

“DE COLOR DE HOJA DE OLIVA”: LA PINTURA DE LOS COCHES EN LA SEVILLA DEL SIGLO XVIII

“WITH THE COLOUR OF THE OLIVE LEAF”: THE PAINTING OF
THE CARRIAGES IN THE SEVILLE OF THE XVIIIITH CENTURY

ÁLVARO RECIO MIR
Universidad de Sevilla

Análisis de la pintura aplicada a los coches sevillanos del siglo XVIII a partir de un registro de 1723 donde se recogen casi seiscientos ejemplares. Además de sus variados colores, dorado y plateado, se estudian sus técnicas y autorías, y especialmente sus géneros, entre los que destacaron la heráldica, la mitología, la historia, el paisaje y la pintura decorativa.

Palabras clave: pintura, coches, Sevilla, siglo XVIII, géneros.

Analysis of the painting applied to the Sevillian carriages in the XVIIIth century after a register of 1723 which shows almost six hundred examples. Moreover, their various colours, gilded and silver-plated examples, we study their techniques and authorships, and especially their genres, among them the heraldic, mythological, historical, landscape and decorative painting stand out.

Keywords: painting, carriages, Seville, XVIIIth century, genres.

El enorme desarrollo que alcanzó la pintura barroca sevillana no se redujo a la aplicada sobre lienzos y muros, únicos soportes habitualmente estudiados¹. A ellos hay que sumar otros muchos, como la policromía de esculturas y el dorado de retablos, la iluminación de manuscritos, la pintura de abanicos o la de cerámica². De esta última ya señaló Alfonso Pleguezuelo que fue “*reflejo*” de la gran pintura barroca local³.

1 Acerca de ellos véase VALDIVIESO, Enrique: *Pintura barroca sevillana*. Sevilla, 2003.

2 Sobre la policromía de esculturas y retablos, aún por estudiar, remitimos al menos a PACHECO, Francisco: *Arte de la pintura*. Edición de Bonaventura Bassegoda i Hugas. Madrid, 1990, p. 453 y ss. Acerca la iluminación de manuscritos véase MARCHENA HIDALGO, Rosario: *La miniatura de los libros de coro de la catedral de Sevilla: el siglo XVI*. Sevilla, 1998, particularmente la p. 283 y ss. Sobre la pintura de abanicos se hace alusión a varios profesionales especializados en ella en KINKEAD, Duncan T.: *Pintores y doradores en Sevilla 1650-1699*. Bloomington, 2007, pp. 81-83, 88, 131 y 574. También se menciona este último asunto en KINKEAD, Duncan T.: “El mercado de la pintura en Sevilla 1650-1699”. *Congreso internacional Andalucía barroca. I Arte, arquitectura y urbanismo. Actas*. Sevilla, 2009, pp. 89-98, en concreto remitimos a la nota 1 de la p. 89.

3 PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ, Alfonso: “Cerámica”, en *Museo de Bellas Artes de Sevilla*. Sevilla, 1991, t. 1, pp. 290-293. Diferentes pintores especializados en cerámica son referidos en KINKEAD, Duncan T.: *Pintores y doradores en Sevilla... op. cit.*

Exactamente lo mismo cabe decir de los coches que circularon por la ciudad y que en su mayoría fueron también contruidos y pintados en ella. Apenas nada conocíamos hasta ahora al respecto, contando sólo con algunas parcas referencias y con poquísimos ejemplos conservados. No obstante, la realidad fue muy distinta, ya que los carruajes barrocos sevillanos se convirtieron en complejas obras de arte en las que confluyeron toda una pléyade de actividades creativas, como la carpintería, la escultura, la tapicería, la metalistería, la guarnicionería y –por supuesto– la pintura. Precisamente de ésta última nos ocuparemos en adelante⁴.

El gran avance producido en fechas recientes en España en las investigaciones sobre el coche ha permitido atisbar esta estrecha relación entre la pintura y los más suntuosos carruajes, cuyas referencias más interesantes, tanto documentales como por lo que se refiere a las obras conservadas, remiten –como no podía ser de otra manera– al rico entorno madrileño. Un ejemplo culminante al respecto es la fastuosa silla de manos de la reina Bárbara de Braganza, pintada por Corrado Giaquinto⁵.

No obstante, tal realidad pictórica también se desarrolló en Sevilla, como demuestra de forma contundente una extraordinaria fuente documental: el registro de los coches existentes en la ciudad en 1723⁶. La causa del mismo fue que en ese año Felipe V emitió una pragmática sanción “*contra el abuso de trages y otros gastos superfluos*”. Entre estos últimos se encontraban los ocasionados por los coches, por lo que el monarca dispuso que no se podrían fabricar “*coches, carrozas, estufas, literas, calesas ni furlo-nes con labores ni sobrepuestos, ni nada dorado, ni plateado, ni pintado con ningún género de pinturas de dibuxo, entendiéndose por tales todo género de historiados, marinas, boscajes, ornatos de flores, mascarones, lazos que llaman cogollos, escudos de armas, timbres de guerra, perspectivas y otra cualquiera pintura que no sea de mármoles fingidos o jaspeados de un color todo, eligiendo cada uno el que quisiere*”. A ello añadía el rey la obligación de confeccionar en cada ciudad un registro de los coches “*que actualmente ay en todas las casas sin excepción alguna*”⁷.

4 Sobre las rivalidades profesionales que surgieron en torno a la construcción de coches véase RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales”. *Congreso internacional Andalucía barroca. I Arte, arquitectura y urbanismo. Actas*. Sevilla, 2009, pp. 405-416.

5 Hitos esenciales en el estudio del coche español son *Historia del carruaje en España*. Madrid, 2005 y LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid, 2007. Sobre la silla de manos referida remitimos a JIMÉNEZ PRIEGO, Teresa: “Museo de carruajes de Madrid. Sillas de manos”, *Reales sitios*, 51, 1977, pp. 49-56.

6 Otros listados semejantes en distintas ciudades de España son mencionados en LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias... op. cit.*

7 La cita de la norma la tomamos de la conservada en el Archivo Municipal de Sevilla (en adelante A.M.S.), Sección V, tomo 267, documento 29. Sobre esta disposición y otras similares en la historia de España remitimos a SEMPERE Y GUARINOS, Juan: *Historia del lujo y de las leyes suntuarias en España*. Madrid, 1788 (existe edición facsímil, Valladolid, 2008). Un completo

En diciembre 1723 el Ayuntamiento de Sevilla decidió llevar a la práctica el referido registro, especificando que afectaría a “*todas las personas sin excepción de alguna que en esta ciudad y sus arrabales tubieran coches, carrozas, estufas, literas, furlones, calezas y sillas volantes*”. De igual manera, se incluían particularmente todos los vehículos que se encontraran en los talleres de los maestros de hacer coches. Así, en los ocho días siguientes a que entrase en vigor la norma, los propietarios y constructores deberían remitir a la Escribanía mayor de cabildo y regimiento de la ciudad un informe en el que especificasen “*de que están vestidos, que pinturas, dorados o tallados y fluecos tienen*” todos sus coches⁸.

De este modo se confeccionó un registro formado por 305 declaraciones en las que se incluyeron aproximadamente 580 coches. La información así acumulada resulta tan asombrosa como difícil de sistematizar. En primer lugar, permite saber quiénes eran todos y cada uno de los propietarios de coches que vivían en Sevilla, desde distintos títulos del Reino –como entre otros el marqués de Olivares, el del Casal o la condesa de Miraflores de los Ángeles– a militares, comerciantes, funcionarios, propietarios agrícolas, médicos o sacerdotes. Sin duda, se trata de un completo registro del patriciado local. De igual manera, conocemos cuántos coches tenía cada uno de ellos, en la mayoría de los casos sólo uno, pero no falta quien contaba con dos, tres o incluso más, como el conde de Torrejón que tenía cinco, igual que Juan Bautista Clarebout, mientras Alonso Tous de Monsalve, marqués de Valdeosera, tenía seis, los mismos que el marqués de Medina. Asimismo, señala nuestra fuente los numerosos modelos existentes: carrozas, berlinas, furlones, sillas volantes, estufas, calesas o cupés fundamentalmente, pero también otros tipos o variedades de ellos. Alude igualmente el registro a las tallas que adornaban los coches y particularmente a sus tapicerías, de las que se hacen minuciosas descripciones, algunas verdaderamente sorprendentes, señalando sus almohadones, cortinas, flecos y distintos tejidos, como sedas chinas, terciopelos o damascos, no faltando telas bordadas. También se describen los herrajes de los coches, en ocasiones de bronce dorado, sus guarniciones y las labores de piel con las que contaban. A veces se incluyen incluso los usos de estos carruajes, como la calesa que tenía don Mateo Muñoz de Lara, que le servía “*sólo para ir a mi hazienda de campo que está a tres leguas desta ciudad al Pago de Pero Mingo*” o el pequeño furlón que declaraba don Juan Agustín de Torres, administrador de la Casa Cuna, utilizado por “*los niños expósitos de dicha casa para salir a pedir limosna por las calles*”. Por último, también nuestra fuente hace excepcionalmente alusión a la procedencia de los vehículos, citándose ejemplos realizados en Sevilla, Barcelona, Madrid o Inglaterra⁹.

análisis de la trascendencia de esta normativa se realiza en LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias... op. cit.*

8 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29.

9 Del análisis de estas cuestiones y aún de otras que no podemos ni siquiera mencionar en este momento nos ocuparemos en otra ocasión. De la relación de los coches sevillanos con los ingleses remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “The significance of English carriages in Seville in the XVIIIth century”. *Pomp and power. Carriages as status symbols*. Londres, en prensa.

No obstante, de lo que nos vamos a ocupar en esta ocasión es de las pinturas de estos coches a partir fundamentalmente de las declaraciones de 1723. Sin embargo, dos advertencias hemos de hacer de entrada al respecto. La primera que este registro tenía una intencionalidad fiscalizadora, por lo que sospechamos que sus descripciones intentarían disimular en ocasiones la riqueza de los vehículos. En tal sentido apuntan algunas declaraciones, como una relativa al carrocín que tenía Pedro de Urrutia, del que se señala que “*no tiene cosa que se oponga a la pragmática de su majestad*”, igual que decía Francisco Miguel de Peralta y Castillo acerca de su carrocín, cuya caja estaba pintada “*según la nueva pragmática*”¹⁰. Incluso es posible que ni siquiera se llegasen a registrar todos los coches existentes¹¹. Por todo ello creemos razonable pensar que la realidad pudo ser aún más fastuosa de lo que veremos en adelante. En segundo lugar, hay que advertir que sistematizar este caudal informativo es tarea extremadamente compleja, no sólo por su enorme abundancia, sino por el carácter dispar de las descripciones realizadas, en muchas ocasiones escuetas e incluso imprecisas, aunque por fortuna en otros casos son de un cierto detalle¹².

1. COLORES, TÉCNICAS, MATERIALES Y AUTORES

Cabe empezar aludiendo a aquellas pinturas de carácter liso que cubrían las cajas de los coches de manera homogénea. Aunque sin duda son las de menor interés artístico, muestran un variado universo cromático. Fueron muchos los colores con los que se pintaron estos coches, siendo el más frecuente el “*color oja de oliva*” o “*color de azituna*”, que suponemos antecedente del que actualmente denominamos verde carruaje y que se ha convertido casi en distintivo cromático de los coches de caballos. No obstante, en otras ocasiones se dice que los tableros de las cajas de los carruajes eran de “*color de ambar*”, “*café*”, “*dorado liso*”, “*pintada de sombras*”, “*pintado de musgo*”, “*color de plomo*”, “*color de perla*”, “*color fuego*”, “*caoba oscuro*”, “*coral*”, “*verde esmeralda*” o “*color honesto*”¹³. No faltan los coches que contaban con otros colores o incluso con varios a la vez: blanco, encarnado, azul, negro, celeste y un largo etcétera.

Hay que destacar la gran variedad de esta paleta cromática, al igual que sus sugestivos calificativos. Todo parece indicar que ambas cosas fueron consustanciales a los coches barrocos, ya que las referencias contemporáneas de la corte de Madrid son de pareja riqueza. Así, el inventario de las Caballerizas Reales de 1800 señala la existencia

10 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 66 y 208 respectivamente.

11 No obstante, también es posible –aunque es algo imposible de demostrar– que ocurriera en algunos casos justo lo contrario: que los propietarios de los coches utilizasen estas declaraciones como prueba de distinción social, ya que para entonces el coche se había convertido en un privilegiado símbolo de *status*.

12 Donde las descripciones se hacen más prolijas es en lo relativo a la tapicería de los coches.

13 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 6, 70, 231, 84, 83, 56, 54, 280, 90, 68, 34, 87, 145 y 197 respectivamente.

de coches pintados de color lacre, lila, turquí, café, limón o avellana, no faltando incluso un coche del que se dice que era de “color piel de tigre”¹⁴.

Además, hay que tener en cuenta que a estos vibrantes colores se sumaban los de las tapicerías, muchas de ellas estampadas y bordadas; los detalles metálicos de las carrocerías, en gran medida dorados; los de las hebillas de los correajes y aún los de los vistosos uniformes de cocheros, postillones y lacayos. De esta manera, los coches producirían una impresión aún más espectacular de la que actualmente ocasionan al ser contemplados en museos y colecciones. Téngase en cuenta además que estos complejísimos artefactos sólo alcanzaban toda su plena razón de ser en movimiento, lo que multiplicaría sus valores cromáticos.

Aunque cabe lógicamente suponer que la elección de un color u otro dependía del gusto de su propietario –la pragmática de Felipe V decía al respecto “*eligiendo cada uno el que quisiere*”– es posible que en algunos casos estos tonos estuviesen asociados a alguna significación particular. Así lo suponemos en la declaración de don Francisco Mallero, que señalaba que tenía una pequeña carroza “*con caja encarnada para llevar los sacramentos al barrio de San Roque*”¹⁵. Significativamente, la silla de manos eucarística de la colección sevillana Morales-Marañón, a la que nos referiremos más adelante, es de un llamativo tono rojo.

En relación a los colores, cabe señalar que la pragmática de 1723, de igual modo que prohibía todo tipo de pintura figurativa, incentivaba como ya vimos que fuese “*de mármoles fingidos o jaspeados de un color todo*”. No tenemos referencias que prueben la existencia en Sevilla de coches jaspeados o marmorizados, ni en 1723 ni con posterioridad. En cualquier caso, resulta significativo que tales pinturas se pusiesen de moda en los retablos neoclásicos a finales del siglo XVIII, estableciéndose así un nuevo paralelismo entre ambos campos artísticos¹⁶.

Era general además que las cajas de los coches pintadas con colores lisos se enriquecieran con ciertos detalles dorados. Así, por ejemplo, el coche de María Teresa Echegollán estaba pintado de verde pero contaba con perfiles dorados; un carrocin del conde de Torrejón era encarnado con perfiles dorados o el furlón de Tomás Francisco Ponce de León estaba “*teñido de azul con perfiles dorados la caja*”¹⁷. Aunque los referidos perfiles eran mayoritariamente dorados, también los había “*estañados*” o blancos, suponemos que imitando el color de la plata, ya que sabemos que hubo coches en los que primó tal tonalidad, como una silla volante de Fernando Félix de San Pedro, igual que los hubo dorados, lo que era más frecuente¹⁸. No está de más recordar que todo

14 TURMO, Isabel: *Museo de carruajes*. Madrid, 1969, p. 18.

15 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fol. 73.

16 Otro paralelismo fue el de la talla, como vimos en RECIO MIR, Álvaro: “Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio-academia”, *Laboratorio de arte*, 18, 2005, pp. 355-369.

17 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 7, 40 y 60 respectivamente.

18 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 25, 101 y 51 respectivamente.

ello quedó prohibido con la referida pragmática de Felipe V, que establecía que los coches no tendrían “*ni nada dorado, ni plateado*”.

Además del color de los coches, nuestra fuente nos informa en alguna ocasión de la técnica y los materiales empleados al respecto, particularmente por lo que se refiere a su dorado. Así, de un carrocín que tenía Juan José Angulo Peroso y Márquez, tesorero mayor de los propios y rentas del cabildo, se dice que tenía los “*tableros pintados de encarnado con cifras doradas de oro fino*”. En cambio, de un furlón de Pedro Malo Manrique se señala que sus tableros estaban pintados de azul con cifras “*de oro de sisa*”, en clara referencia a una técnica que actualmente se sigue llamando así y también dorado al aceite. Tenemos también la referencia de otro furlón pintado de verde, con perfiles estañados “*y en cada tablero un ovalo de lo mismo pintado con gutiámbar para que parezca oro*”. De igual modo, se dice que la silla volante de Antonio Díaz de Arpín, estaba pintada de azul y otros colores “*que imitan a oro*”. Muy expresiva es la referencia a un carrocín de Diego Pérez de Baños, del que se dice que su caja era celeste y tenía “*algunos perfiles dorados de oro falso*”. Incluso, en ocasiones los referidos perfiles eran, más que dorados, de pintura amarilla, suponemos que con la intención de simular oro¹⁹.

También hay algunas referencias técnicas sobre la plata, como la de un coche de Jacobo Sánchez Samaniego, que sabemos que contaba “*con pintura de lazos de diferentes colores sobre plata batida*”²⁰. Tampoco faltan, como ya apuntamos, alusiones al estañado, empleado en sustitución de la plata.

Aún más interesante nos parece una específica referencia técnica a la combinación de dorado y pintura. Se trata de la declaración de José Antonio Colarte, que tenía un carrocín con pinturas “*y toda la talla estofada de oro y de diferentes colores*”²¹. Sin duda, ello prueba la enorme similitud que esta pintura debió de tener con la policromía de las esculturas. La específica referencia al dorado, plateado y estofado y el hecho de que el soporte fuese tanto en los coches como en las esculturas y retablos la madera parecen apuntar una total homogeneidad técnica.

No obstante, las referencias relativas a las técnicas propiamente pictóricas son demasiado genéricas. Así, Antonio de Torres y Valdés declaraba tener un furlón “*con sus pinturas de fino*” y Juan Antonio del Pino una silla cuya “*caja está pintada con pintura fina y dorada*”. Mientras tanto, en otros casos se alude a “*pintura ordinaria*” o, como en el caso del coche de Manuel Silvestre de Trianca, se dice que sus tableros tenían “*unas fábulas pintadas de ordinario*”²².

19 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 137, 159, 25, 75, 97 y 96 respectivamente. Acerca de las técnicas de dorado referidas remitimos, además de al *Arte de la pintura* de Francisco Pacheco referido en la nota 2, a GAÑÁN MEDINA, Constantino: *Técnicas y evolución de la imaginaria policroma en Sevilla*. Sevilla, 1999.

20 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fol. 48.

21 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fol. 192.

22 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 101, 234, 217 y 304 respectivamente.

A pesar de tan pocas referencias, cabe suponer, que la técnica de estas pinturas sería más similar a la de las esculturas –tanto por lo que se refiere a sus encarnaduras, como a aquellos detalles hechos a punta de pincel que se sumaban a las labores de dorado y estofado referidas– que a las empleadas en los propios coches a partir del siglo XIX. Acerca de estas últimas, sabemos que en un complejo proceso se sucedían diversas imprimaciones y bases cromáticas, a las que se añadían varias capas de pintura y barnices, siendo esta la pauta que se sigue actualmente en las restauraciones²³.

Una cuestión clave que cabe plantear en este momento es la de la autoría de estas pinturas, así como –sobre todo– de las que veremos a continuación. Nuestra fuente no entra ni siquiera en la autoría de los propios coches, de los que en muy excepcionales casos se señala su procedencia o se dice que se encontraba en el taller de algún maestro de coches sevillano. Por lo que se refiere a sus pinturas, las alusiones son aún más indirectas. Así, se dice que una silla volante de Antonio Manzano Tello estaba “*por acabar de pintar en casa del maestro de coches*”. De igual modo, el abogado Juan Bermúdez Montiel, declaraba tener un carrocin en casa del maestro de hacer coches Juan González, en la calle cerrajería, “*que después que se pintó no se ha usado*”. Por último, cabe referir que Pedro de Castañeda y Alcázar para realizar su declaración se valió de un “*maestro de coches y pintor*”²⁴.

De tan pocas referencias no podemos deducir leyes generales, pero cabe suponer que los coches debieron de ser pintados, en principio, por los maestros de coches, lo que daría sentido a las anteriores citas. Aunque las ordenanzas por las que se regían los maestros sevillanos de hacer coches no hacían mención a la pintura de estos –a diferencia de lo que sí ocurría con su carpintería y tapicería–, señalaban que era labor propia de estos profesionales “*el vestir y guarnecer los dichos coches... hasta dejar dichas obras perfectamente acabadas*”²⁵.

Clave al respecto resultan las referencias con las que contamos acerca de disputas entre el gremio de pintores y el de maestros de hacer coches, lo que prueba que estos últimos se ocuparon en muchas ocasiones de la pintura de los carruajes. Así, en 1751 el gremio sevillano de pintores, estofadores y doradores denunció al de maestros de hacer coches, ya que según señaló “*estos no pueden tomar por su cuenta obras de pintura*”²⁶.

No obstante, en otras ocasiones los coches fueron pintados por pintores. Ejemplo de ello fue el que compró en 1738 el oidor decano de la Audiencia de Sevilla, don Pedro Massieu, con motivo de la boda de su hija Manuela. En concreto, el vehículo fue

23 Acerca de la pintura en el siglo XIX remitimos a TURMO, Isabel: “Construcción de carruajes”, *Reales sitios*, 13, 1967, pp. 33-40, particularmente la 39. Acerca de las técnicas de restauración véase *Historia del carruaje... op. cit.*, p. 400 y ss.

24 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 281, 169 y 191 respectivamente.

25 RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca...” *op. cit.*, p. 409.

26 RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca...” *op. cit.*, p. 413.

adquirido “*en blanco*”, por lo que luego hubo de ser completado con labores de talla, tapicería, metalistería, guarnicionería y pintura. De esta última alude la pormenorizada documentación del encargo, que recoge dos pagos al “*maestro pintor*” José de Brenes, uno “*por haber dorado y dado color encarnado al jugo de dicho coche*” y otro por el dorado de su caja²⁷. Sin duda, se trataría de un modesto artífice, pero en cualquier caso sabemos que Brenes era pintor. De él sólo contábamos hasta el momento con otro dato aparecido en el *Diccionario* de Gestoso. Se trata de un pago por retocar las armas reales de la puerta del León de Alcázar con motivo de la proclamación de Fernando VI²⁸.

Pero no siempre fueron pintores modestos. Sumamente interesante al respecto resulta que Domingo Martínez y Juan de Espinal –los más importantes pintores sevillanos del siglo XVIII– pintasen coches. En este sentido sabemos que éste último terminó de pintar en 1750 un coche para el comerciante ayamontino Manuel Rivero, labor que había sido previamente encargada al primero, pero cuya muerte impidió culminar²⁹.

Es más, a finales de dicho siglo, los pintores José de Rubira y Joaquín Cabral Berjano no sólo los pintaron y charolaron, sino que llegaron a regentar un taller donde los coches se construyeron por completo, lo que ocasionó el lógico enfrentamiento con los maestros de hacer coches³⁰.

Otras referencias señalan que no solo se ocuparon de esta cuestión pintores y maestros de coche. En este sentido, cabe traer a colación los datos que tenemos de los coches de los marqueses de Peñafior en Écija. Con motivo de la boda de su hija con el marqués de Cortes de Graena, el marqués de Peñafior encargó cuatro coches. En 1765 el tallista local Bernardo de los Reyes se comprometió a realizar un furlón, incluida su pintura y dorado. Este maestro, ya había realizado con anterioridad la pintura y el dorado de un coche que había ejecutado el maestro de coches vecino de Écija José Delgado. De igual modo, de los Reyes realizó la talla de un coche a la francesa construido por Francisco Perales, maestro de coches fundador del correspondiente gremio en el Reino de Murcia y que se desplazó desde Madrid a Écija para cumplir el referido encargo. Ambos, Perales y de los Reyes, volvieron a colaborar en un nuevo coche de gala de cuyas pinturas se ocupó el profesor de pintura vecino de Granada Vicente Núñez, que realizó para la ocasión trece tableros con “*historias profanas*”. Por último, un nuevo

27 Archivo General de La Palma, Fondo familia Lugo-Viña y Massieu (LV-M), Caja 3 (Andalucía). Sin numerar. Agradecemos sinceramente al profesor don Francisco Javier Herrera García habernos ofrecido de forma desinteresada este dato por él localizado.

28 GESTOSO Y PÉREZ, José: *Ensayo de un diccionario de los artífices que florecieron en Sevilla desde el siglo XIII al XVIII inclusive*, Sevilla, 1900, t. II, p. 18. Otro dato del mismo artista, aunque sin trascendencia alguna, aparece en QUILES GARCÍA, Fernando: *Noticias de pintura (1700-1720)*. Vol. I de Fuentes para la historia del arte andaluz. Sevilla, 1990, *ad vocem*.

29 PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ, Alfonso: *Manuel Rivero. Los encargos artísticos de un mercader andaluz del siglo XVIII*. Huelva, 2005, p. 143.

30 RECIO MIR, Álvaro: “Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores...” *op. cit.*

contrato llevó a colaborar a Perales y de los Reyes en la ejecución de una carroza y un cabriolé, de cuyas pinturas se ocuparía el último³¹.

Como vemos en estos casos, de las pinturas se ocuparon un pintor y un tallista. Acerca de este último, Bernardo de los Reyes, hay que señalar su especialidad en el arte de la talla, por lo que también de ella se ocupó en los carruajes. Se da la significativa circunstancia de que Bernardo de los Reyes realizó muebles, algunos de ellos aún conservados, como varias sillerías del palacio astigitano de Peñafior. También de este autor y para el mismo destino conservamos un diseño de una cama³². Todo ello fue decorado con rocalla, al responder a la estética rococó que primó en la segunda mitad del siglo XVIII y que cabe suponer que sería la misma de los coches antes referidos, lo que permite establecer nuevos paralelismos artísticos.

Volviendo al caso sevillano, hay que señalar que aunque son poquísimas las fuentes al respecto, no parece que en ella existieran pintores especializados en coches, como sabemos que ocurrió desde fechas muy tempranas en la corte de Madrid³³. Así, por ejemplo, ya a finales del siglo XVI y principios del XVII las caballerizas de las reinas Isabel de Valois y Margarita de Austria contaban con doradores y pintores específicamente dedicados a ejercer sus profesiones en relación a los coches³⁴. Incluso, cabe suponer que entre estos pintores de coches se llegase a producir una cierta especialización, lo que se deduce de que a finales del siglo XVIII Dionisio Calzada firmara como “*pintor heráldico*” la pintura de la llamada berlina “de Cifras” de la colección del Patrimonio Nacional. No obstante, también contamos con referencias que indican que en palacio hubo artistas que simultanearon el cargo de pintor de cámara con el de pintor de las reales caballerizas, como ocurrió en la primera mitad del siglo XVIII con Juan García de Miranda³⁵.

Por todo lo anterior, suponemos que al igual que ocurría con la policromía y dorado de retablos y esculturas, de la pintura de los coches –particularmente de los más suntuosos– se ocuparían en la Sevilla barroca, empleando además idénticas técnicas, los mismos profesionales –aunque no en solitario– que pintaban lienzos o muros.

31 MARTÍN OJEDA, Marina y VALSECA CASTILLO, Ana: *Écija y el marquesado de Peñafior, de Cortes de Graena y de Quintana de las Torres*. Écija, 2000, pp. 224-227.

32 MARTÍN OJEDA, Marina y VALSECA CASTILLO, Ana: *Écija y el marquesado de Peñafior... op. cit.*, pp. 212-224.

33 Ningún pintor especializado en coches aparece en KINKEAD, Duncan T.: *Pintores y doradores en Sevilla... op. cit.*

34 LABRADOR ARROYO, Félix y LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: “Las caballerizas de las reinas en la monarquía de los Austrias. Cambios institucionales y evolución de las etiquetas”, *Studia histórica. Historia moderna*, 28, 2008, pp. 87-140, particularmente la 108.

35 JIMÉNEZ PRIEGO, M^a Teresa: “Artistas de las reales caballerizas del Palacio Real de Madrid (Pintores, charolistas, ebanistas, doradores y maestros de coches)”, *Anales del instituto de estudios madrileños*, 19, 1982, pp. 125-150. Véase particularmente la 129 sobre el primer artista y de la 134 a la 137 sobre el segundo.

2. LOS MOTIVOS DECORATIVOS: LAZOS, MASCARONES, FLORES, ESCUDOS Y CIFRAS

En muchas ocasiones la pintura de los coches no era lisa, de manera que la acompañaban distintos motivos decorativos o incluso figurativos. Sobre los primeros la propia norma de 1723 citaba, como ya vimos, muy distintos tipos: “*ornatos de flores, mascarones, lazos que llaman cogollos, escudos de armas, timbres de guerra*”. Significativamente, estos mismos son los que encontramos en los coches sevillanos de 1723.

Así, era frecuente la aparición de los referidos lazos. Por ejemplo, del furlón que tenía Juan José de la Peña, se dice que era “*color fuego y caja de verde y en la caja unos lazos dorados y blancos y perfiles dorados*”. De similar tenor es la referencia a un coche de Jacobo Sánchez Samaniego, que contaba “*con pintura de lazos de diferentes colores sobre plata*”. A veces nuestra fuente –como la propia norma de 1723 que la generó– alude a cogollos, como al hacerse referencia al furlón de Pedro Carreña Cabeza de Vaca, que era verde y cuyos tableros contaban con “*cohollos dorados*”³⁶.

Resulta sumamente atractiva la comparación de este motivo de lazos con las yeserías de la época, tanto con aquellas que eran tridimensionales, como sobre todo con las que estaban solamente pintadas y que por tanto eran fingidas. Se da la circunstancia de que Torre Farfán al describir las yeserías de Santa María la Blanca de Sevilla a finales del siglo XVII alude “*a las tarxas revestidas de cohollos y cortezas*”, es decir, empleó la misma terminología que acabamos de ver aplicada a la decoración de coches, lo que apunta un nuevo y sugerente paralelismo artístico³⁷.

Otro motivo decorativo, aunque menos abundante, eran los mascarones. No faltan referencias significativas al respecto, como la del carrocín de Juan Bautista Andrada-Vanderwilde, del que se señala que estaba “*pintado el campo verde y sobre él unos mascarones con sus flores en las esquinas de los tableros dorados*”. También cabe traer a colación el caso de un furlón de José Vadillo y Rivera, alcalde mayor de esta ciudad, del que se dice que sus tableros estaban pintados de blanco y que sobre ellos había mascarones³⁸.

De nuevo cabría relacionar los referidos mascarones con los que aparecen en las yeserías sevillanas de la época. Aunque aún no ha sido estudiado el amplísimo universo de formas que aglutinaron durante el barroco, en las yeserías sevillanas de los siglos XVII y XVIII no faltaron mascarones de muy diversas tipologías, que suponemos que tuvieron su correspondencia con los que aparecían en la pintura de

36 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 68, 48 y 135 respectivamente.

37 Sobre esta cuestión remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “Génesis del ornato barroco sevillano: causas y significación”. *Barroco iberoamericano. Territorio, arte, espacio y sociedad*. Sevilla, 2001, t. II, pp. 941-961, en particular la 950 de donde tomamos la cita del texto. Véase también MORALES, Alfredo J.: “Yeserías fingidas en la Sevilla de finales del Seiscientos”. *Congreso internacional Andalucía barroca. I Arte, arquitectura y urbanismo. Actas*. Sevilla, 2009, pp. 147-158.

38 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 30 y 67 respectivamente.

los coches. Sumamente significativo resulta que estas máscaras hayan sido tenidas por una de las notas ornamentales características de la arquitectura de la familia Figueroa. Emilio Gómez Piñol, al analizar tal motivo, lo cree proveniente del tratado de Dietterlin, en el que aparecen cabezas distorsionadas que guardan un indudable paralelo con las que encontramos en importantes edificios barrocos sevillanos vinculados a los Figueroa, como el campanario de la colegiata del Salvador, la portada del convento de los Terceros, la parroquia de la Magdalena o el patio de San Acasio³⁹. No conservamos coches que nos permitan demostrar el paralelismo entre su decoración y la de la arquitectura sevillana contemporánea. En cualquier caso y a tenor de lo visto hasta ahora resulta razonable pensar que así fuera (Figura 1).

En cuanto a las flores, son muy abundantes y variadas las referencias que tenemos sobre ellas. A veces incluso se especifica su especie, como ocurre en la alusión al furlón de Gaspar Malcampo, cuya caja estaba “*dorada sobre flores de cardo berdes*”, o en la relativa a Juan José Angulo Peroso y Márquez, tesorero mayor de los propios y rentas del cabildo, que contaba con un carrocín cuyos tableros estaban “*pintados de celeste y en medio unas rosas de pinturas*”. En otras se dice la disposición de las flores, como en el caso de Fernando Félix de San Pedro, que tenía una silla volante cuya caja estaba “*pintada sobre celeste algunos ramitos de flores*”. No faltan casos en los que simplemente se dice su color, como ocurre con el furlón que declaraba Tomás Francisco Hurtado de Medina, el cual era encarnado con flores blancas o con el carrocín de Miguel Maestre, cuya caja estaba pintada de azul y tenía unos ramos amarillos. Incluso alguna descripción señala a la vez color y disposición, como la de la silla volante de Domingo Martínez Crespo, cuyos tableros estaban pintados “*de ramos encarnados*”⁴⁰.

Particularmente suntuoso debió de ser un cupé del marqués de la Cueva del Rey, que entre otros motivos tenía “*flores de oro*”. Curioso por su parte era el caso de Diego Pérez de Baños, familiar del Santo Oficio y comerciante, uno de cuyos tres carrocines tenía “*dos flores, una delante y otra detrás, como dos masetas pintadas de oro falso y colores*”. También interesante es la referencia a una calesa de cuatro ruedas de Cristóbal Fernández de Valenzuela, cuyos tableros tenían, además de las correspondientes cifras, “*unas flores pendientes de unas bandas de pintura*”, que suponemos que aluden a guirnaldas⁴¹.

La abundancia y variedad de la pintura de flores en los coches sevillanos contrasta con lo que sabemos al respecto de la pintura de caballete, en la que a diferencia de otras escuelas pictóricas, parece que no hubo ningún pintor especializado en tal asunto. Apenas cabría citar algunos ejemplos de mediados del siglo XVII de Pedro de Campobín.

39 Véase GÓMEZ PIÑOL, Emilio: *La iglesia colegial del Salvador. Arte y sociedad en Sevilla (siglos XIII al XX)*. Sevilla, 2000, pp. 365-368. Sobre esta cuestión también remitimos a CANO NAVAS, M^a Luisa: “Influencias italianas en elementos decorativos de la arquitectura gaditana: el mascarón”. *XV Congreso nacional de Historia del Arte (CEHA)*. Palma de Mallorca, 2008, t. I, pp. 275-284.

40 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 3, 137, 51, 79, 83 y 219 respectivamente.

41 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 92, 97 y 49 respectivamente.

Algo posteriores son las guirnaldas de flores de Juan José del Carpio, que conserva el Museo de Bellas Artes de Sevilla, o alguna otra guirnalda de Juan Simón Gutiérrez o Andrés Pérez. En cualquier caso, algo excepcional, a diferencia de lo que ocurrió en los coches, en los que este asunto fue relativamente abundante.

También habitual era la presencia de escudos en la pintura de los coches. En este sentido en ocasiones se alude expresamente a “*escudos de armas*” o en el caso del marqués de la Cueva del Rey, su declaración dice que tenía un furlón que contaba “*en todos los tableros pintados escudos de mis armas*”. Por su parte, doña Francisca María Badillo, viuda de un caballero de Santiago, tenía un carrocín de dos mulas pintado con “*las armas de su genealogía*”⁴².

Por su parte, las “*cifras*”, en clara alusión a las iniciales o anagrama del propietario, estaban en muchos casos rematadas por coronas, algunas doradas. También solían ser doradas las propias cifras, aunque hay referencias, como la de la silla volante de Juan Bautista Malcampo, que tenía sus tableros dorados “*y sobrepintadas las sifras de colores*”. Por su parte, el hacendado y labrador Francisco Clavinque tenía un furlón viejo de campo con tableros pintados de verde y “*zifras plateadas*”. Curiosa alusión es la que se hace a un carrocín de Livino Leirens, que estaba cubierto en parte por baqueta, combinada con pintura encarnada y “*cifritas*” doradas. De igual modo y en relación a lo anterior—suponemos— cabe citar la silla volante de Martín de Castellanos Echegoyan, que era blanca “*con unas rúblicas doradas*”⁴³.

Ya hicimos con anterioridad alusión a un buen ejemplo de este tipo de pintura: la berlina de Cifras del Patrimonio Nacional. Esta obra recibe su nombre por el motivo que centra la decoración de su caja: las iniciales de la reina María Luisa de Parma, esposa de Carlos IV. Su autor fue el referido pintor heráldico Dionisio Calzada, que firmó su obra en la orla que encierra las cifras. Estas no están realizadas mediante simples trazos, sino con guirnaldas en las que se entremezclan flores y ángeles⁴⁴.

La aparición de escudos e iniciales pone en evidencia el carácter sumamente representativo que el coche tuvo en la sociedad barroca. Igual que palacios, casas o explotaciones agrícolas eran sistemáticamente timbrados con las armas de sus propietarios, lo mismo se hizo con los coches, que como es bien sabido fueron uno de los más privilegiados símbolos de *status* del Antiguo Régimen, al igual que ocurre en la actualidad—*mutatis mutandi*— con el automóvil. No es de extrañar por tanto, como ya aludimos, que en la Corte llegase a haber especialistas en escudos. También significativo resulta que en 1814 Francisco Carrafa y Francisca de Zárate fueran encargados “*de pintar escudos y adornos en los coches de la Real Caballeriza*”, señal de la preeminencia que alcanzaron los motivos heráldicos dentro de los de carácter decorativo⁴⁵. De hecho, en el siglo XIX, cuando se hicieron universales los sobrios modelos ingleses, los

42 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 17, 92 y 269 respectivamente.

43 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 39, 110, 111, 82 y 63 respectivamente.

44 Véase TURMO, Isabel: *Museo de carruajes...* *op. cit.*, pp. 49 y 50 y JIMÉNEZ PRIEGO, M^a Teresa: “Artistas de la reales caballerizas...” *op. cit.*, p. 129.

45 JIMÉNEZ PRIEGO, M^a Teresa: “Artistas de la reales caballerizas...” *op. cit.*, p. 130.

escudos se convirtieron prácticamente en su único elemento decorativo de los coches, como sigue ocurriendo en la actualidad⁴⁶ (Figura 2).

3. LA PINTURA FIGURATIVA: MITOLOGÍA, HISTORIA Y PAISAJE

Sin duda, la más interesante pintura de los coches sevillanos barrocos fue la de carácter figurativo, donde se dieron muy diversos géneros. De nuevo a este respecto el punto de partida ha de ser la norma de 1723, que prohibía, como ya vimos, las “*pinturas de dibuxo, entendiéndose por tales todo género de historiados, marinas, boscajes... perspectivas*”. Ello coincide de nuevo con lo que ocurría en Sevilla, donde se daban tales géneros y aún otros, como el mitológico o el cinegético. Es en estos casos donde más lamentable resulta lo escueto de las descripciones de nuestra fuente, aunque no faltan algunas referencias detalladas. De igual manera, cabe también lamentar en este sentido la pérdida de los propios coches y, con ellos, de estas pinturas.

Resultan relativamente frecuentes las referencias a pinturas mitológicas. Así, Juan González Pardo tenía una silla volante “*pintada en ella la fábula de Europa*”. Es éste un caso excepcional, ya que lo habitual fue que se omitiese el tema en cuestión, como ocurre con la silla volante de Francisco Meléndez, de la que sólo se dice que tenía “*una fábula de diferentes colores*”, o con la silla volante de los hermanos franceses Antonio y Carlos Marín, que tenía “*pinturas de fábulas en los tres costados*”. De igual manera, de la berlina del veinticuatro sevillano José de Velasco y Patiño sólo sabemos que sus tableros tenían pinturas de fábulas. En otras ocasiones nuestra fuente se refiere, como en la silla volante de José García, a que su caja estaba pintada con “*figuras fabulosas*” o que la calesa de Mateo José Rodríguez tenía “*distintas pinturas de fábulas de personas*”⁴⁷.

En este sentido es tentador imaginar estos ciclos icónicos a partir de algunos de los conservados en otros lugares, como la excelente carroza de las Ninfas del palacio del Marqués de Dos Aguas en Valencia. No obstante, quizá sería más realista establecer comparaciones con la propia pintura mitológica sevillana, mucho más escasa, por cierto, que la de los coches. Sólo los techos de algunos palacios de finales del siglo XVI y principios del XVII configuraron importantes ciclos al respecto. Con posterioridad no faltan algunas otras obras, como precisamente el Rapto de Europa de Bernardo Lorente Germán, contemporáneo al que hemos referido en nuestra fuente (Figura 3).

Igualmente vagas son las referencias a los demás géneros figurativos. Así, por lo que se refiere al paisaje las alusiones son relativas a país o países, como ocurre con la silla volante de Francisco Molina o con un furlón de doña Elena Ochoa de Lecea Ladrón de Guevara, condesa de Lebrija que tenía “*pintura de países con figuras de*

46 Agradecemos sinceramente al pintor don Jesús Morejón habernos proporcionado la fotografía que publicamos del escudo por él realizado en el año 2009 en el landau del conde de Bañares, agradecimiento que hacemos extensivo a su propietario, don Enrique Rúspoli.

47 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 236, 18, 23, 41, 70 y 77 respectivamente.

color encarnado". Por su parte, el marqués de Campoverde tenía una silla volante en cuyos tableros había pintados "*unos paísillos*". El mismo carácter paisajístico debía de tener un carrocín de Francisco de Andrada y Guzmán, cuya caja estaba "*pintada de bosque*"⁴⁸.

Carácter paisajístico también tuvo la pintura cinegética. En este sentido son excepcionales las referencias, pero sin duda la más expresiva es la del coche del veinticuatro Francisco de Yepes Domonte, del que se dice que tenía "*dos figuras por la parte de la trasera en forma de cazadores con unos perros y un benado y por la parte de adelante y los lados de dicho coche unas figuras de árboles*". Seguramente éste debió de ser el asunto de un cupé del marqués de la Cueva del Rey, en cuyas puertas había "*algunas figuras de animales y hombres*"⁴⁹.

En cualquier caso, ni el paisaje, ni sobre todo la caza, fueron temas habituales en la pintura barroca sevillana, aunque sí aparecen con alguna frecuencia en los coches. Apenas conservamos unos poquísimos cuadros de este tema realizados en el siglo XVII por Ignacio de Iriarte. Tampoco existen referencias en los coches hispalenses a pintura de marinas, que sí menciona la norma de 1723. No obstante, como veremos más adelante en una fuente indirecta, resulta posible que se diese excepcionalmente.

No son pocas las alusiones con las que contamos acerca de pintura de historia, pero por desgracia no se hace ninguna alusión que especifique el asunto representado. Así, un furlón de Francisco Clavique tenía "*pintura de historia*", igual que la calesa del presbítero José Romero García, de la que se dice: "*pintura de los tableros antigua de historia*". El mismo personaje contaba también con una silla de manos con pintura del mismo asunto. Algo más precisa es la alusión a un carrocín de Fernando Ramírez de Guzmán, cuyos tableros estaban "*pintados de diferentes figuras de guerras*". También cabe aludir que Manuel Crespo tenía una silla volante "*con pintura historia*"⁵⁰.

Igual que antes señalamos en relación a la pintura mitológica, resulta tentador imaginar cómo fueron tales asuntos en los coches sevillanos a partir de ejemplos conservados en otros lugares. Ninguno más suntuoso sin duda que el ciclo con el que cuenta la carroza Dorada de la corte Británica, que representa la victoria inglesa frente a Francia en la Guerra de los Siete Años. Pero de nuevo, volviendo a la realidad, resulta llamativo que en los coches sevillanos no faltasen los asuntos históricos cuando en el resto de la pintura barroca sevillana estos fueron excepcionales. Precisamente una de ellas representa un coche. Se trata del mural de Lucas Valdés en la iglesia del sevillano hospital de los Venerables, donde se representa al rey Carlos II ofreciendo su coche a un sacerdote para que llevase el Santísimo Sacramento. El suntuoso carruaje representado carece de pintura, pero sí cuenta con una extraordinaria labor de talla dorada, como si se tratase de una singular suerte de tabernáculo móvil⁵¹.

48 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 99, 241, 287 y 286 respectivamente.

49 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 275 y 92 respectivamente.

50 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 111, 123, 154 y 282 respectivamente.

51 A esta pintura ya hicimos referencia en RECIO MIR, Álvaro: "Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores..." *op. cit.*

Aún cabe hacer alusión a otros géneros pictóricos en los coches sevillanos del siglo XVIII. Así, Jerónimo de Aranda, médico vecino de Triana, tenía una calesa “*con pintura de una perspectiva antigua*”. De igual manera, no faltan las referencias de casos difíciles de encuadrar en un género u otro por lo genérico de la descripción. No son pocas las referencias a “*figuras*”. Así, Miguel Bordas tenía una silla volante en cuya caja había pintadas “*algunas figuras*”. Algo más expresiva es la alusión al furlón de Leandro de Zurita Dávila Ponce de León cuyos tableros contaban con “*pintura fina de hombres y mujeres*”⁵².

De igual manera, resulta llamativa en el largo y variopinto registro de 1723 la ausencia de ciertos asuntos, como las alegorías, tan frecuentes en las grandes carrozas aparato de las cortes europeas. Así, por poner al menos algún ejemplo, la sobrecogedora Carroza Imperial de la corte vienesa cuenta con un completo ciclo alegórico de las virtudes reales.

En cualquier caso, todo lo anterior pone en evidencia la enorme riqueza de la pintura de coches sevillana del siglo XVIII, una riqueza aún mayor de la que conocemos de su pintura de caballete o mural, al menos por lo que se refiere a sus géneros. Precisamente los pocos ejemplos de vehículos conservados de la época cuentan por fortuna con pinturas figurativas. A este respecto quizá el caso más significativo sea el de la aludida silla de manos de la colección sevillana Morales-Marañón, que tiene un completo ciclo eucarístico que cabe datar a finales del siglo XVIII⁵³. Se da la circunstancia de que su carácter alegórico-religioso no es aludido en los numerosos temas referidos en el registro de 1723, por lo que cabe suponer que aún habría más géneros pictóricos que los recogidos en dicha fuente. De igual modo, resulta de sumo interés que en este caso no se trata de una serie de imágenes elegidas al azar, ya que configuran todo un complejo programa iconográfico. En concreto, se trata de cuatro tondos que representan una apoteosis eucarística, Sansón y el león, Ruth espigando el campo de Boaz y el Cordero sobre el libro de los siete sellos⁵⁴. Aunque este es un caso único en el arte sevillano, son bien conocidas las sillas eucarísticas conservadas en la Capilla Real de Granada. Incluso en la misma ciudad se conserva un carroza de igual iconografía en la iglesia de San Ildefonso⁵⁵ (Figura 4).

52 A.M.S., Sección V, tomo 267, documento 29, fols. 201, 245 y 259 respectivamente.

53 En Sevilla existen otras sillas de mano con rica decoración pictórica, como una del Palacio Arzobispal u otras en colecciones privadas. A ellas haremos referencia en otra ocasión, ya que sus pinturas parecen ser –más que del siglo XVIII, del que ahora nos ocupamos– del siglo XIX. Una de ellas aparece fotografiada en PLEGUEZUELO, Alfonso: “Una “silla volante” para el emperador de Marruecos”, *Reales sitios*, 171, 2007, pp. 22-35, en concreto véase la p. 30.

54 Véase la ficha que le dedicamos en *Teatro de grandezas*. Sevilla, 2007, pp. 360 y 361.

55 Véanse BERTOS HERRERA, M^a Teresa: *El tema de la eucaristía en el arte de Granada y su provincia*. Granada, 1985, pp. 500 y ss. y ROSE-DE VIEJO, Isadora: “A honor y gloria del Pan: una silla de manos eucarística del siglo XVIII español”, *Archivo español de arte*, 268, 1994, pp. 323-342.

Un caso particularmente interesante es el de la silla volante que para el emperador de Marruecos se hizo en Sevilla a finales del siglo XVIII, estudiada por Alfonso Pleguezuelo. La novelesca historia de este vehículo parte de un acuerdo de paz firmado entre Carlos III de España y Sidi Mohamad de Marruecos en 1767 que llevó a este último, después de haber enviado como regalo diplomático a Madrid tigres y leones, a pedir en 1769 cuanto carrozas “*de las más bellas que haya*”. Tras diversas evasivas del gobierno español y ante la insistencia marroquí, al final se encomendó al alcaide del Alcázar sevillano, don Francisco de Bruna y Ahumada, la ejecución de una silla volante que realizaría en 1771 el maestro de hacer coches sevillano Manuel Flores. Del máximo interés resulta que Bruna señalara, en relación a las sillas de manos, que en Sevilla “*se hacen muy buenas y primorosas*”. No obstante, lo más trascendental es que si bien el vehículo no se ha conservado al menos contamos con un dibujo del mismo que se supone de mano del referido Flores. Todo parece indicar además, que este diseño no hacía justicia a la obra terminada, ya que Bruna indicó que “*la talla y molduras van más finas de los que señala la pintura*”. No obstante, lo que ahora más nos interesa es su pintura, de clara evocación francesa. Tenía carácter profano y contaba con unas figuras infantiles que tocaban instrumentos musicales. En concreto, la documentación conservada dice de ella es que los tableros eran “*de color de China pintados de ymaginería*”⁵⁶ (Figura 5).

Nada sabemos de la autoría de esta pintura por lo que en principio cabría pensar que también sería responsabilidad del aludido maestro de hacer coches Manuel Flores. Es de suponer, por otra parte, que su temática se correspondería con las lacónicas menciones que se hacen en el registro de 1723 a figuras mitológicas. En cualquier caso, la pintura de la silla sevillana guarda alguna relación, al menos temática, con la que recubre una de las dos impresionantes berlinas de gala construidas en París para la entrada del príncipe Joseph Wensel de Liechtenstein como embajador ante el rey Luis XV de Francia.

No queremos dejar de referir uno de los más antiguos e importantes ejemplos de carruaje de la colección del Patrimonio Nacional. Se trata de la denominada berlina Dorada que procede de la casa de la marquesa de Alcántara en Écija y que ingresó en las colecciones reales en 1913. Es una berlina de gala que Isabel Turmo dató en la primera mitad del siglo XVIII⁵⁷. Aunque no podemos detenernos ahora en ello, tanto su labor de talla decorativa como su pintura creemos que apuntan más a la segunda mitad de dicha centuria. Además, ni siquiera sabemos si es una obra de manufactura local ecijana o sevillana –lo cual, no obstante, resulta posible– o se trata de una pieza de otra procedencia. En cualquier caso, su caja está en gran parte dorada y cuenta con labores decorativas de cintas y figuras femeninas de carácter mitológico y alegórico. (Figura 6).

56 PLEGUEZUELO, Alfonso: “Una “silla volante” para el emperador de Marruecos...” *op. cit.*, pp. 22-35. El mismo autor realizó una ficha del dibujo en *Teatro de grandezas... op. cit.*, pp. 190 y 191.

57 TURMO, Isabel: *Museo de carruajes... op. cit.*, pp. 35 y 36.

Pero aún antes de acabar no queremos dejar de hacer referencia a una importante fuente indirecta de este rico universo pictórico. Se trata de los carros que protagonizaron la máscara que la Fábrica de Tabacos celebró con motivo de la exaltación al trono de Fernando VI y Bárbara de Braganza en 1746. Realmente no podemos confundir estos carros con coches, a pesar de lo cual debieron de tener una gran relación con ellos, ya que las ordenanzas sevillanas de los maestros de hacer coches establecían que era misión de ellos, además de todo tipo de coches, hacer lo que llaman “*carros triunfantes*”⁵⁸. Por ello, esta serie de siete carros pintada por Domingo Martínez y su taller en ocho grandes lienzos la creemos uno de los mejores reflejos de la carrocería sevillana del siglo XVIII⁵⁹. Lo que ahora nos interesa es que la mayoría de ellos contaban con decoración pictórica figurativa, que también la creemos reflejo de la que tuvieron los más importantes coches sevillanos de la época. Verdaderamente, se trata de un interesantísimo ejercicio de pintura dentro de la pintura que resulta imposible analizar *in extenso* en esta ocasión. No obstante, cada carro contaba con pinturas en su mayoría de carácter alegórico y en función de lo que representaban.

Así, en el carro de la Común Alegría encontramos escenas báquicas y danzas pastoriles. El del Fuego estaba pintado con llamas, a las que se sumaban unas cartelas con emblemas alusivos al fuego y al amor, la fidelidad y la lealtad de Sevilla a la Monarquía y los beneficios que ésta le producía a la ciudad. Por su parte, el carro del Agua tenía pinturas de marinas, que como ya apuntamos eran referidas en la norma de 1723, pero que no encontramos en el registro de coches que se hizo obligado por ella. El carro del Aire estaba decorado con aves y representaciones de distintos vientos, personificados en figuras infantiles que recuerdan a las que aparecen en la silla volante del emperador de Maruecos. El carro de la Tierra contaba con representaciones pictóricas de paisajes, cacerías, ganadería y agricultura. Por último, el carro del Parnaso tenía pintura de jeroglíficos. No obstante, junto a ello estos carros contaban con un enorme repertorio decorativo, como escudos, flores, guirnaldas, máscaras o cintas entre otros muchos⁶⁰ (Figuras 7, 8, 9 y 10).

Nada de todo ello se conserva, salvo su reflejo en las pinturas aludidas. No obstante, la decoración pictórica de estos carros la creemos no sólo comparable a la que tuvieron los más suntuosos coches sevillanos del barroco, sino la fuente fundamental para atisbar un sobrecogedor universo pictórico perdido en su inmensa mayoría para siempre, ya que ni siquiera la rica iconografía de la ciudad nos sirve en esta ocasión

58 RECIO MIR, Álvaro: “La construcción de coches en la Sevilla barroca...” *op. cit.*, p. 408.

59 El último estudio de estos cuadros es el realizado en VALDIVIESO, Enrique: “Domingo Martínez, perfil de un artista olvidado”, en *Domingo Martínez, en la estela de Murillo*. Sevilla, 2004, pp. 36 y 37.

60 Sobre la significación general de este complejo ciclo festivo remitimos a MORALES, Alfredo J.: “Imagen urbana y fiesta pública en Sevilla: la exaltación al trono de Fernando VII, *Reales sitios*, 165, 2006, pp. 2-21.

de fuente⁶¹. Todo parece indicar que tendremos que seguir acudiendo a fuentes documentales y literarias para poder al menos recrear una pintura que a todas luces parece que fue brillantísima, al menos tanto como lo que conocemos del resto de la fascinante pintura barroca sevillana.

61 La iconografía de Sevilla resulta imprescindible para otras cuestiones relativas a los coches, como modelos, tipologías, labores de talla o usos. No obstante, la imprecisión de pinturas y estampas hace que carezcamos de datos fiables acerca de la decoración pictórica de los mismos a partir de ellas.

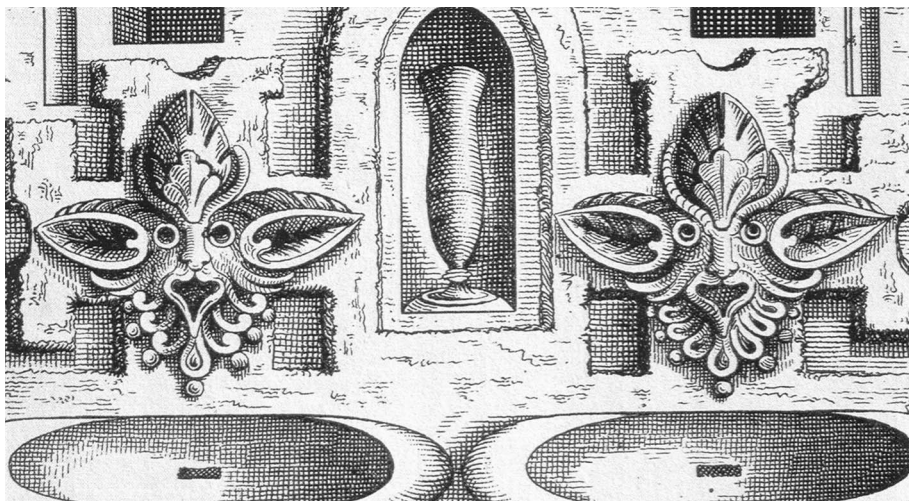


Figura 1. Carátulas, Wendel Dietterlin, *Architectura*, Figura 37, 1598.



Figura 2. Escudo del landau del conde de Bañares, Jesús Morejón, 2009 colección del conde de Bañares.



Figura 3. Rapto de Europa, Bernardo Lorente Germán, segundo tercio del siglo XVIII, colección particular.



Figura 4. Apoteosis eucarística, anónimo sevillano, finales del siglo XVIII, colección Morales-Marañón.

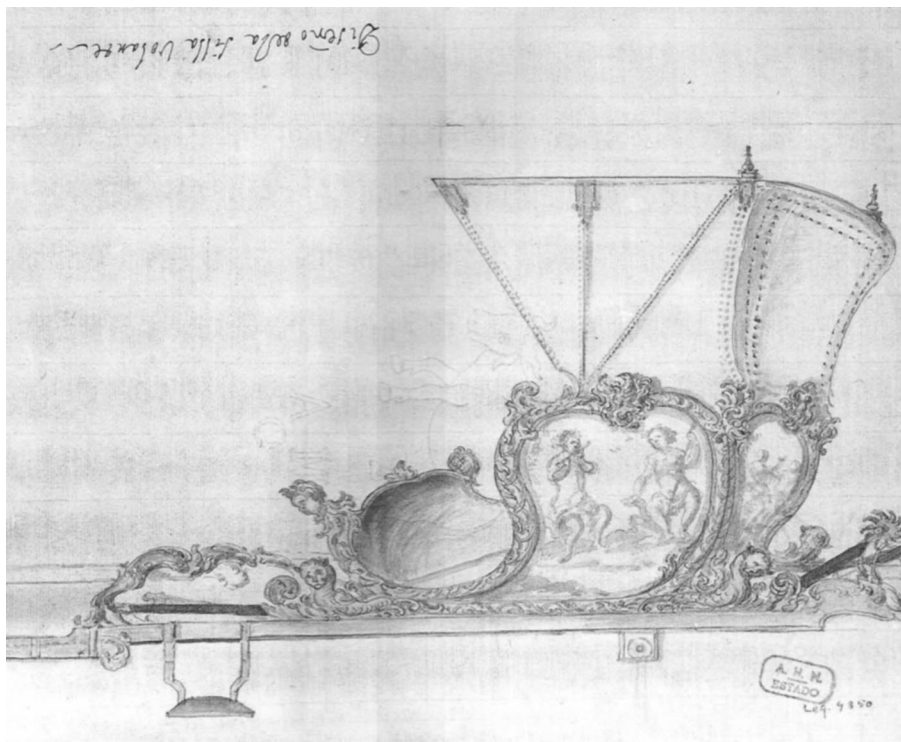


Figura 5. Silla volante para el emperador de Marruecos, Manuel Flores, 1771, Archivo Histórico Nacional, Madrid.

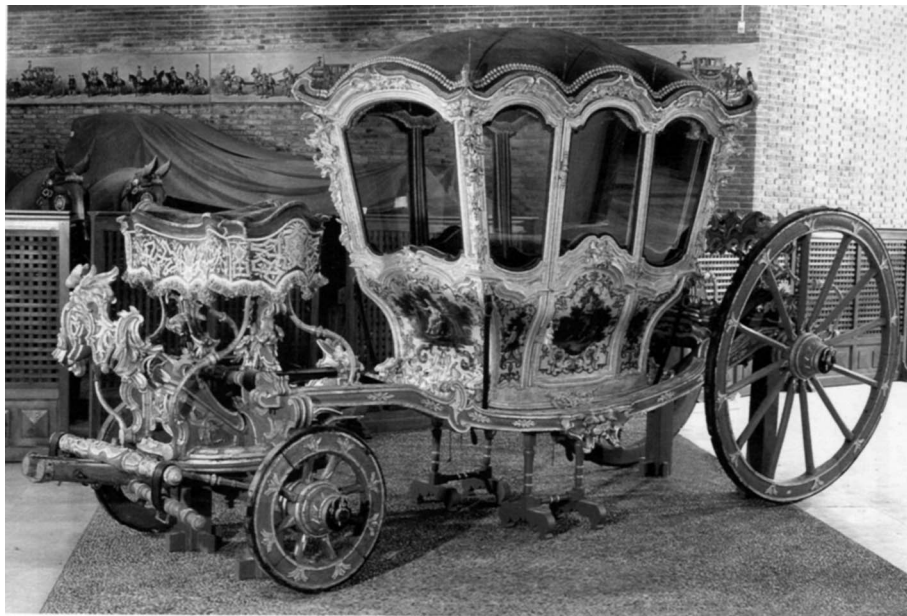


Figura 6. Berlina Dorada o de los marqueses de Alcántara, anónimo, siglo XVIII, Patrimonio Nacional, Madrid.



Figura 7. Carro de la común alegría, Domingo Martínez, *circa* 1749, Museo de Bellas Artes, Sevilla.



Figura 8. Carro del agua, Domingo Martínez, *circa* 1749, Museo de Bellas Artes, Sevilla.



Figura 9. Carro del aire, Domingo Martínez, *circa* 1749, Museo de Bellas Artes, Sevilla.



Figura 10. Carro del Parnaso, Domingo Martínez, *circa* 1749, Museo de Bellas Artes, Sevilla.