos se estaba efectuando, de las dos naves —la almiranta y la capitana— de la Armada del Mar del Sur, se fabriquen en ese astillero «dos fragatas, la una de 40 cañones y la otra de 30, para incorporarlas a los referidos dos bajeles». La correspondiente orden al virrey del Perú se expedirá el 20 de mayo de 1724 (AGI, Quito, 168) y dará como resultado la construcción en Guayaquil de la fragata *San Fermín*, de 30 cañones, terminada en 1730.

astillero real, se decidiera enviar expertos que dirigirían la construcción de los navíos de guerra. Es así como a fines de 1768 y comienzos del año siguiente llegó a Guayaquil un equipo integrado por las siguientes personas: el constructor Cipriano Chenar, nombrado director del proyectado astillero real; dos guardias marinas —Luis Mesía y Caicedo y Pedro Gutiérrez Carriazo— como ayudantes del constructor; un capitán de maestranza, Nicolás Afranio; un maestro carpintero, Antonio Manuel Daínez, e incluso un guarda almacén llamado José Ferrer (12). La presencia en Guayaquil de estas personas no dejó huella alguna en materia de construcción naval, pues al abandonarse el proyecto tras la muerte de Chenar en abril de 1770, toda la labor realizada hasta el momento se reducía al reconocimiento de los montes y regulación del corte de maderas.

En la práctica, pues, no habrá «expertos» que enseñen a los guayaquileños a construir buques, aunque tampoco habrá en Guayaquil ni en ningún otro puerto del Pacífico americano el proyectado «astillero real de la Mar del Sur», al desistirse de su establecimiento por causas no aclaradas suficientemente y que se suelen relacionar con el desinterés del virrey del Perú, a quien precisamente se había encargado «la promoción de esta idea» así como «facilitar los caudales necesarios» para llevarla a cabo (13). Pero aunque efectivamente el virrey Amat mostró poco entusiasmo por el proyecto, aunque llegaron a la corte varios informes desfavorables —del virrey y de otras personas— señalando el alto costo de las construcciones navales en Guayaquil, y aunque tales informes se han considerado como la causa fundamental de que no se estableciera astillero real en esta ciudad (14), la debilidad de los argumentos y el hecho de que finalmente no se eligiera ningún puerto americano para este efecto, sugiere que el verdadero motivo fue un cambio de actitud en la política metropolitana en materia naval. Cambio que probablemente ya se había producido en 1769, pues cuando en ese año se envió a Guayaquil al ingeniero Francisco Requena para realizar los proyectos de su fortificación, no se le comunicaron «ningunas intenciones de parte de nuestra Corte sobre astillero» (15). De manera que aunque durante varios años los guayaquileños siguieron esperando que se estableciera en su ciudad el astillero real,

tal proyecto quedó prácticamente archivado a mediados de 1770, cuando, a raíz del fallecimiento del constructor Chenar, llegó a Guayaquil «orden del virrey de Lima para que cesase esta máquina y se retirasen los empleados en ella, que se verificó el año de 70» (16), orden que sin duda contaría con el respaldo o la aprobación tácita del gobierno de Madrid, que no volvió a interesarse por el tema.

### Carpinteros y calafates: valoración cuantitativa

Volviendo a los carpinteros y calafates de Guayaquil, y aceptando que sus conocimientos técnicos eran suficientes para cubrir las necesidades de la marina mercante del Pacífico y fabricar de cuando en cuando algún navío de guerra, es preciso resaltar también otra característica que puede considerarse a la vez causa y efecto de la primacía de su ciudad en materia de construcción naval: nos referimos a su elevado número, su abundancia en relación con los existentes en otros puertos del Pacífico americano, que motiva que hacia 1740 pueda afirmarse que «la maestranza de Guayaquil es la más numerosa entre todas las del Mar del Sur» (17), frase que dejaría de ser una simple opinión si fuera acompañada de datos fidedignos sobre el número exacto de trabajadores de maestranza de Guayaquil y otro u otros puertos del Pacífico. En realidad, habrá que esperar a los últimos años de la década de 1770 para tener información numérica al respecto.

En 1777 el capitán de maestranza de Guayaquil, Francisco Ventura de Garaicoa, envía al virrey Flores la relación completa de trabajadores del astillero guayaquileño, según las listas que le dieron «sus respectivos maestros mayores y capataces», y en las que figuran matriculados un total de 335 hombres —además del propio capitán—, de los cuales 254 son carpinteros de ribera y 81 calafates (18). Por la misma fecha constan matriculados en la maestranza de Lima y Callao 175 individuos, correspondiendo 68 a carpinteros de ribera y 107 a calafates (19). En conjunto, pues, el número de trabajadores especializados en la construcción naval es en Guayaquil casi el doble que en El Callao, y aunque no disponemos de datos de este tipo para otros astilleros del Pacífico, es bastante probable, a la vista de su escasa actividad en el siglo XVIII, que ninguno de ellos contara con una maestranza más numerosa que la de los dos puertos citados. Se reafirma, en consecuencia, que también en cantidad de mano de obra cualificada los astilleros guayaquileños ocupaban en esta época el primer puesto entre los del Mar del Sur.

Por otra parte, es interesante comprobar que la proporción entre carpinteros y calafates es inversa en Guayaquil y El Callao, lo que está reflejando el tipo de actividad que predomina en uno y otro astillero: la fabricación de buques y la carena o reparación del

(12) Chenar llegó a Guayaquil el 21 de noviembre de 1768, junto con los demás comisionados, salvo Pedro Gutiérrez que llegó en enero siguiente. Cipriano Chenar al virrey. Guayaquil, 23 noviembre 1768. Los Oficiales Reales al virrey. Guayaquil, 1.º diciembre 1768 y 16 enero 1769. AHNC, Milicias y Marina, t. 78.

(13) El gobernador y Oficiales Reales al virrey de Santa Fe. Guayaquil, 5 septiembre 1767. AHNC, Milicias y Marina, t. 78.

(14) Basándose sobre todo en las noticias del jesuita Ricardo Cappa (*Estudios críticos acerca de la dominación española en América*, Madrid, 1889-97, tomo X), Castillo considera como principales responsables del fracaso del proyecto al virrey Manuel Amat y los capitanes Juan Bautista Bonet y Manuel José de Orejuela, y esta interpretación es compartida por Estrada Ycaza. Castillo, Abel Romeo: *Los gobernadores de Guayaquil del siglo XVIII*. 2.ª ed., Guayaquil, 1978, págs. 138-140. Estrada Ycaza, Julio: *El puerto de Guayaquil. 2. Crónica portuaria*. Guayaquil, 1973, págs. 147-154.

(15) Requena se queja de falta de información en esta materia, pues asegura: «Siempre que se nombren ingenieros con encargos de esta naturaleza, es menester que estén impuestos judicialmente de las intenciones de su soberano y destino que se debe dar a dichas plazas, para que sepa aplicarlas lo más necesario...» Tal protesta, escrita en 1774, sólo tiene sentido considerando que todavía en ese año se creía en Guayaquil que el proyectado astillero real llegaría a ser una realidad, creencia a la que alude el propio Requena al decir que es «éste un asunto sobre que parece se trata todavía». «Descripción histórica y geográfica de la provincia de Guayaquil, hecha por el ingeniero Francisco Requena, 1774», SHM/Madrid, 5-2-7-1, fols. 134-5 y 155-6. (Hemos publicado esta descripción en la revista «Historiografía y Bibliografía Americanistas», vol. XXVI, Sevilla, 1982, págs. 3-134).

(16) Vid. nuestro artículo: *Una descripción inédita de Guayaquil*, «Temas Americanistas», n.º 1 (Sevilla, 1982), pág. 28.

(17) Juan y Ulloa, pág. 65.

(18) Francisco Ventura de Garaicoa al virrey Flores. Guayaquil, 1.º marzo 1777. AHNC, Milicias y Marina, t. 74, fols. 341-344. Con esta carta envía Garaicoa las ya citadas listas de carpinteros y calafates —vid. nota 7—. Añadamos que el número de trabajadores de maestranza indicado por Garaicoa en 1777 coincide con otras estimaciones realizadas poco antes. Así, en 1770 se calcula que en la ciudad de Guayaquil habría unos 250 carpinteros, sin incluir a los calafates (Representación del procurador del cabildo. Guayaquil, 6 julio 1770. En «Testimonio de autos sobre el incendio de Guayaquil de 1764. Quito, 9 febrero 1771», fols. 121-126. AGI, Quito, 296), y cuatro años más tarde el ingeniero Francisco Requena estima en 300 el número de carpinteros de ribera y calafates de Guayaquil (Descripción de Requena, 1774, fol. 141).

(19) Relación de Gobierno del virrey Guirior, 1780. *Relaciones de los virreyes y Audiencias que han gobernado el Perú*. Madrid, 1872, t. III, pág. 112.

casco eran los trabajos primordiales en el de Guayaquil —donde el número de carpinteros triplica con creces al de calafates—, mientras en el de El Callao predominaba el calafateado o impermeabilización de las juntas, de ahí que los calafates fueran más numerosos que los carpinteros de ribera (20). Esta situación se mantendría en las décadas siguientes. En 1803 los trabajadores de maestranza de El Callao eran 178, y aunque se habían reducido las distancias, los calafates seguían superando en número a los carpinteros de ribera: 96 y 82, respectivamente (21). Por lo que se refiere a Guayaquil, aunque no hay noticias para los primeros años del siglo XIX, es evidente que la paulatina reducción de la actividad de sus astilleros —cuyo proceso de decadencia se agudizará tras la independencia— llevó consigo una disminución del número de trabajadores de maestranza, especialmente acusada en los calafates: en 1832 había en la ciudad de Guayaquil 241 carpinteros y sólo 25 calafates (22).

Sin embargo, estos últimos datos sorprenden en cierta medida, pues mientras el notable descenso del número de calafates (de 81 a 25 en 55 años) se correspondía con la manifiesta decadencia de los astilleros guayaquileños, el número de carpinteros seguía siendo muy elevado. La explicación es bien sencilla: en Guayaquil el término «carpintero» englobaba tanto a los «de ribera» como a los de «lo blanco», porque barcos y edificios eran construidos por las mismas personas, sin que pareciera existir una clara especialización en esta materia. Ello redundaba en detrimento de las propias casas de la ciudad, que

«son bastante incómodas porque les falta a los maestros gusto para las fábricas y no conocen absolutamente las reglas de la arquitectura civil. Los carpinteros de ribera son los que hacen los edificios, como si fuera lo mismo la construcción de un bajel que la de una casa; así usan en éstas las voces marinas de estantes, varengas, llaves y otras» (23).

La ausencia en Guayaquil de carpinteros especializados en la construcción de edificios resulta paradójica teniendo en cuenta que todas sus casas eran de madera, hasta el punto de que todavía en 1771 no había ningún «albañil» en la ciudad (24). Pese a ello, la alusión a carpinteros de lo blanco es absolutamente excepcional en la documentación colonial guayaquileña, y por el contrario es muy frecuente encontrar referencias sobre carpinteros de ribera empleados en la

construcción de edificios particulares y públicos (25). Y es sumamente revelador verificar cómo los carpinteros guayaquileños se definían a sí mismos como «de ribera», incluso cuando estaban aludiendo a sus trabajos arquitectónicos:

«Los maestros de carpintería de ribera que nos hallamos ocupados en la fábrica de casas y demás edificios y abajo firmamos, damos la relación que sigue... de las casas y demás edificios que hemos maestreado y visto maestrear a los demás compañeros desde el año de ochenta hasta el presente, y son de los que nos acordamos que se empezaron desde sus cimientos» (26).

En definitiva, esta situación es la que explica el gran número de carpinteros de ribera en Guayaquil pues, prescindiendo de la mayor especialización de su astillero en la fabricación y carena, lo importante es que *todos* los carpinteros de la ciudad eran o se consideraban *de ribera*, y como a la vez eran los únicos disponibles para construir las casas, la disminución de la actividad del astillero no les afectaba tan drásticamente como a los calafates.

### Evolución de los salarios

Donde sí afecta la decadencia de la industria naval guayaquileña es en los salarios de los trabajadores de maestranza, que en el último siglo de la Colonia experimentaron una paulatina y muy significativa reducción, tal como se recoge en el cuadro 1 (27).

**Cuadro 1**  
JORNAL DE CARPINTEROS Y CALAFATES  
DE GUAYAQUIL (en pesos de 8 reales)

Años	Maestros	Oficiales	Hacheros	Obreros
1723	2,5 a 3 p.	2 a 2,5 p.	1 p.	—
1740	—	2 p.	—	—
1761	—	2 p.	1 p.	1 p.
1765	2 p.	1,5 p.	6 r.	—
1774	2 a 2,5 p.	1,5 p.	6 r.	4 r.
1804	1,5 a 2 p.	1, 25 a 2 p.	6 r.	5 r.
1819	1,5 p.	1,5 p.	1 p.	1 p.

(20) Además de la distinta composición de la maestranza, en el caso de Guayaquil el tipo de actividad predominante en su astillero se refleja claramente en el hecho de que de los 75 trabajos distintos ejecutados en él entre 1779 y 1788, sólo 27 corresponden a calafateados o «recorridas», mientras hay 36 carenas y 12 «fábricas». Asimismo, casi la mitad de los ingresos del astillero guayaquileño en estos años procede de las carenas, cuyo costo total asciende a 720.493 pesos, importando las «fábricas» 467.751 pesos y las «recorridas» sólo 339.780. «Razón de los buques fabricados en el astillero de Guayaquil y de las recorridas y carenas realizadas desde el 14 de octubre de 1779 hasta la fecha. Guayaquil, 14 enero 1788. Francisco Ventura de Garaicoa, Juan Ignacio de Vera y Félix Gómez». AGI, Quito, 329.

(21) Mendiburu, Manuel de: *Diccionario histórico-biográfico del Perú*. 2.ª ed. Lima, 1931-34, t. XI, pág. 81.

(22) Hamerly, Michael T.: *Historia social y económica de la antigua provincia de Guayaquil, 1763-1842*. Guayaquil, 1973, págs. 113-114.

(23) Descripción de Requena, 1774, fol. 114. También el capitán de la maestranza alude a «la fábrica de los edificios de esta ciudad, en que continuamente están empleados los mismos carpinteros y calafates, por componerse de madera y tablas como los bajeles». Garaicoa al virrey. Guayaquil, 1.º marzo 1777. AHNC, Milicias y Marina, t. 74, fol. 344 v.

(24) «Cálculo del costo que tendrán el fuerte y baterías proyectadas en el río de Guayaquil para su defensa. Guayaquil, 20 marzo 1771. Francisco Requena». SHM/Madrid, 5-2-6-4, fol. 57.—En 1832 ya hay 9 albañiles en la ciudad de Guayaquil (Hamerly, pág. 113).

(25) Sólo hemos encontrado la referencia a un «carpintero de lo blanco», llamado Gaspar Victoria («Razón de lo que se ha gastado en la fábrica del cuartel de milicias de Guayaquil, del 2 al 23 de julio de 1786». Archivo Nacional de Historia/Quito, Transcripciones de la Marina, T-408, fol. 2). Sin embargo, en este mismo documento consta que el maestro encargado de las obras del cuartel era Juan Reyes, matriculado en 1777 como maestro capataz de carpintería de ribera, y constan también los nombres de varios hacheros y peones que trabajan en dicho cuartel y pueden ser identificados como miembros de la maestranza en 1777, según las listas de ese año. Por otra parte, cuando en 1785 el gobernador de Guayaquil decide regularizar la posesión de los solares del llamado barrio del Astillero, encarga efectuar la correspondiente «mensura de todo aquel terreno, con distinción de lo fabricado y de lo que está yermo», a una comisión integrada por dos capitulares y dos maestros de carpintería de ribera, Simón Maltés y Antonio del Rosario (Actas del Cabildo de Guayaquil, vol. XXII, págs. 48-50). Finalmente, todos los edificios construidos en la ciudad de Guayaquil a lo largo de la década de 1780 —incluyendo casas, iglesias, puentes, cuartel, palacio de gobierno, etc.— son ejecutados por carpinteros de ribera, encargados de la dirección de los trabajos en calidad de maestros («Relación de las casas y demás edificios fabricados en Guayaquil desde 1780 a 1788». Guayaquil, 12 enero 1788». AGI, Quito, 329).

(26) «Relación de las casas y demás edificios fabricados», cit. Los maestros carpinteros de ribera que firman la relación son: Antonio Castro, Manuel Miranda, Manuel Lozano, Hipólito Miranda, Pedro Alcántara, Antonio del Rosario, Roberto Millán y Vicente Pacheco, la mayoría de los cuales figuran en las listas de maestranza de 1777 como oficiales u obreros de carpintería de ribera.

(27) Fuentes del cuadro: 1723, Informe de Pablo Sáenz Durón a Diego de Zúñiga. Madrid, 28 junio 1723. AGI, Quito, 168; 1740, Juan y Ulloa, pág. 65; 1761, José de Echanique al virrey Mesía. AHNC, Milicias y Marina, t. 79, fol. 292; 1765, Descripción de Guayaquil por Juan Antonio Zelaya. Guayaquil, 17 agosto 1765. AGI, Quito, 284; 1774, Francisco de Ugarte al virrey Guirior. Guayaquil, 19 septiembre 1774. AHNC, Milicias y Marina, t. 79, fol. 279 v., y Descripción de Requena, fol. 141; 1804 y 1819, Hamerly, pág. 148.

La disminución de estos salarios es aún más significativa si se tiene en cuenta que afecta sobre todo a las categorías más elevadas: entre 1723 y 1819 el jornal de un maestro carpintero o calafate se reduce prácticamente a la mitad y queda equiparado al de oficial, con escasa distancia, además, con respecto a obreros y hacheros. Los datos del cuadro muestran que si bien a lo largo del XVIII todos los trabajadores de maestranza vieron disminuir sus jornales, a partir de comienzos del XIX peones y hacheros obtuvieron mayores salarios mientras que oficiales y maestros seguían ganando cada vez menos. Esta mejora salarial experimentada por los trabajadores de las categorías inferiores, se observa también en otras actividades: en el último tercio del siglo XVIII el jornal mínimo para cualquier peón en el campo y en la ciudad era de cuatro reales diarios (28), y a comienzos del XIX los jornaleros agrícolas recibían seis reales más la comida por una jornada de seis horas en los cacaotales (29).

Y antes de que se acortaran las diferencias salariales entre las distintas categorías de trabajadores de maestranza, se había producido también la unificación de jornales entre carpinteros y calafates de una misma categoría profesional. Hasta las primeras décadas del XVIII los salarios de los calafates guayaquileños solían ser algo más elevados que los de los carpinteros: en 1610 un oficial de carpintería recibía 4 pesos de a 8 reales al día, y el oficial calafate ganaba 4 pesos de a 9 reales (30), situación que se mantuvo al menos hasta 1723, cuando los oficiales calafates seguían ganando cada día 4 reales más que los carpinteros, aunque ya sus jornales fueran exactamente la mitad que un siglo antes (31). A partir de mediados del XVIII desaparece toda mención a estas diferencias, fijándose los jornales de la maestranza únicamente en función de la categoría y no del oficio. En 1804 el arancel del gremio de carpinteros y calafates de Guayaquil introducía una curiosa variante: los jornales se establecían, dentro de cada categoría laboral, de acuerdo con el tipo de trabajo realizado, siendo inferiores si se trataba de obras menores (canoas, etc.) o si el operario estaba comprometido para varios trabajos a la vez (32).

Una última característica acerca de los jornales de la maestranza guayaquileña en el siglo XVIII es que se

solían abonar con ropas y mercancías, y sólo en parte con dinero efectivo:

«no se les paga enteramente en dinero cuando trabajan en construcción de navío, porque está establecido que el dueño de la embarcación lleve al astillero, inmediato al paraje donde se construye la embarcación, aguardiente, vino y algunas mercaderías de Europa, y los oficiales toman una parte de sus jornales en géneros y frutos, de suerte que el dueño de la fábrica ahorra en el costo todo lo que gana en los efectos que vende a los trabajadores» (33).

Al parecer a mediados del XVIII los armadores intentaron «ahorrar» aún más pagando los jornales íntegramente en géneros, lo que suscitó protestas de los trabajadores. El jesuita Mario Cicala, que residía en el Colegio de Guayaquil cuando se produjo la expulsión de la Compañía, informa de dos levantamientos obreros en los astilleros de la ciudad, «porque los dueños de las naves se negaban a pagarles en dinero, retribuyéndoles en productos, baratijas y aguardiente» (34). Sin duda fue esta situación la que movió al capitán de maestranza, José de Echanique, a solicitar en 1761 al virrey de Santa Fe una orden para que los salarios de carpinteros y calafates de Guayaquil «se les paguen con puntualidad en plata efectiva, y no en ropas, como se ha intentado introducir en aquel carenero y astillero» (35), aludiendo con ello a que tal forma de pago íntegro en mercancías se había implantado recientemente. Pero a pesar de que el virrey Mesía prohibió en 1765 que se pagaran los jornales de la maestranza en géneros, salvo que el operario «por utilidad y conveniencia se allane a ello» (36), lo cierto es que durante bastantes años ésta seguirá siendo una práctica generalizada entre los armadores guayaquileños, que sólo pagarán en dinero efectivo una pequeña parte de los jornales, de manera que todavía en 1775

«el modo corriente que se practica en pagar la maestranza es en ropa y otros efectos, dándoles en dinero una parte del jornal que ganan, que les sirve sólo para comer y por esta razón le dan a esta pitanza el nombre de comidas; de manera que acabada la fábrica y quedándose sin giro en su oficio la maestranza, vuelven a quedarse como estaban, y aunque sus individuos y familias queden vestidos, después en el tiempo muerto se ven precisados a vender por menos precio las ropas que recibieron, volviéndose a quedar tan necesitados como antes; y así se experimenta que acabada la fábrica o la carena, ni a los montañeros de las maderas ni a los oficiales de la ribera les queda un real» (37).

### Composición étnica del personal de la Maestranza

También en 1775, pero desde una perspectiva distinta, algunos coetáneos afirmaban que la creciente crisis de la industria naval guayaquileña se debía en gran parte a «los mismos oficiales de la maestranza» y los altos jornales que exigían, porque

«¿qué razón justa puede haber para que en un país como éste, en que el precio del alimento de que subsisten, de carne (que vale a dos reales y medio la arroba) y plátano (cuyos racimos tienen más de ciento) y el ves-

(28) En 1771 un peón gana en la ciudad de Guayaquil 4 reales el día, «y siendo el país tan barato, con un real diario se mantienen bastante bien esta especie de gente» («Cálculo del costo que tendrán el fuerte y baterías», cit.), y pocos años después se asegura que a veces es difícil encontrar jornaleros para los campos «aunque se les brinde con 4 ó 6 reales diarios de esta moneda, iguales a 10 ó 15 de vellón». (Descripción de Requena, 1774, fol. 13) y que incluso un criado doméstico exige un jornal de 3 ó 4 reales al día (Informes de los comerciantes y cabildo de Guayaquil, 12 marzo y 20 octubre 1775. AGI, Quito, 365). En 1777, el procurador del cabildo asegura que los peones agrícolas «se hacen pagar el soberbio jornal de cuatro, seis y ocho reales diarios... agregándose a ello las pocas horas que se trabajan, que son cinco horas en cada día, tres por la mañana, de las nueve a las doce, y dos por la tarde, de las dos a las cuatro» (Francisco Ventura de Garaicoa al cabildo. Guayaquil, 19 diciembre 1777. AGI, Quito, 378). El propio visitador y presidente de la Audiencia afirma en 1780 que en Guayaquil el jornal «más bajo y que se paga por el servicio más débil y ordinario, es el de cuatro reales, que hacen diez de la moneda de España» (José García de León y Pizarro a Gálvez. Quito, 18 septiembre 1780. AGI, Quito, 378), y en 1785 el jornal mínimo de los peones agrícolas es de 4 reales más la comida (Manuel de Guevara al virrey. Guayaquil, 4 febrero 1785. AGI, Quito, 378).

(29) Hamerly, págs. 75 y 111.

(30) Clayton, pág. 159.

(31) En 1723 un oficial calafate, «de buen crédito», gana dos pesos y medio al día, y el mejor oficial carpintero, el «que sabe ajustar y endentar los palos más difíciles, dos pesos». Sáenz Durón a Zúñiga. Madrid, 28 junio 1723, cit.

(32) Hamerly, pág. 148.

(33) Juan y Ulloa, pág. 65.

(34) Barnadas, José M.ª: *El P. Mario Cicala (1718-?) y su obra*, «Boletín de la Academia Nacional de Historia», vol. 49, n.º 107 (Quito, 1966), pág. 99.

(35) José de Echanique al virrey de Santa Fe (1761), cit.

(36) Decreto del virrey Mesía de la Cerda. Santa Fe, 20 mayo 1765. AHNC, Milicias y Marina, t. 79, fol. 293.

(37) Pregunta n.º 17 del Interrogatorio formado por el procurador del cabildo, Francisco Trejo, sobre la situación económica de la ciudad. Guayaquil, 9 marzo 1775. AGI, Quito, 365. Tanto el cabildo como los comerciantes de Guayaquil confirman, en su respuesta al interrogatorio, la situación expuesta por el procurador.

tuario que usaban y que debían usar en su esfera, igualmente de muy poco precio, hayan de ganar de jornal diario dos pesos y más? Y digo esto de todos los oficiales de todos los oficios, peones o trabajadores en sus respectivos destinos, no bajando ninguno de cuatro reales, y subiendo muchos a seis y a ocho reales. ¿No sería mejor que moderasen los jornales para atraer así más obras?» (38).

La «esfera» a que se alude en este párrafo no es otra que aquélla que integraba a las «castas» o «gentes de todas clases», según la terminología de la época, y ello explica el tono un tanto despectivo empleado por el marqués de Maenza para referirse a los miembros de la maestranza. En efecto, ya desde mediados del siglo XVII prácticamente todos los trabajadores del astillero de Guayaquil eran negros, mulatos, zambos y mestizos, quienes paulatinamente habían ido sustituyendo a los artesanos blancos e indios que en un principio habían sostenido la industria (39). Esta circunstancia fue otro de los argumentos esgrimidos por el ex-corregidor Sáenz Durón en 1723 para oponerse al envío de oficiales vizcaínos a Guayaquil, donde se comprobaba que cuando iban algunos europeos pronto abandonaban sus oficios,

«porque como allá sólo la circunstancia de ser blancos, sin otra averiguación, los distingue de los que usan todo género de oficios, y en especial los de maestranza, que son negros, mulatos y mestizos, tienen por caso de menos valer mezclarse con ellos en el trabajo, de que se han seguido inquietudes y no pocas veces nacidas del corrimiento que les causa el ver que unos hombres humildes son capaces de advertirles lo que ignoran. También sucede que sin más razón que la de ser blancos, pretenden mayor jornal» (40).

Pero si bien no se creía conveniente que los blancos ejercieran los oficios de carpinteros y calafates, lo contrario ocurría para el empleo de capitán de maestranza o supervisor de todos los trabajadores del astillero. En este sentido, es interesante el informe del gobernador Zelaya, a quien en 1764 había ordenado el virrey proponer «tres individuos profesores en la construcción de embarcaciones» para que sobre alguno de ellos recayera el nombramiento de capitán de maestranza. El gobernador propuso al maestro mayor de carpintería de ribera, José Montano Salvatierra, seguido de los maestros Martín Balarezo y Antonio Salvatierra, que «son los que en este astillero se tienen por los más diestros constructores», pero recomendaba no nombrar a ninguno de ellos «porque son zambos, como todos los demás constructores, y nunca le tendrán aquel respeto y subordinación que corresponde», y creía, además, que a los navieros «no les sentará bien» tener que tratar con un zambo como capitán de maestranza. Se inclinaba el gobernador porque el nombramiento recayera en el maestro mayor de calafates, pues aunque no fuera constructor «es el de mayor inteligencia en si las embarcaciones tienen o no algunos defectos para enmendarlos antes que salgan a la mar», y además pese a ser «mestizo» es «muy hombre de bien y estimado de todos por sus honrados procederes» (41).

De hecho, el empleo de capitán de maestranza de Guayaquil, creado en 1730, siempre fue ejercido por blancos. El primero había sido el capitán Juan Antonio Fernández, nombrado por el virrey Castelfuerte a pro-

puesta del cabildo en 1731, quedando después el cargo vacante durante varios años, en los que desempeñaron sus funciones precisamente «los negros y mulatos maestros mayores de carpintería», que cobraban por tanto los derechos correspondientes, en especial la llamada «visita de estanco» que luego comentaremos (42). En 1753 el virrey marqués del Villar nombró capitán de maestranza de Guayaquil a José de Echanique y Elizalde —que de 1757 a 1763 sería también tesorero interino de las Cajas Reales de la ciudad—, y tras su muerte, en 1776 el virrey Flores nombraría para tal cargo a Francisco Ventura de Garaicoa, un gallego que en 1777 fue procurador del cabildo y desde 1778 administrador de la renta de tabacos, establecida ese año en Guayaquil por el visitador Pizarro.

Y aunque se asegura que el de capitán de maestranza era un empleo de tipo «distinguido y honorífico», y no tenía asignado sueldo a cargo del Erario, lo cierto es que rendía también sus emolumentos, representados por los derechos «de visita» que en la década de 1770 se fijaban en cuatro pesos y medio por cada embarcación a su salida del puerto (43). Tras la promulgación del Reglamento de Libre Comercio, cuyo artículo 6.º abolía este tipo de gravámenes, el administrador de Aduana de Guayaquil, atendiendo a las quejas de los maestros, se opuso al cobro de estas «visitas», que quedaron en suspenso hasta que en 1783 Garaicoa logró que el virrey declarase «no estar comprendidos los derechos de visitas del capitán de maestranza del real astillero de Guayaquil entre los que se prohíben por el Reglamento de 12 de octubre de 78» (44). De manera que a partir de ese año volvió Garaicoa a cobrar «cuatro pesos y medio por cada una de las visitas que hace, las cuales no pueden exceder de cuatro entre las de fábrica, carenas y recorridas, comprendida la última para poder salir y hacer viaje» (45). Y desde el 24 de noviembre de 1784 cobraba 2 pesos y 2 reales por cada visita, pues ese día se puso en vigor en Guayaquil la real orden de 19 de mayo anterior por la que se reducían a la mitad los derechos cobrados por el capitán de maestranza de Guayaquil; aunque esta rebaja no acabó con las protestas de los navieros, que se quejaban de que se exigía tal derecho a todas las embarcaciones,

«aun aquéllas que no son visitadas, que suelen ser todas», y «si se tiene presente que los individuos que hasta aquí han ocupado el empleo de capitán de maestranza de esta ciudad, ninguno ha entendido de construcción, y que todos han necesitado y necesitan del maestro mayor de ribera para desempeñar aquellas muy precisas funciones, no se tendrá por temeraria la repugnancia con que el comercio paga esta pensión» (46).

(42) José de Echanique al virrey. Santa Fe, 5 octubre 1751. AHNC, Milicias y Marina, t. 79, fol. 287 v.

(43) «Pases pertenecientes a la fragata nombrada N.º S.º de las Mercedes, que hace viaje de este puerto para el del Callao. Guayaquil, 19 febrero 1775». AGI, Quito, 303. Tres de dichos «pases» corresponden al capitán de maestranza, Echanique, al maestro mayor de carpintería de ribera, Salvatierra, y al maestro mayor de calafates, Bran, cada uno de los cuales «tiraba cuatro pesos y cuatro reales por lo que hacía a la incumbencia de su cargo».

(44) Miguel García de Cáceres al gobernador. Guayaquil, 18 febrero 1789. AGI, Quito, 247.

(45) Ramón García de León y Pizarro a Juan José Villalengua. Guayaquil, 4 agosto 1784. AGI, Quito, 378.

(46) García de Cáceres al gobernador, 1789, cit.—Y el capitán de maestranza debería, en efecto, entender de construcción naval, pues sus funciones no se reducían a «ser el jefe inmediato y privativo» de los trabajadores del astillero, a mantener entre ellos «buena disciplina» y «distribuir los trabajos cuando se multiplican», sino que debía además «visitar los buques a su salida para reconocer si están estancos y bien acondicionados» e «inspeccionarlos cuando surten con destino a carenarse o recorrerse, para enterar a los dueños de la obra que nece-

(38) Informe del marqués de Maenza al cabildo. Guayaquil, 16 mayo 1775. AGI, Quito, 365.

(39) Clayton, págs. 113-116.

(40) Sáenz Durón a Zúñiga. Madrid, 28 junio 1723, cit.

(41) Juan Antonio Zelaya al virrey Mesía. Guayaquil, 18 agosto 1765. AHNC, Milicias y Marina, t. 100.

## Tradición familiar de los oficios

Al margen, pues, del «honorífico» empleo de capitán, los trabajadores del astillero guayaquileño eran «gentes de todas clases», especialmente negros y mulatos, pudiéndose presumir que había toda una tradición familiar en este gremio. Según las listas presentadas por Garaicoa en 1777, sólo 173 apellidos distintos agrupaban a los 335 individuos de maestranza, y aun más: la mitad de los trabajadores del astillero —169 personas— respondía a sólo 39 apellidos. Aunque no siempre se pueda establecer una relación directa de apellidos con familia, especialmente si se trata de apellidos corrientes como Sánchez o Gómez, hay casos en que su reiteración y distribución entre los distintos oficios y categorías laborales, sugieren claramente esta correspondencia: es el caso de los Acosta, Calderón, Castro, Herrera, León, Lozano, Medina, Miranda, Ochoa, Pacheco, Reyes, Salvatierra, Vera, todos los cuales aparecen de cuatro a once veces entre los miembros de la carpintería de ribera; o los Morillo, Ribas y Zapata, que figuran de tres a cinco veces en las listas de calafates. Compruébese todo ello en el cuadro de frecuencias de apellidos que adjuntamos, en el que sólo hemos recogido los 39 apellidos que constan tres o más veces en la relación de Garaicoa. En ella hay, además, 33 apellidos que aparecen en dos ocasiones, y 101 que sólo figuran una vez.

Por otra parte, la existencia de una vinculación con la construcción naval, en algunas familias guayaquileñas puede rastrearse también comprobando que más de treinta de los apellidos de carpinteros y calafates matriculados en 1777 ya figuraban entre los miembros de la maestranza de Guayaquil un siglo antes (47). Quizás el caso de los Salvatierra sea el más significativo: en 1688 trabajaban en el astillero guayaquileño dos Salvatierra, Juan y Antonio, este último como maestro; en 1731 el «maestro mayor de fábricas» del astillero era Antonio Salvatierra, y su hijo Agustín, que en ese año era «suplente», le sucedería en el cargo, pues hasta 1764 fue «maestro mayor de ribera»; desde 1765 el jefe de los carpinteros navales era José Montano Salvatierra, y había también en esa fecha un maestro carpintero llamado Antonio Salvatierra, igual que en 1777, año en que además de estos dos últimos se matricularon en la maestranza como hacheros Isidro y Bernabé Salvatierra (48).

Y a pesar de la condición étnica y el bajo *status* social de los trabajadores de maestranza, alguno de ellos llegaría a desempeñar un papel relevante en la sociedad guayaquileña, que era lo suficientemente abierta como para permitir cierto grado de movilidad social. Es el caso de Fernando Sáenz, un carpintero limeño establecido en Guayaquil a fines del XVIII, que

sitan» (El gobernador Pizarro a Villalengua, 1784, cit.). Son, naturalmente, estas visitas las que requieren ciertos conocimientos técnicos y las que proporcionaban beneficio al capitán.

(47) La lista de los miembros de la maestranza de Guayaquil en 1688 ha sido publicada por Clayton (*ob. cit.*, págs. 182-183), quien la extrae de una petición al cabildo firmada por 89 personas que se autodefinen como miembros de la maestranza. La relación, sin embargo, no es completa pues sólo parece recoger a maestros y oficiales. Los apellidos que coinciden en 1688 y en 1777, además de los señalados en el cuadro, son: Carrasco, Cervantes, Córdoba, Duarte, Escós, Franco, González, Del Junco, Morán, Navarrete, Núñez, Peñafiel, Rodríguez, Salazar, Suárez, Ubilla, Urrutia, Vaca y Velázquez.

(48) Clayton, págs. 182-183; Estrada Ycaza, pág. 160; Zelaya al virrey, 18 agosto 1765, cit.; Listas de carpinteros y calafates, 1777, cit.

**Cuadro 2**  
MAESTRANZA DEL ASTILLERO DE GUAYAQUIL EN 1777  
(Frecuencias de apellidos)

Apellidos	Carpintería de ribera				Calafatería				Individuos		
	Ma.	Of.	Ob.	Hac. Apr.	Ma.	Of.	Ob.	Apr.			
Acosta *	..	—	1	—	3	—	—	—	—	4	
Aguirre*	...	—	—	1	1	1	—	—	—	3	
Alvarado	..	—	—	1	2	—	—	—	—	5	
Calderón	..	—	2	—	2	—	1	—	—	5	
Castro	.....	—	—	—	5	—	—	—	—	5	
Contreras	..	—	1	—	2	—	—	—	—	3	
Cornejo	...	—	1	—	2	—	—	—	—	3	
Cruz, de la*	..	—	1	—	1	—	1	—	1	4	
Chica	.....	1	—	—	—	2	—	—	—	3	
Gómez*	...	—	—	—	—	1	3	—	—	4	
Herrera*	...	1	3	—	3	—	—	—	—	7	
León, de	..	1	—	—	2	—	—	—	—	3	
León	.....	—	—	—	6	—	—	—	—	6	
Lozano	....	—	4	—	7	—	—	—	—	11	
Martínez	...	1	1	—	—	1	—	—	—	3	
Medina	....	—	—	1	4	1	—	—	—	6	
Miranda	...	—	3	2	—	—	—	—	—	5	
Morales	...	—	—	—	2	—	2	—	—	4	
Morillo*	...	—	—	—	—	—	3	—	—	3	
Ochoa	.....	—	1	1	7	—	—	—	—	9	
Ortiz	.....	—	—	—	1	—	2	—	—	3	
Pacheco	...	—	1	1	2	—	—	—	—	4	
Pinto	.....	1	1	—	1	—	—	—	—	3	
Plaza*	.....	—	—	—	2	—	1	—	—	3	
Rangel	....	—	2	—	1	—	—	—	—	3	
Reyes, de los	2	1	—	—	4	—	—	—	—	7	
Ribas	.....	—	—	—	—	—	2	1	2	5	
Romero	...	—	—	—	4	—	—	—	—	4	
Salvatierra*	2	—	—	—	2	—	—	—	—	4	
Sánchez*	..	—	2	1	3	—	—	—	1	7	
Seas	.....	—	—	—	—	1	—	1	—	3	
Silva	.....	—	—	—	4	—	—	—	—	4	
Tello	.....	1	—	—	1	1	—	—	—	3	
Torre, de la	..	—	—	—	—	1	2	—	—	3	
Torres*	....	—	—	—	1	1	—	1	—	3	
Vargas	....	—	—	—	2	—	—	—	1	3	
Vera, de*	..	2	—	—	1	1	—	—	—	4	
Ximénez	...	1	—	—	2	—	—	—	—	3	
Zapata	....	—	—	—	—	1	1	1	1	4	
Totales:	39	13	25	8	80	9	3	20	4	7	169
Total Maestranza:	173	16	32	17	170	19	5	54	10	12	335

Ma.: Maestros                      Hac.: Hacheros  
Of.: Oficiales                      Apr.: Aprendices  
Ob.: Obreros

\*: Apellidos de miembros de la Maestranza de Guayaquil en 1688.

en 1817 era maestro mayor de carpintería de ribera y en 1820 contribuyó eficazmente a la independencia gracias al «liderazgo que ejerció sobre los hombres de los astilleros», lo que le valió ser elegido ese mismo año regidor del cabildo y reelegido en 1821 y 1822, todo lo cual permite incluirle entre la «élite de dirigentes políticos» que proclamó la independencia de Guayaquil y dominó la Provincia Libre hasta julio de 1822 (49).

(49) Cubitt, David J.: *La composición social de una élite hispanoamericana a la independencia: Guayaquil en 1820*, «Revista de Historia de América», n.º 94 (México, 1982), págs. 10, 19 y 28.