

UNA NUEVA CARROZA IMPERIO AL PALACIO DE DOS AGUAS

Por mediación de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos de Valencia, la interesante colección de Carruajes del Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias "González Martí" de Valencia, se ha visto incrementada por la donación de otra nueva carroza, realizada por *D. Antonio Gómez de Barrreda Castillo*, Marqués de Llanera, en nombre de su madre, el 24 de marzo de 1994.

El Ministerio de Cultura, titular y gestor del Museo, acepta la donación y la carroza es valorada por la Junta de Clasificación y Valoración de Obras de Arte en 12 millones de pesetas.

El Carruaje, es de tipo berlina con varas de metal, volteadas a la francesa, terminadas en cuello de cisne, como las otras dos ya existentes en el Museo, la de los

Marqueses de Boil Serdañola y la de los Marqueses de Dos Aguas, estudiadas por nosotros.⁽¹⁾

La caja es de forma trapezoidal, y está dividida en dos partes, subrayadas por la decoración, la superior con siete ventanas de forma trapezoidal, tres a cada lado y la delantera dividida en dos paneles, a la manera inglesa, y la parte inferior de forma circular.

Una fina greca de hojas y flores estilizadas en dorado, enmarca toda la parte superior de la caja enlazando las cuatro esfinges o figuras de las esquinas, con cuerpo de mujer los brazos extendidos, descansando sobre un grutesco o máscara, que se apoya en un pedestal o peana con guirnalda superior y dos delfines entrelazados en la parte inferior, con la cabeza hacia abajo. Todo ello finamente tallado.



Rodea las ventanas un recuadro negro, sobre el que destaca la fina greca de hojas y flores estilizadas en dorado, colocada en relieve.

Corona la parte superior de la caja, como es usual en la época, una delicada diadema decorativa de metal con fino trabajo trilobulado, colocada sobre un junquillo dorado sujeto con clavillos también dorados.

Toda la parte inferior de la caja está decorada con estrechas franjas verticales, alternando rayas en color terracota con grecas de flores de pequeño tamaño en los mismos tonos, contrastando con el fondo negro. Rematan el borde superior unos medallones o camafeos en grisalla y una greca de flores sobre maceteros redondeados. Un junquillo dorado con molduras separa las dos zonas de la caja. Esta decoración es de fina factura.

Sobre esta decoración de rayas primitiva, se pintó a principios de siglo, sobre las puertas y paneles delantero y trasero, cuatro escenas infantiles en un jardín, con atrevidos dieciochescos, representando a las hijas del Marqués de Llanera, quien compra la carroza, y a unos sobrinos de la familia Zaforteza de Palma de Mallorca. La pintura fue realizada por *Manuel García Más*, en estilo de calcomanía decimonónica, y estropea la decoración original, de sobria elegancia y connotaciones del estilo Imperio.

En el panel trasero superior, sobre la decoración original pintada de negro, enmarcada con la fina greca dorada de flores y hojas esquemáticas anteriormente descrita, que recorre la mitad superior de la caja, se añadió un escudo de madera con dosel y coronado por yelmo empenachado, con las armas de la familia Castillo y Vidal. De burda factura y relieve considerable, estropea la estética del conjunto. Lo propio de la época hubiera sido las iniciales de los propietarios entrelazadas, con bellas letras inglesas y bajo vistoso dosel, todo ello pintado, como en la Berlina de Boil Serdañola.⁽²⁾

Cuatro anchas cintas de pasamanería en tonos rosa y granate, a juego con la tapicería interior, rematadas con espejuelos y borlones, cuelgan del techo y se sujetan con hebillas, para que los lacayos, que viajan de pie en el púlpitillo, se agarren a ellas.

Destaca en la parte posterior del carruaje, el púlpitillo de plataforma de gran tamaño, para dos lacayos, en cuero verde en su parte superior, y de cuero marrón en los laterales, con claveles bordados en rojo y hojas doradas con técnica de matizado. Todo ello está sujeto con junquillos de madera en dorado con clavos de metal en buen estado. Este trabajo tan esmerado del cuero bordado y que llama la atención por su delicadeza de ejecución, se repite en los correones de cuero de la suspensión.

El pescante es de tumba y está colocado a la misma altura que el techo, lo que indica la fecha de 1800. El

reposapiés del cochero presenta una decoración similar a la de la caja con las franjas verticales. Ocupa el centro una placa dorada con decoración en el tono, rematada por una concha o venera dorada, que enlaza a través de guirnaldas con los extremos.

La parte interior de la caja va tapizada con dos clases de tela. Destacan las cortinillas de tafetán de seda natural con bordados o sobrepuestos de lentejuelas de plata y flecos y borlas rematando la parte inferior. Está recogida formando doseles, que asoman en la parte superior de las ventanillas, el resto del interior está tapizado con tela de rayas en tonos rosa y granate y rematada con galones y flecos de pasamanería a juego, que parece corresponder a finales del XIX.

Todos los paneles, techo, puertas, están tapizados con la misma tela y muy acolchados. Remata todos los bordes, los encuadres de las ventanas, puertas, paneles, una ancha cinta de pasamanería en los tonos rosas y granates, similar a las que cuelgan en la parte posterior para los lacayos. También está totalmente tapizada a juego con el resto, la escalera de peldaños plegables que se coloca en el interior y posibilita el acceso a la cabina, que está suspendida a gran altura, como era usual en la época.

Cuatro ballestas de láminas de acero en forma de S, ligeramente curvadas y colocadas en sentido oblicuo, forman la suspensión. Están cuidadosamente decoradas sobre fondo dorado con hojas de laurel y coronas entrelazadas con dibujos en verde.

La caja está suspendida por correones, que parten del extremo superior de las ballestas y van a la parte inferior de la caja. Dos correas dobles sujetan el centro inferior de la caja con las varas, para evitar balanceos fuertes. La suspensión se gradúa con cuatro garruchones metálicos colocados en las sopandas. Todas las guarniciones de la carroza presentan gran unidad decorativa, con el motivo de claveles bordados sobre el cuero, en rojo y amarillo, en excelente estado de conservación.

El tiro o chasis se compone de dos varas de metal volteadas de cuello de cisne con sección reducida, situadas debajo de la caja. Probablemente las ballestas y las varas sean de fabricación inglesa, como era frecuente en la época, por la importante y pionera industria del acero desarrollada en dicho país. Las de las otras berlinas del Museo tienen la marca SLATER-LONDON grabadas en ellas.

El tren delantero se compone de un eje curvado de madera, reforzado por otro de metal, que une las dos ruedas. Sobre el eje superior se insertan las ballestas delanteras, sujetas con piezas de metal y grandes tuercas.

Del eje delantero superior, parten también los hierros curvados que sostienen el pescante, y descansan sobre unas

tallas de madera representando bustos de mujer o efigies aladas, todas ellas finamente doradas.

Un eje curvo de madera une las ruedas traseras y está fuertemente reforzado por barra de hierro, en su parte inferior, y atravesado por dos varas que se rematan en una pieza paralela al eje, en la que se sujeta la parte inferior de las ballestas traseras y sirve de soporte al pulpito.

Todo el tren trasero tiene gran decoración en madera con tallas doradas y dos mascarones que sobresalen y apoyan en los hierros curvados, como era usual en la época.

El carro es de madera pintada en rojo con adornos en dorado de muy delicada factura.

Las ruedas traseras son de gran diámetro, tienen 14 rayos, de sección elíptica, decreciente desde el centro a los extremos. Son de madera pintada en rojo, con decoración de flores eses y puntos en dorado. Doce rayos forman las ruedas delanteras, de menor diámetro, y con decoración similar a las traseras.

Los materiales empleados en la ejecución del carro son, las ruedas, pinas y cubo, de madera de encina, resistente, dura a los golpes y de buena conservación.

Se ha limpiado recientemente, cuando se trasladó al Museo y su estado de conservación es satisfactorio. Lo mismo ocurre con la tapicería y con las guarniciones, de gran belleza y calidad.

Para datar la berlina nos fijaremos en detalles técnicos y estilísticos. Se trata de una berlina de finales del XVIII y principios del XIX. Confirma esta hipótesis la forma de la caja, de tipo trapezoidal, lo mismo que el número y forma de las ventanas, también trapezoidales. Otro dato interesante, lo suministra el tipo de chasis a la inglesa, y de suspensión, con cuatro ballestas de láminas de acero en forma de S, que se utilizaron a finales del XVIII y comienzos del XIX, para dejar paso más tarde, a las ballestas en forma de C y a la doble suspensión, con ballestas en C y en S, hacia 1820.

La caja va suspendida a gran altura, por lo que posee en el interior una escalera de metal, con peldaños plegables, que se coloca verticalmente en el momento de la marcha. Es otro dato interesante para fechar la berlina, lo mismo que la considerable altura del pescante, casi al mismo nivel que el techo de la caja, usual en torno a 1800.

En cuanto a los datos estilísticos, confirman la cronología, los finos motivos decorativos, que están relacionados con el estilo Carlos IV y el Imperio. La diadema que corona el techo de la caja, las finas grecas con motivos florales y de hojas, que rodean las ventanas y la parte superior de la caja, las figuras de las cuatro esquinas, que apoyan en repisas o peanas de fina factura y connotaciones Imperio, lo mismo que los mascarones y figuras que rematan la parte posterior del carruaje.

Otro elemento interesante es la decoración a franjas verticales, alternando, reiteradamente unos motivos decorativos de escaso tamaño, que cubre la parte inferior de la caja, lo mismo que la greca o franja horizontal que subraya la mitad de la carroza, y que recorre la línea inferior de las ventanas, con medallones en grisalla y pequeños vasos. Todo ello, recuerda un estilo Imperio.

La procedencia o fabricación de la carroza, sin documentación que la autentifique, es difícil de precisar. Las piezas inglesas, tanto las ballestas, como las varas en cuello de cisne, son artículos fabricados en Inglaterra para la exportación, y que se podían encontrar a través de todo el continente europeo en el siglo XVIII. Ya hemos visto como las otras dos berlinas del palacio de Dos Aguas, llevan ballestas similares en forma de S, con la marca SLATER-LONDON, grabada. Las ruedas y carro, con cierto estilo italiano, bien pudieran haber sido realizados en Valencia, donde existía un Gremio de Maestros de Cocheros y Carros, cuyas Ordenanzas fueron aprobadas por Real Acuerdo, en 1753, y que fueron publicadas y dadas a conocer en nuestro trabajo.⁽³⁾ En cuanto a la caja, de sobra es conocida la maestría de los artesanos valencianos para todo tipo de trabajo manual. Un factor importante que facilitaba la realización de cajas, fue la meticulosa descripción que realizaba la Enciclopedia Francesa de Diderot y D'Alambert, publicada por aquellos años, con dibujos a escala perfectamente acotados y explicados, según el tipo de coche que se quisiera fabricar.⁽⁴⁾

Con este ligero estudio, damos a conocer una interesante carroza valenciana que se suma a la colección de carruajes del Museo Nacional de Cerámica, que muestra ejemplares desde la espléndida Carroza de las Ninfas, barroca, documentada en 1753, realizada por *Vergara y Rovira*, con carro de tipo italiano, hasta las tres berlinas de los marqueses de Boil Serdañola, Dos Aguas y Llanera, que se pueden situar en torno a 1790-1800, con elementos ingleses en la suspensión y chasis, y decoración entre los estilos Carlos IV e Imperio.

Nuestro deseo es que en fecha próxima puedan contemplarse, debidamente instalados, en las nuevas salas del Museo, cuyas obras de restauración se están prolongando demasiado tiempo.

CARMEN RODRÍGO ZARZOSA

(1) RODRIGO ZARZOSA, CARMEN. Carruajes del Palacio de los Marqueses de Dos Aguas: Museo Nacional de Cerámica. Madrid: Ministerio de Cultura, D.L. 1991, p. 73-101.

(2) Idem. p. 85, fig. 40.

(3) Idem. p. 129-134.

(4) Diderot et D'Alambert. L'Encyclopédie: Sellier-Carrosier. Charron. Barcelona: Inter-Livres. D.L. 1988.