



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED





ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

AÑO 2019
ISSN 1131-768X
E-ISSN 2340-1400

32

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.32.2019>



UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA

La revista *Espacio, Tiempo y Forma* (siglas recomendadas: ETF), de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED, que inició su publicación el año 1988, está organizada de la siguiente forma:

- SERIE I — Prehistoria y Arqueología
- SERIE II — Historia Antigua
- SERIE III — Historia Medieval
- SERIE IV — Historia Moderna
- SERIE V — Historia Contemporánea
- SERIE VI — Geografía
- SERIE VII — Historia del Arte

Excepcionalmente, algunos volúmenes del año 1988 atienden a la siguiente numeración:

- N.º 1 — Historia Contemporánea
- N.º 2 — Historia del Arte
- N.º 3 — Geografía
- N.º 4 — Historia Moderna

ETF no se solidariza necesariamente con las opiniones expresadas por los autores.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
Madrid, 2019

SERIE IV · HISTORIA MODERNA N.º 32, 2019

ISSN 1131-768X · E-ISSN 2340-1400

DEPÓSITO LEGAL
M-21.037-1988

URL

ETF IV · HISTORIA MODERNA · <http://revistas.uned.es/index.php/ETFIV>

DISEÑO Y COMPOSICIÓN

Carmen Chincoa Gallardo · <http://www.laurisilva.net/cch>

Impreso en España · Printed in Spain



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons
Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional.

MONOGRÁFICO · SPECIAL ISSUE

POLÍTICA IMPERIAL Y ADMINISTRACIÓN DE
INDUSTRIAS ESTRATÉGICAS: LA ARMADA
ESPAÑOLA EN EL LARGO SIGLO XVIII

IMPERIAL POLICY AND STRATEGIC INDUSTRY
ADMINISTRATION: THE SPANISH NAVY IN
THE LONG EIGHTEENTH CENTURY

SERVIR EN LA MARINA DE ARANJUEZ EN EL SIGLO XVIII: UN DESTINO DESEADO

SERVING IN THE NAVY IN ARANJUEZ IN THE 18TH CENTURY: A DESIRABLE DESTINATION

José Manuel Vázquez Lijó¹

Recibido: 26/06/2018 · Aceptado: 11/09/2018

Doi: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiv.2019.22244>

Resumen

Desde mediados del siglo XVIII, la navegación de recreo por el Tajo fue una de las diversiones primaverales de la corte durante las «jornadas» de Aranjuez. Allí se construyeron varias embarcaciones con lujoso empavesado para el recreo de la familia real, y otras auxiliares. Anualmente para su cuidado y equipamiento, y para la periódica limpieza del cauce del Tajo, desde el departamento naval de Cartagena se enviaron efectos y pertrechos, un número variable de hombres de marinería y de maestranza (carpinteros de ribera y calafates), y unos pocos de las brigadas de artillería. Este destino en las llamadas «jornadas» fue muy apetecible, por llevadero y bien retribuido en comparación con la dura prestación militar en la Armada. Por tal motivo, en general un mismo personal eventual sirvió en Aranjuez varios años, siendo un mérito que facilitaba su promoción profesional y la de sus hijos.

Palabras clave

Escuadra de Aranjuez; Armada; diversiones cortesanas; siglo XVIII.

Abstract

From the middle of the 18th century, royal recreational navigation on the Tagus River, known as the «jornadas» of Aranjuez, was one of the court's springtime leisure activities. At the same place they were built several ships as auxiliary vessels; these were decorated and dressed luxuriously for the entertainment of the royal family. The naval department of Cartagena was responsible for the care and equipment of the ships and carried out regular cleaning of the Tagus riverbed, an operation which took place every year. They would sent fixtures and fittings, and assign a number of seamen and skilled workers (carpenters and specialists in caulking), and a few personnel from the artillery brigades; the number of staff would vary

1. Universidad de A Coruña. C. e.: j.m.vljo@udc.es; quete7@gmail.com

Este estudio se enmarca en proyecto *Culturas urbanas: Dinámicas en ciudades y villas del litoral noroccidental ibérico*. Ministerio de Economía y Competitividad, Dirección General de Investigación Científica y Técnica (referencia HAR2015-64014-C3-2-R).

accordingly. This work destination, so-called «jornadas», was very attractive being less demanding and better paid than the hard military work in the Armada. For this reason, as a general rule, the same personnel served in Aranjuez for several years, this was considered a privilege since it enabled their professional advancement and that of their children.

Keywords

State barges; Spanish Navy; leisure; Spanish Court; Eighteenth century.

.....

La composición y las funciones de la llamada escuadra del Tajo a mediados del siglo XVIII figuran detalladas en un extraordinario manuscrito de época. Poco hay que añadir al respecto, de ahí que el derrotero de nuestra investigación haya sido otro. Las principales aportaciones del estudio que ocupa las siguientes páginas consideramos que pueden resumirse en dos: el análisis de la logística que implicó el envío anual de efectos, pertrechos y personal para la construcción, mantenimiento y tripulación de una flotilla para recreo de la familia real en su regular estancia en Aranjuez. Y por otra parte, la definición del perfil de los destinados a una prestación laboral de fuerte demanda por sus ventajas respecto al servicio en la Armada. Nuestras fuentes primarias de información han sido los papeles conservados en los fondos de la Secretaría de Marina del Archivo General de Simancas (AGS) y del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB). Más en concreto, los expedientes administrativos reunidos bajo el epígrafe de «Marina de Aranjuez». A su vez se han obtenido algunos datos en el Archivo Naval de Cartagena (ANCT), porque del Departamento Marítimo del Mediterráneo procedió la práctica totalidad de los materiales y del personal demandados para tales diversiones fluviales de Sus Majestades². Por último, también se ha consultado parte de la abundante documentación contable de la serie Administraciones Patrimoniales del Archivo General de Palacio (AGP).

Del vaciado de cientos de expedientes sobre el personal destinado por la Armada en Aranjuez se concluye que las jornadas fueron un destino deseado para los hombres de la maestranza y de la marinería, por estar bien retribuido, por facilitar la promoción profesional propia y familiar y por presentar una siniestralidad laboral muy baja. En suma, se trató de un servicio muy demandado por cómodo y seguro en comparación con la prestación militar de los matriculados en las campañas navales, caracterizada por su duración incierta, por su peligrosidad y por contrapartidas salariales hechas efectivas con una demora casi sistémica. De los arsenales y, sobre todo de los buques de guerra, se desertó en masa, no así de las plácidas jornadas de la corte en las orillas del Tajo entre finales de la primavera y principios del verano.

Antes de centrarnos en los recursos materiales y humanos de la Marina de Aranjuez en el siglo XVIII, es oportuno hacer referencia a los precedentes españoles y a los modelos o ejemplos extranjeros de esta flota de aparato para disfrute de la familia real y de su séquito más distinguido. Gracias a la descripción histórica de este real sitio dada a la imprenta en 1804 por Álvarez de Quindós, sabemos que ya en tiempos de Felipe II, Aranjuez había sido escenario de cortas navegaciones con acompañamiento musical para divertimento regio. Reinando Felipe III se habrían construido nuevas embarcaciones, tipo chalupa, y se habría establecido la costumbre del embarque de la familia real desde Vaciamadrid hasta Aranjuez, previa limpieza del cauce del Tajo por parte de los vecinos de las localidades ribereñas y con el concurso obligado de una cuarentena de hombres que desde tierra, con cuerdas, remolcaban a

2. Según parece, este centro dependiente del ministerio de Defensa conserva abundante documentación sobre la real flotilla del Tajo en el siglo XIX, pero poca para la cronología de nuestro estudio. Agradecemos al profesor Juan José Sánchez Baena, director de la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia, las gestiones que nos han permitido acceder a cierta información sobre el tema de estudio.

dicha flotilla³. Esta lujosa y singular flota se renovó en 1627, gracias a la llegada desde Nápoles de una góndola y dos falúas⁴. Dichos barcos destacaron entre la amplia lista de regalos suntuarios enviados a Sus Majestades con cierta frecuencia por los virreyes españoles en Nápoles. Para sustituir a varios barcos de recreo desaparecidos en un incendio en Aranjuez, desde esa gran capital italiana también llegaron en 1688 dos góndolas, un bergantín y una «faluca» (*sic*), posiblemente diseñadas por artistas y ejecutadas por reputados artesanos al servicio de una fastuosa corte virreinal que en tiempos del Marqués del Carpio había celebrado fiestas marítimas en Posillipo. La única de esta época que ha llegado hasta nosotros, pasando a formar parte del Patrimonio Nacional y conservada en el Museo de las Falúas Reales de Aranjuez, es la conocida como góndola de Carlos II. Durante más de dos siglos permaneció en La Granja de San Ildefonso a donde había llegado en 1724 como obsequio de Luis I a su padre Felipe V, que había abdicado por sus problemas psicológicos. Con 16 metros de eslora y 2,8 de manga, tanto en la proa como en su pabellón presenta una suntuosa decoración escultórica, con abundancia de motivos de temática y mitología marinas (sirenas, nereidas, delfines, tritones); entre su riquísima talla dorada no faltan las armas reales que también singularizan los fastuosos carruajes regioes⁵. Probablemente parte de la flota de recreo de Carlos II siguió activa en Aranjuez en tiempos del primer borbón español; en 1707, el conocido editor holandés Pieter van der Aa mencionó en su catálogo de las «Delices» de España un «petit galion peint & doré» para los divertimentos de Sus Majestades en dicho Real Sitio⁶.

Otras cortes europeas dispusieron en el siglo XVIII de este tipo de embarcaciones de aparato, con lujoso empavesado: las disfrutaron los Saboya en Italia y los Hannover en Gran Bretaña, por ejemplo. Tuvieron en común y se distinguieron por sus carrozas con colgaduras de seda, por espectaculares mascarones, por sus dorados y, en general, por una fastuosa decoración. Para muestra la barca del Príncipe Frederick, hijo de Jorge II, construida en 1732, al estilo de las que pocos años antes habían sido escenario flotante de la Water Music de Haendel. Usada para actos ceremoniales hasta 1849, hoy forma parte de los copiosos fondos del National Maritime Museum de Greenwich⁷. Por su parte en Turín se expone desde 2013 la que fue llamada *Nave dei Re*⁸. En 1731 llegó desde un astillero veneciano hasta la Venaria Reale, residencia cortesana en las proximidades de Turín, donde a imitación del Gran Canal de Versalles se construyó un estanque para paseos de placer de la realeza⁹. Esta embarcación también es conocida como el Bucintoro de los Saboya. Por sus relativamente pequeñas dimensiones (16 metros de eslora por 2,7 de manga) sería más preciso hablar de «piccolo» Bucintoro,

3. ÁLVAREZ DE QUINDÓS, 1804: 384-385.

4. GARCÍA GARCÍA, 2009: 240. En 1639 llegarían seis góndolas napolitanas para las diversiones reales en el lago artificial del Buen Retiro. FERNÁNDEZ DURO, 1972: 65-66.

5. SANCHO, 1986. GARCÍA CUETO, 2009: 306-310 y 314-315. GALÁN DOMINGO, 2001.

6. CANTERA MONTENEGRO, 1998: 453.

7. La ficha descriptiva de dicho museo en <<https://www.rmg.co.uk/see-do/we-recommend/attractions/prince-fredericks-berge#G2ozvLHEj1i0ycDs.99>>. Su constructor, John Hall, estuvo especializado en la fábrica de barcas ceremoniales de este tipo. PETERS, 2013: 125.

8. GRIVA, 2012. La decoración de esta embarcación es bastante más lujosa que la que presenta la *Lancia reale* a 24 remos de época de Carlos de Borbón que hoy se conserva en el Museo de San Martino de Nápoles. SPINOSA, 2008.

9. CORNAGLIA, 2016: 36-51.

comparado con el gran barco ceremonial de la Serenísima que, décadas antes de ser destruido en 1798 por las tropas napoleónicas, fue pintado en una bella vedutta por Canaletto de la que se hicieron casi una docena de copias en su época¹⁰.

Como manifestación simbólica de los principios de supremacía y de honor que impregnó el discurso y la acción política del Marqués de la Ensenada en materia naval, durante su trascendental etapa como Secretario de Marina, en 1752 comenzó la construcción en Aranjuez de una flota para disfrute de Sus Majestades¹¹. Al mismo tiempo, no casualmente, las gradas del nuevo astillero ferrolano de Esteiro se ocuparon en pleno con las quillas de una docena de navíos de dos puentes, los que conformaron el célebre Apostolado, un hito en la historia de la construcción naval española que fue ensalzado en verso por el cura de Fruime¹².

La llamada escuadra del Tajo para diversión de Fernando VI y Bárbara de Braganza aparece descrita con detalle y dibujada en un bello manuscrito en gran folio que pertenece a los fondos de la Real Biblioteca¹³. Dicho volumen se estructura en dos libros: uno sobre el estado y las funciones del real teatro del Buen Retiro, y otro, el que aquí concierne, sobre las diversiones de Sus Majestades en Aranjuez. Su autor intelectual fue Carlo Broschi, más conocido como Farinelli. Este célebre castrato no sólo deleitó con su voz a la melómana pareja real, para quien Doménico Scarlatti compuso profusamente¹⁴, sino que ejerció como una especie de director de las funciones musicales y en general del amplio programa de actividades de placer que tuvieron lugar en Aranjuez hasta la muerte de Fernando VI en 1759¹⁵.

Gracias a esta excepcional fuente informativa sabemos que la escuadrilla del Tajo estaba compuesta por quince barcos de diferentes tipologías y dimensiones. Por su tamaño y calidades esta flota es parcialmente parangonable con la versallesca formada desde la década de 1670, como uno más de los símbolos de la magnificencia de Luis XIV¹⁶. No obstante, Aranjuez no fue el teatro de experimentaciones científicas en materia de construcción de prototipos navales que habría sido Le Grand Canal, pues el papel de centros técnicos navales en la España borbónica correspondió a los arsenales. Ni tampoco esta singular escuadrilla, que tuvo su escenario a poca distancia de Madrid, contó con barcos representativos de otras potencias marítimas europeas que sí hubo en Versalles.

Ahora bien, al igual que en este paradigmático caso francés, la flota de Aranjuez se constituyó tanto por barcos de recreo-pasaje, propiamente dichos, hablamos de falúas, como por tipos básicos de la navegación de altura en aquel tiempo, aunque a menor escala. Por sus particulares funciones y por razones de maniobrabilidad, las dimensiones de los navíos y de las fragatas que circularon por un pequeño tramo

10. <<https://www.museothyssen.org/coleccion/artistas/canaletto/il-bucintoro>>.

11. GÓMEZ URDÁÑEZ, 1996: 107. MARCHENA FERNÁNDEZ, 2018, VOL. II, 266.

12. JUAN GARCÍA-AGUADO, 2001. VÁZQUEZ LIJÓ, 2018: 16 Y 24-25.

13. Reproducido en edición facsimilar en FARINELLI, 1991. Un resumen del contenido de este manuscrito por la que concierne a la escuadra del Tajo en MORALES BORRERO, 1967, Y CANTERA MONTENEGRO, 1998.

14. DELGADO MONTERO, 2000.

15. SANCHO, 2000.

16. HALNA du FRETAY, 2010.

del cauce del Tajo fueron muy inferiores a los que formaron las escuadras de guerra. Reproducían la forma del aparejo de estos modelos, aunque con tejidos de lujo.

De esa quincena de barcos, el mayor y más espectacular, por su barroca carroza y su pintura a la chinesca, y el más original «hasta ahora no construida semejante», era *La Real*. Sus 18 metros de eslora quedaban lejos de los 25-30 de una fragata de la Armada, y ya no digamos de los 50 o 60 que por término medio presentaba un navío de línea. De menor porte era la llamada falúa de respeto, la fragata *San Fernando* y *Santa Bárbara*, y los dos jabeques gemelos. Esta escuadrilla, que seguía un determinado orden de marcha descrito en el álbum de Farinelli, se completaba con una serie de botes de remos, sin velas, dos de ellos zoomorfos, que al atardecer participaban en travesías fluviales de unas cuatro millas de recorrido desde el embarcadero del Sotillo hasta el llamado Puerto de la Reina. Para poder disfrutar de estos viajes de placer, entre diez y quince cada jornada, previamente una serie de barcas planas, las llamadas «fangadas», dragaban el río¹⁷.

Precisamente en esa zona del Sotillo se edificaron en los primeros años de la década de 1750 dos grandes atarazanas para la custodia de la flota desde el final de una jornada hasta el comienzo de la siguiente. En el piso superior de estas naves se alojó la tripulación y la maestranza que sirvió eventualmente en Aranjuez. A principios del reinado de Carlos IV se edificó la llamada Casa de Marineros, en el soto del Rebollo, frente al jardín del Príncipe. Esta edificación para resguardo de la flota, almacenamiento de pertrechos y habitación de dichos empleados, constaba de tres pabellones rectangulares en torno a un patio abierto hacia el río¹⁸.

La composición de esta escuadrilla del Tajo se modificó por bajas y altas de unidades a vela. En 1785 se mencionan las siguientes: dos fragatas, una mayor y otra menor (de diez y seis y diez cañones, respectivamente), una falúa chica, el jabeque *San Gabriel*, una lancha con aparejo de balandra, un bote chico y un caique de catorce remos (doce para bogar y dos de gobierno) traído ex profeso para servicio del entonces Príncipe de Asturias desde Constantinopla por el brigadier Gabriel de Aristizábal al término de su comisión diplomática en la capital otomana¹⁹. Al inicio del reinado de Carlos IV, se construyeron una fragata y dos bergantines, documentándose entonces la falúa *San Luis* en la que solía embarcarse el monarca y que pudo servir de modelo a la nueva barca ceremonial del Consulado de Bilbao botada en el astillero de Zorroza en 1788²⁰.

En 1804 la flotilla de Aranjuez estaba formada por varios barcos menores y mayores. Entre los primeros figuraba una embarcación chinesca que circulaba en las plácidas aguas del Estanque de los Chinescos del Jardín del Príncipe. Entre las de mayor porte, Álvarez de Quindós cita tres fragatas y dos bergantines que,

17. FARINELLI, 1991.

18. La Casa de Marineros fue pintada por Brambilla en su *Vista del astillero, tomada desde el jardín del Príncipe*. Litografía de Pic de Leopol (1827-1833). ÁLVAREZ DE QUINDÓS, 1804: 404. LÓPEZ Y MATA, 1869: 358-361. SANCHO, 1995: 358.

19. AGMAB, 1157. Diversos documentos relativos a la jornada de 1785. AGMAB, 1.141.

20. En el verano de 1789, la fragata y uno de los dos bergantines estaban a punto de concluirse, lo que el director de su fábrica consideró todo un logro habida cuenta del empleo de sólo 30 hombres de maestranza, incluidos los 6 calafates y el primer y el segundo contra maestre de construcción. AGMAB, 1157. Águila a Valdés, Aranjuez, 15/03/1789. EGUILUZ ROMERO, 2015: 57-59.

«...aunque no tienen la magnitud de los que surcan los mares, he oído a algunos marinos que podría hacerse en ellos cualesquiera viage a la América». La única de las embarcaciones de tiempos de este monarca que actualmente se conserva en el referido museo de Aranjuez es una falúa de 11,5 metros de eslora y catorce remos, que destacada por una decoración pintada, de autor desconocido, con abundantes motivos heráldicos²¹. Construida en Cartagena, según parece, al contrario que el pequeño Bucintoro de los Saboya que remontó el Po desde Venecia hasta Turín, o de varias de las unidades de la flota de aparato de Luis XIV que llegaron a Versalles desde astilleros diversos (Havre, Dunquerque, Marsella, Portsmouth) a través de la red de canales del Sena, esta falúa de Carlos IV tuvo que ser transportada por tierra desde la capital departamental del Levante, ya que los diversos proyectos de navegabilidad del Tajo no se materializaron²².

El mantenimiento de esta flota y su uso para las diversiones de una real familia itinerante, demandó el envío, año tras año, de una amplia serie de diversos materiales que, las más de las veces, se encontraban almacenados en la base naval de Cartagena. Estos envíos se ajustaron al calendario de las jornadas, que en el caso de Aranjuez, un conjunto palaciego en proceso de ampliación arquitectónica y urbanística, durante el reinado de Carlos III oscilaron entre finales de marzo y principios de julio, luego de que la corte abandonase El Pardo y antes de su traslado a La Granja²³.

Sobre todo llegaron cabos y piezas de jarcia y de motonería, y cuadernales de diferentes tamaños y calidades para el aparejo de las embarcaciones, además del instrumental de los carpinteros y de los calafates encargados de la puesta a punto de las mismas. En las relaciones ordinarias pedidas desde Aranjuez figuraron útiles de trabajo en los astilleros como mazas, rasquetas, martillos, hachas, azuelas y cinceles, junto a cantidades variables de estopa, brea y alquitrán, para labores de carenado. En la capital departamental del Levante por lo regular también se cargaron en galeras o carrmatos con destino a Aranjuez efectos ya confeccionados, como vestidos y gorras para el personal de la Armada, así como banderas y gallardetes de seda tanto para los principales buques de la flotilla como para ondear en los baterías de tierra a orillas del Tajo. Este tejido de lujo estaba acorde con la magnificencia regia, con la prevista participación de la familia real con mayor o menor asiduidad en cortas travesías fluviales de placer. En suma, con la propia función cortesana de una flota de gala que justificó un empavesado extraordinario.

No sólo se cuidó la alta calidad de los materiales sino también la seguridad de los mismos, en particular por lo que a los cañones se refiere, que pasaron un control por una junta de oficiales de artillería en el departamento de Cartagena. En enero de 1789 se ordenó la fundición en ese arsenal de treinta y ocho piezas de bronce de a dos libras de bala, y su prueba escrupulosa «a que no pudieran padecer quebranto alguno ni causar daño por la presencia de V.M». Del examen de peritos resultaron catorce plenamente válidas, trece de dudosa resistencia y once fueron excluidos. Se ordenó

21. ÁLVAREZ de QUINDOS, 1804: 384-385. OLIVERAS GUART, 1972: 194-199. VALVERDE MERINO, 2004: 86.

22. LÓPEZ GÓMEZ, 1998.

23. BONET CORREA, 1987. SANCHO, 1991. VARAS TELEÑA, 2016: 264-265.

que con la mayor celeridad se fundiesen los necesarios para reemplazar a los defectuosos, y que se adoptasen todas las medidas para evitar estos fallos en un futuro²⁴.

Por otra parte, abundan los oficios administrativos en los que queda constancia de la prioridad con que debió atenderse la provisión de piezas para las embarcaciones de Aranjuez. El Inspector General de Arsenales dispuso en 1789 que el obrador de armeros se dedicase exclusivamente todos los días, incluidos festivos, a producir los herrajes de maniobra y las figuras del timón de la fragata y bergantines que por entonces se estaban construyendo en Aranjuez. La ejecución de este encargo del mejor modo y en el menor tiempo posible, sin dañar las necesidades de los ramos de construcción naval y carenas del arsenal cartagenero atendidas por varias fraguas, justificaría libramientos al margen del presupuesto, ya que, como exponía Manuel Travieso a Valdés, Secretario de Marina,

«...la mejor economía es hacer lo que el Rey manda a la misma hora que lo dispone, y todos los demás reparos [...] no son más que otras tantas tranquilas para envarazar y retardar la prontitud con que Su Majestad quiere se executen sus mandatos. V. E. conoce más bien que yo lo que son Arsenales y sus quehaceres imprevistos, y que de ellos depende el buen éxito de toda la Armada, y que hay poco lugar para disputas, por la miseria de dos jornales que suponen no estar presupuestados; de suerte que lo que conviene al real servicio son hechos positivos con una economía bien ordenada y papeles poquísimos, sólo los precisos para la cuenta y razón.»

El mejor ahorro sería despedir a los holgazanes que descansaban sobre los sueldos de la Armada y no negar un plus de productividad a los que en verdad lo merecían. Si la jarcia de la real falúa era de seda carmesí, las cureñas de dichos cañones se tallaron en caoba. Estas y otras exclusivas maderas, muy apreciadas en ebanistería y transportadas desde Indias por cuenta de la Armada, fueron objeto de pedidos para mobiliario de palacio. Así, en 1792, con ocasión de la jornada de Aranjuez, se ordenó el envío desde el arsenal de Cartagena de piezas de nazareno para, según se lee en el oficio, «uso de Su Majestad»²⁵. Los otros dos arsenales también atendieron esta clase de encargos. Por ejemplo, el año anterior, diez y siete piezas de ébano, palo de rosa, charagaray y gateado, estas últimas para labores finas de marquetería, procedentes de Cartagena de Indias fueron conducidas desde Ferrol a lomos de las caballerías de un arriero maragato y entregadas en la corte, a disposición del bailío Antonio Valdés²⁶. En las postrimerías del siglo, la falta de caudales en las Tesorerías de Marina²⁷ repercutió lógicamente en el estado de los depósitos de materiales de los arsenales, cada vez más desprovistos, hasta tal punto que en 1800 la escasez de

24. AGMAB, 1157. Manuel Travieso a Valdés. Cartagena, 09 /03/1790. 18 años después, en el contexto de la guerra contra el francés, esos mismos cañones, guardados en el real astillero de Aranjuez con sus cureñas, fueron entregados al comisionado para la recogida de los efectos correspondientes a los ramos de Ejército y Marina.

25. De no haber existencias en los almacenes de esta base naval, se dispuso la compra a particulares. AGMAB, 1157. Manuel Travieso a Valdés. Cartagena, 21/3/1789. Alfonso del Águila a Valdés. Aranjuez, 22/05/1791.

26. También entonces se enviaron a Madrid, pero desde Cartagena y a la atención del jefe de la real tapicería, mil varas de lona de primera para una tienda de campaña para Su Majestad. AGMAB, 1157. Casa Tilly a Valdés, Cartagena, 07/06/1791.

27. SERRANO ÁLVAREZ, 2018: 515-517.

todo repuesto en el almacén general de Cartagena imposibilitó fabricar la jarcia blanca para las embarcaciones de Aranjuez en el plazo ordenado.

Hablemos ahora del personal de Marina que regularmente servía unos pocos meses en las jornadas de Aranjuez. Obviamente para la Real Casa tuvieron el carácter de empleados eventuales y por tanto no figuran referenciados en el Reglamento para el manejo y gobierno de dicho real sitio. Sí aparecen, entre otros, una veintena de guardas a caballo de los reales bosques, un cebador de aves y un huronero. En suma, un grupo de oficios que hablan a las claras de la gran pasión de los Borbones, y muy particularmente de Carlos III, por la caza²⁸.

Por regla general, los enviados por la Armada tenían plaza en el arsenal de Cartagena, mucho menos alejado de Aranjuez que las bases navales de Cádiz y Ferrol. Por lo tanto, desde el punto de vista logístico era el proveedor que más convenía por razones de presupuesto. El personal era de tres clases: marinería, maestranza y un puñado de hombres de las Brigadas de artillería. Estos últimos atendían las piezas de fuego en las orillas del Tajo para las salvas que se hacían oír durante las diversiones de la familia real o en festividades. Generalmente sumaban menos de diez plazas, incluyendo a uno o dos cabos y a artilleros y bombarderos bajo el mando de un condestable. En cuanto a la maestranza, su dirección corrió a cargo de uno o dos contra maestres de construcción, y su número osciló bastante en función de la carga de trabajo. En 1752-1754, durante la fábrica de la flotilla de Fernando VI, probablemente estos operarios de astilleros fueron más de cincuenta. En 1789, cuando se emprendió la construcción de una fragata y dos bergantines nuevos, se emplearon 22 carpinteros y 7 calafates²⁹, mientras que en el último lustro del siglo fueron menos de diez los hombres de ambos oficios para el mantenimiento de las llamadas falúas de Aranjuez. Para este menester en particular, o sea, para las labores de carenado de la flotilla de recreo, a comienzos de enero solía venir un pequeño grupo de maestranza, acompañado por unos pocos marineros especializados en labores de dragado (con experiencia en los gánguiles y pontones de los arsenales) para limpiar el cauce del Tajo por donde navegaba la escuadrilla³⁰, y algún que otro artillero para la puesta a punto de los cañones. El grueso de la maestranza y la marinería llegaba meses después, en vísperas de la Semana Santa, permaneciendo en el real sitio hasta la conclusión de las jornadas.

La marinería formaba el colectivo más numeroso de entre los enviados por la Armada para servir a la corte. Pero su cuantificación seriada es difícil debido a lagunas documentales. En el Archivo General de Simancas faltan todos los expedientes

28. AGP, Administraciones Patrimoniales-Aranjuez, C. 14.200. Reglamento para el manejo y gobierno del Real Sitio de Aranjuez y sueldo de sus empleados.

29. Al margen otros trabajadores ajenos a la maestranza: cuatro carpinteros de blanco, cuatro aprendices de carpintero, un ayudante de carpintero, once hacheros, veinte peones, dos muchachos, treinta aserradores y cinco encargados de las huebras (pares de mulas). AGP, 1.756/2. Cuentas de data del pagador de Aranjuez (1789).

30. En 1754, para servir en las «fangadas» se ordenó la llegada de 18 hombres naturales de los Alumbres para «hacerle navegable de uno a otro puente con el fin de que fuese más dilatado el paseo y diversión en las embarcaciones». AGS, SMA, 302. Todo apunta a que nunca se volvió a alcanzar una cifra tan alta de empleados en este trabajo, si bien los cinco peones enviados en septiembre de 1790, no regresaron de Aranjuez hasta julio de 1793. ANCT, Caja 390/ 6 y 7.

referidos a la «Marina de Aranjuez» para la década de 1760 y no todos los posteriores aportan datos a este respecto. Por otra parte, las contabilidades del Archivo General de Palacio, que podrían ser una fuente alternativa, parecen ser incompletas. Probablemente, los ciento cincuenta hombres que tripulaban la escuadrilla del Tajo hacia 1755, cuando Farinelli actuaba de director de entretenimientos, marcan la cifra máxima de marinería empleada en dichas jornadas. A principios de la década de 1790 rondaban los sesenta y cinco, de las cuales más del 80% correspondían a plazas de marineros y el resto se repartían entre grumetes y pajes. En 1799 llegaron treinta hombres de mar y al año siguiente tan sólo cinco.

Hasta los tiempos de Carlos IV la práctica totalidad de estos empleados y, en general, todo el personal adscrito a la Armada que se enviaba a Aranjuez, tenía plaza en el arsenal de Cartagena y estaba matriculado en la capital de este departamento. De una relación nominal de ciento dos marineros que sirvieron en las jornadas de 1755, salvo dos, el resto eran cartageneros. A finales de siglo creció el aporte de matriculados del departamento gaditano, hasta el punto de que un tercio de la marinería empleada en la jornada de 1799 era andaluza, sobresaliendo numéricamente los de Coria del Río³¹.

Pasaban a servir al real sitio bien por selección, bien por recomendación. Los criterios selectivos eran varios: la capacitación profesional, la antigüedad, el valor en acto de servicio, y la buena conducta fueron tenidos en cuenta. Pero para tripular la flotilla del Tajo también se exigió buena presencia física acorde con la «escenificación» cortesana y con la proximidad al monarca. Por tal motivo fueron inadmitidos los faltos de talla, los tuertos, los feos o mal parecidos, e incluso los tartamudos, pese a haber sido propuestos por acreditar méritos durante una prestación militar de varios años. Comúnmente estos hombres pertenecían a la plantilla del arsenal, eran de la marinería de su «depósito», cuyo número en cada una de las tres bases navales fue fijado en quinientas plazas en la década de 1780³². Muchos tenían experiencia como tripulación de las falúas que prestaban servicios de transporte a las principales autoridades del Departamento naval: el intendente y el comandante general.

Entre la tripulación de la flotilla real de Aranjuez se distinguieron aquellos que desde los tiempos de Ensenada habían sido nombrados para servir todos los años. Convenía que repitiesen los mismos, porque, como se decía en 1755 «ya están prácticos del Río y acostumbrados al temperamento de que resulta no aver tantas enfermedades como acaecieron en los primeros años»³³. Estos recibieron el nombre de antiguos, y también se les conoció como los marineros de «la servidumbre» de Aranjuez, para distinguirlos de aquellos otros nombrados para cubrir vacantes por defunción, enfermedad o jubilación, o para atender necesidades extras de plantilla. Su elección competía a la máxima autoridad militar del arsenal de Cartagena, que habría de escoger a «marineros de profesión, ágiles, de buena personalidad y

31. Relaciones de empleados en la Armada de Aranjuez. AGS, SMA, 302. Aranjuez, 30/04/1755. AGMAB, 1157. (Años 1791, 1793, 1799).

32. VÁZQUEZ LIJÓ, 2018: 71-94.

33. AGS, SMA, 302. José del Águila a Arriaga. Aranjuez, 18/04/1755.

conducta, como requiere el distinguido servicio que han de hacer». Estos segundos tenían el carácter de eventuales y en opinión de José de Rojas, capitán general del Departamento cartagenero, deberían elegirse alternativamente entre la marinería del depósito de arsenales por el comandante correspondiente. Con dicho método, creía,

«Se evitan las secretas inteligencias de intereses que parece median para el nombramiento de esta gente, y se hacen extensivos a toda la marinería los cortos alivios que de executar siquiera una vez estas campañas, puedan resultarle, sin que por ellas pretendan, de justicia, como parece se ha hecho de costumbre, el entrar desde luego al goce de 7 a 8 reales diarios, quien no tiene mérito ni habilidad para obtener un goce o descanso que aun a costa de imponderables fatigas e inmensos trabajos no llegan a conseguir en muchos años de servicios los oficiales y otros individuos de mar de la Armada; sucediendo lo mismo con los operarios de maestranza»³⁴.

El texto de este oficio enviado a Antonio Valdés, secretario de Marina, apunta una de las razones que hacía muy apetecible el cómodo destino en Aranjuez: las jornadas se pagaban bien. Y además facilitaban la promoción profesional; por lo tanto, se comprende que marineros sin ser elegidos en Cartagena, se presentasen «de su voluntad, a la contingencia» en el Real Sitio, pidiendo ser admitidos al servicio³⁵. Por lo mismo, año tras año varios marineros solicitaban para sus hijos el empleo de pajes de las falúas reales, e incluso lograron que alguno fuese admitido en la Academia de pilotos. Se produjo, por lo tanto, al igual que en la Petit Venise de Versalles, una especie de fidelización laboral, que interesó tanto o más a los empleados que a la Corona³⁶.

En el relato de la Marina de Aranjuez del siglo XVIII tiene cierto protagonismo una saga de constructores navales e ingenieros de Marina que, al menos en este real sitio, se inició con José del Águila, destinado allí desde 1752 cuando «dieron principio las Diversiones de V. M.» En varios de los escritos que dirigió a la Secretaría de Marina se hace referencia a su condición de cartagenero. Se formaría en el arsenal de su ciudad natal a las órdenes de uno de los ingleses reclutados por Jorge Juan durante su conocido viaje de espionaje al corazón y a los pulmones de la maquinaria naval británica. Desde el comienzo de la fábrica de la llamada escuadra del Tajo actuó como director ejecutivo del eventual astillero establecido a tal efecto en el Sotillo. Gozó de 20 reales de vellón diarios, igual gratificación que su segundo, el contraamaestre Manuel Pérez, «respecto de que en el Departamento se les abona sin intermisión de tiempo los sueldos que cada uno disfruta por sus respectivos empleos en Marina»³⁷. Dicho extra de 60 escudos mensuales que recibía por gracia particular del monarca, era el mismo asignado en los Departamentos

34. AGMAB, 1157. José de Rojas a Valdés. Madrid, 02/10/1789.

35. AGS, SMA, 302. Relación de enviados a la jornada. Aranjuez, 06/12/1775.

36. AGMAB, 1157. Informe de Miguel Gastón. Cartagena, 20/10/1795. HALNA du FRETAY, 2010.

37. FARINELLI (1991), fol. 175v. Este sobresueldo se justificó como una especie de compensación «que indemnice del gasto de venida y buelta, y el mayor que les ocasiona la manutención de la familia que allá tengan y aquí de sus personas». AGP, Administraciones Patrimoniales-Aranjuez, C. 14.218, Wall a Arriaga. Aranjuez, 29/12/1761. AGP, 1.275/1. Cuentas de cargo y data del tenedor de materiales desde 1750 hasta 1755.

de Ferrol y Cartagena a varios ayudantes de constructor españoles, rango al que ascendió en 1755³⁸.

José del Águila siguió encabezando el contingente de marinería y maestranza de las jornadas durante al menos diez años. ¿Cuándo vaco y por qué causa? No tenemos respuesta debido a la referida pérdida de los expedientes relativos a la llamada Marina de Aranjuez en el AGS para un amplio período del reinado de Carlos III. Lo cierto es que en la década de 1770 sus funciones corrían por cuenta de Alfonso del Águila, probablemente hijo suyo. Tuvo comisión permanente en Aranjuez, y, desde esa época y hasta al menos los primeros años del siglo XIX, fue el hombre clave en la gestión de los recursos materiales y humanos que la Armada destinó allí con el objetivo fundamental de atender la flotilla para recreo de la real familia. Año tras año, cumpliendo órdenes de los sucesivos secretarios de Marina, elaboró y firmó las relaciones de efectos, pertrechos, marinería y maestranza que habrían de conducirse desde el arsenal de Cartagena. En 1788, siendo ayudante de construcción con el grado de teniente de navío, su buen hacer en Aranjuez, donde por entonces dirigía la fábrica de las citadas tres nuevas unidades para la flotilla de recreo, fue mérito suficiente para su ingreso de modo extraordinario en el cuerpo de ingenieros como ayudante, sin examinarse, pese a un informe negativo de Romero de Landa: «...no tiene inteligencia para ninguna de las tres arquitecturas. Asiste lo preciso a sus obligaciones». Aunque, según consta en los informes de la Comandancia de Ingenieros, no le sobraban «luces» y sus dotes como delineante dejaban que desear, Alfonso del Águila fue ascendiendo hasta alcanzar en 1794 el empleo de ingeniero en jefe. Tres años después acreditaba cuarenta y cuatro años de servicio, veintiséis de ellos «en la construcción de buques, sus carenas y embarcadero» en Aranjuez, al margen de otras comisiones particulares³⁹.

Dos de sus hijos, José y Alfonso Benigno, habían ingresado en 1783 en este cuerpo, siendo cadetes del regimiento de la Princesa. Ambos cursaron en la Academia de Guardiamarinas de Cartagena y tuvieron comisiones en Aranjuez (a las órdenes de su padre desde la década de 1790) y en montes. Merecieron algunos informes poco complacientes de Julián de Retamosa dada su escasa práctica en arsenales, su desconocimiento de idiomas y un valor militar sin demostrar; no obstante estos dos hermanos alcanzaron en la década de 1820 el rango de ingeniero director cuando ya habían sido condecorados por la Orden de San Hermenegildo⁴⁰.

38. «Y en la duda de que sea capaz de ejercer de tal ayudante de construcción puede recaer la gracia de V.M. de algún aumento de sueldo sin el preciso destino de tal empleo. He dicho ayudantes de constructor españoles porque en los yngleses sirve de regla la contrata con que salieron de Londres y hai quien desfruta de ciento y cincuenta excudos». El 1 de julio de 1753 ya se le habían concedido 30 escudos de pensión a su mujer si le sobreviviese y a sus hijos faltando su madre igual gracia a prorrata hasta emplearse en el Real Servicio. AGS, SM, 235. Docs. 11/07/1755, 09/08/1755 y 25/08/1755.

39. A petición propia, logró que un tercio de la pensión de 18.000 reales concedida por gracia particular y que corría por cuenta del «real bolsillo secreto» de Su Majestad, se aplicasen a partes iguales en favor de sus dos hijas Teresa e Irene. AGMAB, 1157. Diversos documentos referidos a la jornadas de 1797.

40. SÁNCHEZ CARRIÓN, 2010, vol. I: 145, 248, 261, 308, 312, 323, 464 y 470; Vol. II: 87-89, 109-113, 144-145, 186, 198, 211-212, 215, 220, 229- 232, 243, 252, 262; Vol. III, 354-355, 295-296, 464-466 y 471-474.

Entre la maestranza y la marinería de Aranjuez también se conocen bastantes recomendaciones de padres a hijos o parientes, que, por otra parte, fueron habituales en todas las armas y en todas las administraciones de la España del siglo XVIII. En general, las recomendaciones fueron atendidas antes o después, siempre que no vulneraran la letra de las ordenanzas y que los aspirantes cumplieren requisitos de habilidad y conducta. Lógicamente, hubo que establecer prioridades, pues como informaba en 1792 el Marqués de Casa-Tilly, capitán general de Cartagena, «...todos los operarios del Arsenal solicitan igual gracias para si, y parece que en las vacantes es más justo se atienda a los que constantemente trabajan con notoria utilidad del Real Servicio»⁴¹.

Como el destino de Aranjuez era cómodo, seguro y no entorpecía la promoción profesional, sino todo lo contrario, el catálogo de ejemplos es amplio. Sólo haremos mención al caso del oficial de marinería Cristóbal Martínez, patrón de la falúa de Su Majestad, que ocupó la vacante de su tío el contraamaestre Domingo Vélez. Era hijo de Francisco Martínez, de la misma condición y también empleado en Aranjuez. En 1789, con el mérito de quince jornadas consecutivas, pidió el nombramiento de primer contraamaestre, cuyo sueldo ya gozaba, y la plaza de grumete para un vástago suyo de 8 años que había logrado colocar de paje de una de las embarcaciones de este real sitio. A Cristóbal Martínez se le negó entonces tal ascenso y de nuevo al año siguiente cuando también solicitó la graduación de alférez de fragata. La promoción le llegaría tiempo después, documentándose su actividad como primer contraamaestre de la Armada con rango de alférez de navío al menos desde 1804⁴².

Algunas rencillas en el seno de la Marina de Aranjuez salieron a la luz, descubriéndose ciertos vicios en el proceso selectivo de esta gente, no siempre adornada por virtudes morales y méritos laborales. De hecho, en 1790 Alfonso del Águila denunció a Pedro Ruiz Campos, contraamaestre de la Armada, al que responsabilizó de la exclusión de siete marineros que aquel había elegido el año anterior para las jornadas. Ruiz Campos actuaría con espíritu de venganza contra Águila que le había reprendido varias veces por estafar más de 3.000 reales a marineros, por fomentar el juego de naipes entre ellos, por forzar a deshora la puerta de una casa donde despachaban licores y por injuriar a sus habitantes. Águila emitió un juicio demoledor sobre la calidad y mérito profesional de los ocho marineros elegidos por el mayor general de Cartagena con base en informes falsos de Ruiz Campos. Sólo tres de los ocho eran del depósito del arsenal de Cartagena, y la mayoría no contaba con las condiciones necesarias para el servicio requerido, por pecar de embriaguez, por falta de formación náutica elemental o por conducta francamente mejorable. Estos nombramientos habrían obedecido a empeños y recomendaciones, entre otras de una hija de un jefe de escuadra, de una confitera de la calle mayor de Cartagena, del ama de cría de un hijo del mayor general de Cartagena, y de un franciscano confesor de este último⁴³.

41. AGMAB, 1157. Marqués de Casa-Tilly a Valdés. Aranjuez, 11/09/1792.

42. AGMAB, 1157. Alfonso del Águila a Valdés. Aranjuez, 23/07/1789.

43. AGMAB, 1157. Alfonso del Águila a Valdés. Aranjuez, 25/03/1790.

Desde el punto de vista retributivo el empleo en las jornadas estuvo bien compensado, porque los sueldos fueron comparativamente altos y se pagaron sin retraso. Muy al contrario de los devengados en la Armada, cuyo abono efectivo se retrasó con mucha frecuencia, siendo una causa fundamental de la profunda desafección, cuando no pavor, de la marinería por la prestación militar en buques de guerra. En los expedientes referidos a la Marina de Aranjuez son muy contados los oficios relativos a atrasos padecidos por hombres de maestranza o tripulantes de la escuadra del Tajo. En contraste, este tipo de reclamaciones, cursadas individualmente o por un colectivo de afectados, son muy habituales en los expedientes de la sección Matrículas del fondo de la Secretaría de Marina⁴⁴. A la gente destinada anualmente a las jornadas se le adelantó entre dos y tres meses de sueldo, en función del tiempo estimado desde su salida de Cartagena hasta su regreso del real sitio. Estos anticipos, en contra de lo dispuesto con carácter general en los artículos setenta y uno y setenta y dos de la llamada Ordenanza de Matrículas de 1751, no se condicionaron a la presentación de fianzas en dinero o de bienes muebles o raíces para salvaguarda del real erario en caso de desertión o ausencia injustificada⁴⁵. En tiempos de Fernando VI, cada individuo de marinería mientras durase la jornada de Aranjuez devengó 8 reales diarios⁴⁶, un sobresueldo que duplicaba de largo la ganancia de cualquier tripulante en la Armada. Al margen la oficialidad, hay que tener en cuenta que los artilleros, en el escalafón superior de la marinería, tenían asignado un sueldo mensual de 90 reales (100 el artillero de preferencia) durante su prestación militar en campañas navales en Europa. Y era menor para los marineros, los grumetes y los pajes: 70, 45 y 30 reales respectivamente a la altura de 1790. Eran las mismas retribuciones fijadas en tiempos de Felipe V, lo que habla a las claras de una larga congelación salarial que también perjudicó a las tripulaciones de la Royale, y que no sería corregida, sobre el papel, hasta febrero de 1805, el año de Trafalgar, en un contexto de gran inflación y como medida paliativa de urgencia ante el creciente rechazo al servicio naval, con su manifestación más evidente en altas tasas de desertión⁴⁷.

Este alto sueldo base de 8 reales establecido al comienzo de las reales diversiones a bordo de las falúas del Tajo, en tiempos de Farinelli como maestro de espectáculos, benefició a los llamados marineros «antiguos de servidumbre», los primeros reclutados para tripular esa flotilla de recreo. En la década de 1770 a los nuevos que comenzaban a servir en dicho destino les corría el sueldo de 5 reales al día, pero no tardaban en ver mejorada su retribución. A la hora de resolver las solicitudes de subida salarial, y también de ascensos, promociones propias y familiares, y jubilaciones, se tuvo presente la antigüedad (el número de jornadas) y otros méritos en el servicio naval. Esta es la razón por la cual entre los veinticuatro hombres de mar que en 1789 percibían 7 reales, los había con poca y mucha experiencia en Aranjuez (desde el que tenía en su haber una única jornada hasta el que acumulaba diecisiete). Dicha retribución fue considerada justa por José de Rojas, capitán general

44. VÁZQUEZ LIJÓ, 2005: 969-1050.

45. Museo Naval de Madrid (MNM), *Ordenanza para el régimen y fomento...* Sig. R-98/209.

46. AGS, SMA, 302. Relación de pretensiones y gracias de los empleados en la jornada de 1755.

47. MNM, Ms. 2.264. Fol. 162. Doc. San Lorenzo, 29/04/1804. VÁZQUEZ LIJÓ, 2012.

del Departamento de Cartagena, ya que era la correspondiente a un guardián de jabeque, con el añadido de que los tripulantes de la flotilla del Tajo gozaban ración de Armada y eran del depósito del Arsenal, los últimos movilizados en caso de armamentos⁴⁸. No sólo se adelantaban los sueldos sino también las dietas o ayudas de costa: tres reales al día desde que partían de Cartagena hasta que volvían a esta capital departamental⁴⁹.

Por lo común, los seleccionados cada otoño o invierno para la plácida cita primaveral en las riberas del Tajo mejoraban rápidamente en el terreno salarial. En circunstancias normales, en pocos años, veían aumentado su sueldo, que en el caso de los oficiales de marinería alcanzaba los 12 reales al día. Además, algunos percibían el extra de la ración de Armada en dinero efectivo⁵⁰.

Las solicitudes que podían esgrimir un verdadero agravio comparativo fueron satisfechas, no así otras movidas por el «vicio» de pedir, como la subida de un real diario en su prest para los cabos, bombarderos y artilleros de las brigadas de Marina últimamente destinadas en el real sitio planteada en 1791. El Marqués de Casa-Tilly dejó claro que estos hombres no se empleaban en comisiones fuera del departamento, para estar disponibles cuando llegase el momento de la jornada, tenían un mejor vestuario que los de su misma clase, gozaban de un buen sueldo y además eran preferidos para ascensos⁵¹. Los informes contrarios a ciertas mejoras retributivas fueron a más en la etapa finisecular, debido a que la sucesión de gracias había elevado considerablemente las contraprestaciones de los carpinteros de ribera, calafates y hombres de mar empleados en las jornadas⁵².

Otra ventaja de esta índole que benefició de modo extraordinario a la Marina de Aranjuez, a un precio laboral verdaderamente bajo, fue la conversión de sus sueldos en diarios. Es decir, que se percibían en calidad de empleados fijos de la plantilla de maestranza o marinería de los reales arsenales, y no sólo se devengaban mientras sirviesen a las armas navales, es decir, durante la prestación militar efectiva. En 1785 los carpinteros fueron premiados con dicha conversión retributiva. Entonces gozaban 12 u 11 reales de vellón, el mismo sueldo de los capataces de las brigadas de maestranza después de la profunda reorganización de este cuerpo emprendida por Romero de Landa en el arsenal ferrolano en 1791⁵³. Este y otros «arreglos», eufemismo de despidos y de rebajas salariales entre el colectivo de carpinteros y

48. En 1798 fue extendido el beneficio de la ración de Armada desde el día que partían para Aranjuez, a los matriculados del departamento de Cádiz destinados para servir en las jornadas. Estos matriculados andaluces, la mayoría de Coria, lo habían reclamado aduciendo el goce que disfrutaban los de su misma condición que procedían de Cartagena. AGMAB, 1157. Alfonso del Águila a Juan de Lángara. Aranjuez, 31/05/1798.

49. El importe de estos anticipos por ambos conceptos para todo el personal de Marina destinado en Aranjuez superó los 80.000 reales en 1791. AGMAB, 1157. Cuenta de Pedro Barrientos. Cartagena, 20/03/1792

50. Por ejemplo, en 1786 siete grumetes, que gozaban en el arsenal cartagenero de 3 pesos sencillos al mes (45 reales), y ración de Armada, lograron que ésta se les abonase en moneda, con el argumento de que «como comen con sus familias las venden por poco precio sin que les aproveche».

51. AGMAB, 1157. Aranjuez, 09/12/1791. Las concesiones por debajo de las pretensiones del peticionario también estuvieron a la orden del día. Varios ejemplos en AGMAB, 1157. Doc. 20/06/1799.

52. Se siguieron premiando, eso sí, acciones miliares de singular valor, como la del carpintero José Calvo, que se echó a nado en solitario para cortar los cables de 6 embarcaciones enemigas en el sitio de Mahón. AGMAB, 1157. Diversos oficios concernientes a la jornada de 1794.

53. MERINO NAVARRO, 1981: 128-129. VÁZQUEZ LIJÓ, 2018: 82-85.

calafates, también los sufrieron hijos de personal de las jornadas, que en varios casos lograron más tarde o más pronto, en función de las vacantes y de sus méritos, la recuperación de las condiciones laborales que habían perdido. La antigüedad en las jornadas pesó mucho a la hora de mover el fiel de la balanza de las resoluciones a este respecto y en general sobre recompensas y gratificaciones de todo tipo. Hasta el punto que en 1787 se negó al calafate Agustín Moreu el goce del jornal diario, pues aunque acreditaba veintiséis años de servicio con participación en varios combates contra argelinos, y en el sitio de Melilla, sólo había servido en Aranjuez dos veces desde 1772. La transformación de retribuciones laborales en diarias estuvo lejos de generalizarse. En 1790, la consiguió Manuel Martínez, capataz de calafates, pero se negó a otros quince individuos de maestranza que la habían pedido. Cuatro años después tampoco la lograron cinco de los «operarios inteligentes» empleados eventuales en la limpia del Tajo, por su carácter de «jornaleros de las fangadas»⁵⁴.

El transporte del personal de servicio en la Armada, de los pertrechos navales y de otros efectos pedidos para las jornadas, corrió por cuenta de particulares, en carros de cuatro o dos ruedas, según se deduce de las menciones a galereros y carromateros. Los precios de esta conducción se incrementaron notablemente en el último tercio del siglo. En 1778 se fijaron las siguientes tarifas: seis pesos sencillos (90 reales) por cada hombre y 9 reales por arroba de mercancía. Siete años después, en febrero de 1785, la Intendencia de Marina de Cartagena contrató este transporte de gente y materiales con el carromatero Antonio Inglés, vecino del partido de Pozo Estrecho. Los precios acordados fueron los siguientes: 19 y 18 pesos sencillos (de a 15 reales) por cada hombre de maestranza y de marinería con quintal y medio y un quintal de equipaje, respectivamente; la mitad para los muchachos de ambas profesiones, 50 pesos sencillos por cada asiento en carruaje de baqueta y 12 reales por cada arroba de ida y otros tantos de vuelta. Días después de entrar en vigor el contrato, varios labradores vecinos de la citada localidad cartagenera, presentaron una oferta rebajando las tarifas, al tiempo que pedían que se les tuviese presente cuando venciese el asiento. Posiblemente, sabedor de esta competencia, Inglés pidió en junio de 1788 una prórroga de su contrato por cuatro años, rebajando a 7 reales el porte de cada arroba de retorno. El intendente de Cartagena respaldó su solicitud pero la Secretaría de Marina advirtió que los precios de Inglés eran bastante elevados, en especial el del carruaje de baqueta, que salía a 200 pesos sencillos (o sea, 3.000 reales) ida y vuelta, cuando el mejor coche hacía la ruta Cartagena-Madrid en doble dirección por 1.950 reales. Habida cuenta de todo ello, este servicio de transporte salió a subasta pública, previéndose que si por confabulación de los postores se fijasen precios por encima de los regulares, el contrato se anularía y se sancionaría a los responsables de los perjuicios contra la Real Hacienda⁵⁵. Finalmente, fue Inglés quien continuó con este contrato pero en condiciones menos ventajosas para él que las anteriores⁵⁶.

54. AGMAB, 1157. Miguel José Gastón a Valdés. Cartagena, 23/08/1794.

55. AGMAB, 1157. Sobre la contrata con Antonio Inglés. 23/09/1788.

56. Particularmente el precio del transporte en asiento de baqueta de cada sujeto con graduación de oficial de las clases de marinería, maestranza y brigadas de artillería fue rebajado hasta los 356 reales y 8 maravedíes, mientras

Esta medida contra los excesos en el coste de dicho servicio, sintoniza con la política de contención y mejor control de gastos de la Real Casa puesta en marcha por Pedro de Lerena, secretario de Hacienda, en 1786. El contralor José Espárrago, con los informes de las doce jefaturas de oficios sobre la mesa, criticó «abusos infinitos», particularmente en alojamientos. En los últimos nueve años, sólo en carpintería se había gastado algo más de 960.000 reales y en el alquiler de viviendas para acoger al amplísimo séquito cortesano que se desplazaba con Sus Majestades de Real Sitio en Real Sitio nada menos que 7.972.960 reales. La media anual para Aranjuez se elevaba a 266.205 reales⁵⁷.

Respecto al coste de los materiales enviados desde el arsenal de Cartagena a Aranjuez y de las dietas y sueldos del personal de la Armada encargado de atender las embarcaciones y otros servicios en dicho real sitio, sólo disponemos de datos para la jornada de 1791. Los gastos por tales conceptos que asumió la tesorería de Marina de Cartagena y cuyo reintegro debía correr por cuenta de la Real Casa, ascendieron a 366.698 reales⁵⁸. Probablemente, desde el comienzo de la fábrica de nuevas embarcaciones las cifras fuesen similares o incluso más elevadas. Sólo las partidas de data de las cuentas del pagador de Aranjuez relativas a esa construcción naval y a las obras del llamado camino del mar de Ontígola (laguna artificial formada en época de las Austrias) sumaron 248.210 reales en 1789⁵⁹. En todo caso, estamos ante cifras muy considerables que se sumaban a las de cientos de diferentes partidas, bastantes de difícil justificación. Como resultado, el coste de mantenimiento de la Real Casa había crecido hasta casi el infinito. Frente a los cortesanos que argumentaban que la imprescindible visibilidad de la magnificencia regia obligaba a tales esfuerzos presupuestarios, otros denunciaron estos gastos por desmedidos. Entre las voces críticas, cabe citar a las del ilustrado reformista León de Arroyal, que a finales del reinado de Carlos III en su correspondencia privada con Lerena, denunció que entonces costaba más «una sola partida de palacio y Reales Sitios que en otros tiempos todos los gastos de la Monarquía»⁶⁰.

Concluyendo, desde mediados del siglo XVIII, la navegación de recreo por el Tajo fue una de las diversiones de la corte durante las jornadas de Aranjuez. Allí se construyeron varias embarcaciones, lujosamente decoradas, para el recreo de la familia real, y otras auxiliares. Unas propiamente de aparato, tipo falúas, y otras que, con similitudes respecto a la Petit Venice de Versalles, reproducían a menor escala prototipos de navíos y fragatas. Anualmente para su cuidado y equipamiento, y para la periódica limpieza del cauce del Tajo, desde el Departamento naval de Cartagena se enviaron efectos y pertrechos, un número variable de hombres, en su mayoría tripulantes, aunque no faltaron los indispensables carpinteros y calafates para la

los oficiales «vivos», entre los que se contaron los dos hijos de Alfonso del Águila, pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros, tuvieron derecho a percibir 800 reales para el pago de este desplazamiento. AGMAB, 1157. Resolución de 1/08/1793.

57. LÓPEZ CORDÓN, 2016: 80-81.

58. Entre las obras costeadas por Marina también se incluyó las del llamado fuerte del Caballero, y las de la tienda de campaña del rey en dicho real sitio. AGMAB, 1157. Diego de Gardoqui al conde de Lerena, 12/04/1792.

59. AGP, 1.756/2. Cuentas de data del pagador de Aranjuez (1789).

60. LÓPEZ CORDÓN, 2016: 80-81.

construcción y mantenimiento de dicha flota. Este destino a orillas del Tajo, llevadero y extraordinariamente retribuido en comparación con la dura prestación militar en la Armada, fue muy demandado. Por tal motivo, en general unos mismos individuos hicieron todo lo posible por acumular servicios en Aranjuez durante varios años, pues este mérito facilitaba su promoción profesional y la de sus hijos o parientes más allegados.

BIBLIOGRAFÍA

- BLASCO, Selina, «Viajeros por Aranjuez en el siglo XVIII. Antología de descripciones», *El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortesano del siglo XVIII*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1987: 41-136.
- BONET CORREA, Antonio, «El Real Sitio y Villa de Aranjuez en el siglo XVIII: Arquitectura y Urbanismo», en *El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortesano del siglo XVIII*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1987: 17-32.
- BONET CORREA, Antonio, «Cronología del Real Sitio de Aranjuez», en *El Real Sitio de Aranjuez y el arte cortesano del siglo XVIII*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1987: 137-140.
- CANTERA MONTENEGRO, Jesús, «Algunos aspectos de las Jornadas Reales de Aranjuez a finales del siglo XVII y principios del XVIII», *Madrid: Revista de arte, geografía e historia*, 1 (1998): 429-456.
- CORNAGLIA, Paolo, «Arquitectura y residencias de corte en Europa, 1730-1789, entre reinos e imperios», en Sancho, José Luis y Ortega Vidal, Javier (coords.), *Una Corte para el Rey: Carlos III y los Sitios Reales*, Madrid, Comunidad de Madrid, Dirección General de Patrimonio Cultural, 2016: 36-51.
- DELGADO MONTERO, Francisco, *Doménico Scarlatti y Bárbara de Braganza, una historia de amor y música*, Madrid, Real Musical, 2000.
- EGUILUZ ROMERO, Aintzane, «La falúa del Consulado de Bilbao: los barcos y la fiesta barroca en Bizkaia», *Sancho el Sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, 38, (2015): 33-59.
- FARINELLI, *Fiestas reales*. Prólogos de Antonio Bonet Correa y Antonio Gallego, Madrid, Turner, 1991.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Edición facsímil. Madrid, Museo Naval, 1972, vol. 5.
- GALÁN DOMINGO, Eduardo, «De las Reales Caballerizas a la Colección de Carruajes del Patrimonio Nacional», *Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura*, 665, (2001): 221-238.
- GARCÍA CUETO, David, «Presentes de Nápoles. Los virreyes y el envío de obras de arte y objetos suntuarios para la Corona durante el siglo XVII», en Colomer, José Luis (dir.), *España y Nápoles. Coleccionismo y mecenazgo virreinales en el siglo XVII*, Madrid, CEEH, 2009: 293-322.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo J., «Regalos diplomáticos y bienes suntuarios en la Corte española (1580-1665)», en *Materia Crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*. Biblioteca Áurea Hispánica, 58, (2009): 213-251.
- GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis, *El proyecto reformista de Ensenada*, Lérida, Milenio, 1996.
- GRIVA, Luigi, *La nave dei Re: il bucintoro dei Savoia e il Po a Torino nel Settecento*, Torino, Edizioni del Capricorno, 2012.
- HALNA du FRETAY, Amélie, «La flottille du Grand Canal de Versailles à l'époque de Louis XIV: diversité, technicité et prestige », *Bulletin du Centre de recherche du château de Versailles* [En línea], 2010, Consultado el 4 de mayo de 2018. URL: <<http://journals.openedition.org/crcv/10312>>; DOI: 10.4000/crcv.10312
- JUAN GARCÍA-AGUADO, M. de, «El Apostolado», *Ferrol Análisis*, 16, (2001): 22-33.
- LÓPEZ-CORDÓN CORTEZO, M^a Victoria, «Servir y seguir al rey. Séquitos, desplazamientos y alojamientos en las jornadas», en José Luis Sancho, y Javier Ortega Vidal, (coords.), *Una Corte para el Rey: Carlos III y los Sitios Reales*, Madrid, Comunidad de Madrid, Dirección General de Patrimonio Cultural, 2016: 64-81.

- LÓPEZ GÓMEZ, Antonio, *La navegación por el Tajo: el reconocimiento de Carduchi en 1641 y otros proyectos*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.
- LÓPEZ y MATA, Cándido, *Historia descriptiva del Real Sitio de Aranjuez: escrita en 1868 sobre la que escribió en 1804 Don Juan Álvarez Quindós*, Aranjuez, Imprenta de Cándido López, 1869.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, “Como enormes fortalezas en el mar y en lejanas mareas. Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de Guerra. Apogeo y Crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Vol. II, Madrid, Doce Calles, 2018.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- MORALES BORRERO, Consolación, «Un manuscrito de Farinelli. La escuadra del Tajo», *Reales Sitios*, IV/II (1967): 32-43.
- OLIVERAS GUART, Ángel, *Guía de Aranjuez: historia, palacios-museos y jardines*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1973.
- PETERS, Andy, *Ship decoration: 1630-1780*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2013.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José María, *Los ingenieros de la marina motores de la renovación y la tecnificación de la construcción naval española (1770-1827): Su organización, academia y realizaciones*, Tesis Doctoral, E.T.S.I. Navales (UPM), 2010, 3 vols.
- SANCHO, José Luis, «Una góndola real del siglo XVII conservada en la Casa de Marinos del Real Sitio de Aranjuez», *Reales Sitios*, 87, (1986): 53-60.
- SANCHO, José Luis, *Cartografía histórica de Aranjuez: cinco siglos de ordenación del territorio*, Aranjuez, Doce Calles, 1991.
- SANCHO, José Luis, *La arquitectura de los Sitios Reales. Catálogo Histórico de los Palacios, Jardines y Patronatos Reales del Patrimonio Nacional*, Madrid, Patrimonio Nacional, 1995.
- SANCHO, José Luis, «Los Sitios Reales, escenarios para la fiesta de Farinelli a Boccherini», en Margarita Torrión (dir.), *España festejante: el siglo XVIII*, Málaga, Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, 2000: 175-196.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel, «La gestión económica de la Armada española, 1750-1820», en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018, vol. I.: 437-522.
- SPINOSA, Nicola (coord.), *Museo Nazionale di San Martino. La sezione navale*, Nápoles, Electa, 2008.
- VALVERDE MERINO, José Luis, «Las colecciones reales en el Palacio de Aranjuez», en *Los Reales Sitios*, Vol. 2. *Palacio Real de Aranjuez* (coord. por María Teresa González Alarcón y Virginia Tovar Martín), Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 2005: 23-50.
- VARAS TELEÑA, Noé, «Calendario de las jornadas a los sitios Reales en el reinado de Carlos III», en Sancho, José Luis y Ortega Vidal, Javier (coords.), *Una Corte para el Rey: Carlos III y los Sitios Reales*, Madrid, Comunidad de Madrid, Dirección General de Patrimonio Cultural, 2016: 264-265.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, *La matrícula de mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, Tesis doctoral, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Santiago de Compostela, 2005.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, «Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios», en Manuel Reyes García-Hurtado (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012: 251-275.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel, «El Arsenal de Ferrol: un derrotero del esplendor al ocaso (1750-1820)», en Juan Marchena y Justo Cuño (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018, vol. III: 10-116.

**Monográfico · Special Issue: Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII
Imperial Policy and Strategic Industry Administration: the Spanish Navy in the Long Eighteenth Century**

13 **MARÍA BAUDOT MONROY, MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ & IVÁN VALDEZ-BUBNOV**
Introducción / Introduction

19 **AGUSTÍN GONZÁLEZ ENCISO**
Estado y empresa en la provisión de armas de fuego en el Siglo XVIII /
State and Enterprises in the Supply of Firearms in the Eighteenth Century

45 **MANUEL DÍAZ-ORDÓÑEZ**
El abastecimiento militar de cáñamo para el imperio español (1665-1808):
globalización, estado y empresarios en el largo Siglo XVIII / Providing
Hemp for Military Purpose for the Spanish Empire (1665-1808): Globalization,
State and Entrepreneurs in the Long Eighteenth Century

73 **RAFAL B. REICHERT**
¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las
estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales
provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795) / How did Spain
Tried to Recover his Naval Power? An Approach to the Strategies of the Royal Navy on
the Supply of Forest Raw Materials from Baltic Sea and New Spain (1754-1795)

103 **JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJÓ**
Servir en la marina de Aranjuez en el Siglo XVIII: un destino deseado /
Serving in the Navy in Aranjuez in the 18th Century: A Desirable Destination

123 **IVÁN VALDEZ-BUBNOV**
Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de
mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834) /
Warships for a Global Empire: Shipbuilding and the Maritime Registry in Spain,
America and the Philippines during the Long Eighteenth Century (1670-1834)

161 **MARIA BAUDOT MONROY**
La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en
Manila en la segunda mitad del siglo XVIII / Constructing the Spanish Royal
Navy in the Philippines. Navy Officers in Manila during the Second Half of the
Eighteenth Century

Miscelánea · Miscellany

193 **IVÁN LÁZARO URDIALES**
Las relaciones entre España y Rusia durante el reinado de Felipe V
(1722-1742) / Relationships between Spain and Russia during the Reign of
Philip V (1722-1742)

221 **LEOPOLDINA LANDEROS DE CASOLARI**
Controversias sobre el cosmógrafo Andrés García de Céspedes /
Controversies about the Cosmographer Andrés García de Céspedes

239 **AINOA CHINCHILLA GALARZO**
Portugal y la fallida paz con Francia: mediación española y corrupción
francesa (1796-1800) / Portugal and the Failed Peace with France: Spanish
Mediation and French Corruption (1796-1800)

263 **MARCOS RAFAEL CAÑAS PELAYO**
De una compañía comercial a la inserción en la élite cordobesa: los
Fernández de Carreras (S. XVI-XVIII) / From a Trade Company to the Insertion
in the Cordovan Elite: Fernández de Carreras's Lineage (16th-18th Centuries)

289 **RUMEN SOSA MARTÍN**
La sustitución lingüística del guanche en las Islas Canarias, un caso
excepcional en la historia del mundo bereber / The Language Shift of Guanche
Language in the Canary Islands, an Exceptional Case in the History of the
Berber's World

303 **AITOR DÍAZ PAREDES**
Fidelidad, fueros y negociación. Las Cortes de Sangüesa en la defensa
de la Corona de Aragón (1705) / Loyalty, Fueros and Negotiation. The Cortes of
Sangüesa in the Defense of the Crown of Aragón (1705)

Taller de historiografía · Historiography Workshop

Ensayos · Essays

329 **DAVID MARTÍN MARCOS**
La otra mirada de António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam* /
An Alternative Gaze: António Manuel Hespanha (1945-2019), *In Memoriam*

333 **GABRIEL ASTEY**
Virtud de la retorsión / Nobility of Contortion

32



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE IV HISTORIA MODERNA
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Reseñas · Book Review

345 BURKE, PETER *Hybrid Renaissance. Culture, Language, Architecture* (ANTONIO URQUÍZAR HERRERA)

351 OLDS, Katrina B., *Forging the past. The Invented Histories in Counter-Reformation Spain* (JAVIER RODRÍGUEZ SOLÍS)

357 BOLUFER PERUGA, Mónica, *Mujeres y Hombres en la Historia. Una propuesta historiográfica y docente* (JULIO ARROYO VOZMEDIANO)

361 MIRA CABALLOS, Esteban, *Francisco Pizarro. Una nueva visión de la conquista del Perú*, (BEATRIZ ALONSO ACERO)

367 ESTEBAN ESTRÍNGANA, Alicia (ed.), *Decidir la lealtad. Leales y desleales en contexto (siglos XVI-XVII)* (JOSÉ MIGUEL ESCRIBANO PÁEZ)

371 GAUDIN, Guillaume, *El Imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII* (JAVIER RUIZ IBÁÑEZ)

375 PASOLINI, Alessandra y PILO, Raffaella (eds.), *Cagliari and Valencia during the Baroque Age. Essays on Art, History and Literature* (FERNANDO CIARAMITARO)

381 SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco, *El viaje de Felipe IV a Andalucía en 1624. Tiempo de recursos y consolidación de lealtades* (FRANCISCO PRECIOSO IZQUIERDO)

385 ALIMENTO, Antonella & STAPELBROEK, Koen (eds.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade* (FIDEL J. TAVÁREZ)

393 MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan y CUÑO BONITO, Justo (eds.), *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada* (PABLO ORTEGA DEL CERRO)