

# REALES SITIOS

REVISTA DEL PATRIMONIO NACIONAL. AÑO IV. NUM. 13. TERCER TRIMESTRE 1967. PRECIO: ESPAÑA, 60 PTS.; EXTRANJ., \$ 2,00



# ARTE DEL PATRIMONIO NACIONAL



- EL ESCORIAL, libro editado con motivo de la fundación del IV centenario del Monasterio.
- EL ESCORIAL. «Octava maravilla del mundo». Un libro para todos por su contenido.
- Libros históricos y artísticos.
- GUIAS TURISTICAS de Sitios Reales.
- Tarjetas y diapositivas.
- Miniaturas de piezas de la Real Armería.

Pedidos para Madrid, provincias y extranjero en:

**LIBRERIA-EDITORIAL DEL PATRIMONIO NACIONAL**  
Plaza de Oriente, 6 (Esquina a Felipe V)

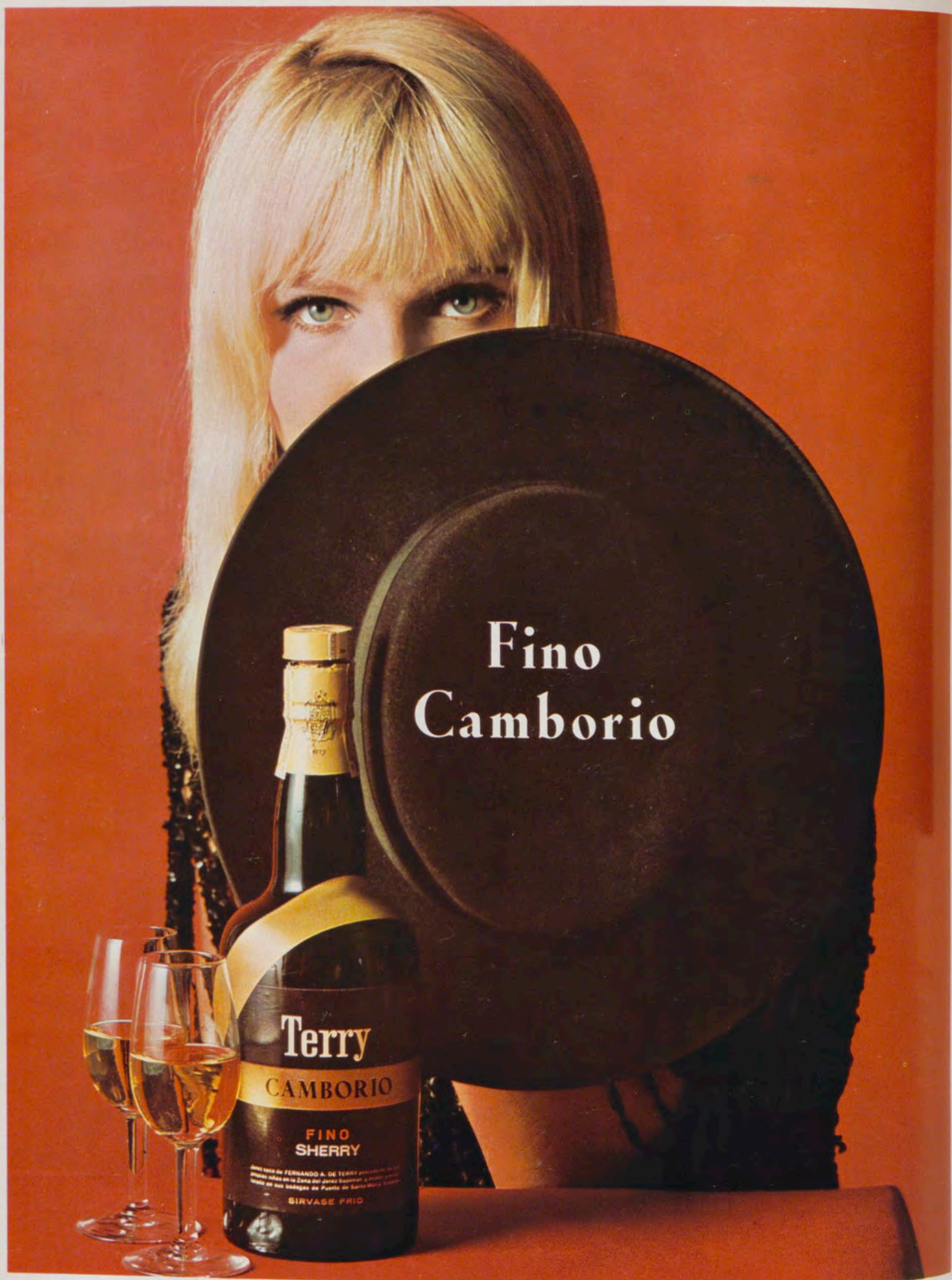
Teléfono 241.80.37. - MADRID (13)

# YBARRA

SEVILLA



**CRUCEROS**  
**SERVICIOS TRASATLANTICOS**  
**SERVICIOS DE CARGA**



Extraordinario jerez seco de Terry



## esta Lavamat "Bella" es la lavadora más vendida de Europa

(Y no sólo porque —además de lavar, aclarar y centrifugar— perfume y almidone la ropa...

Este es un simple detalle... comparado con los adelantos técnicos que le ofrece la Lavamat "Bella" de AEG.

Por ejemplo, ¿sabe usted que la Lavamat "Bella" dispone de 11 PROGRAMAS DE LAVADO, cada uno apropiado para un tipo de tejido y grado de suciedad? (¿Conoce usted alguna lavadora que pueda ofrecerle otro tanto?).

¿Sabe usted que, por su sistema de vaivén 3x2, la ropa no roza JAMAS el tambor de la Lavamat "Bella", con lo que se evitan los destrozos de prendas tan frecuentes en otras lavadoras?

¿Sabe usted, como dato comprobado, que ninguna otra lavadora supera en PROFUNDIDAD DE LAVADO a la Lavamat "Bella"?

En fin, en la Lavamat "Bella" ni siquiera es preciso introducir sobre la marcha el detergente. ¡Usted gana INTEGRRO el tiempo que tendría que dedicar a atender la lavadora! (Y ESTO, DESDE LUEGO, NO ES PUBLICIDAD...).

Y, además, Lavamat "Bella" es COMPLETAMENTE SILENCIOSA; no transmite vibración sobre el piso ni siquiera durante la centrifugación (¡UN IMPORTANTE AHORRO DE NERVIOS!); es PERFECTAMENTE SEGURA: en cuanto la puerta de protección exterior se abre unos 30°, deja de funcionar (¡AHORRO DE ACCIDENTES!); todas las piezas que tienen contacto con el agua son de ACERO INOXIDABLE (¡AHORRO DE REPARACIONES!); puede acoplarse como un mueble más en las

modernas cocinas por elementos y se adosa perfectamente a la pared, lo que reduce aún más su pequeño volumen (¡AHORRO DE ESPACIO!).

Junto a estos elementos técnicos, el que la Lavamat "Bella" ADEMÁS perfume y almidone la ropa, apenas tiene la mínima importancia.

Porque son todas estas cualidades reunidas las que han hecho de la Lavamat "Bella" de AEG la lavadora más vendida de Europa.

# AEG

IBERICA DE ELECTRICIDAD, S.A.



# CAJA DE SEGUROS REUNIDOS, S. A.

Barquillo, 17  
MADRID (4)

Dirección telegráfica: CASER

Teléfono 222.65.60 (tres líneas)

SEGUROS DE ACCIDENTES  
DEL TRABAJO

ACCIDENTES INDIVIDUALES

INCENDIOS

AUTOMOVILES

VIDA

PEDRISCO

CREDITO

TRANSPORTES

ROBO

RESPONSABILIDAD CIVIL

Y GANADOS

CASER



**T**  
TAPICERIAS GANCEDO  
**G**

**MADRID:**

Velázquez, 21  
Recoletos, 1  
Almirante, 17

**BARCELONA:**

Rambla de Cataluña, 97  
Mallorca, 186  
Juan Sebastián Bach, 9

**OVIEDO:** Melquiades Alvarez, 12

**TORREMOLINOS:** Carretera de Cádiz-Montemar

**GRANADA:** Recogidas, 32

**PALMA DE MALLORCA:** P. Bartolomé Pou, 64



sobre  
ruedas...



Jobo

..con nuestros cheques de viaje.

CHEQUE DE VIAJE  
B N° 066231  
Confederación Española de Cajas de Ahorro  
ALCALÁ 21 - MADRID - 14

Firma \_\_\_\_\_ (Lugar y Fecha)  
Páguese a la orden  
la cantidad de **MIL PESETAS**  
El Subscritor **1000** PESETAS

Firma \_\_\_\_\_  
S.R.L.A.\*

utilice los servicios de  
las cajas generales \*  
de ahorro \*

# el placer diario que **descansa** **badedas** el baño-masaje vitaminado

Prepárese un baño caliente...  
Deje correr el agua sobre  
una medida de badedas concentrado:  
el sol y la espuma en su baño...  
¡Qué fragancia de océano y de bosque!

Deslicese  
en su baño-masaje badedas.  
El extracto de castaña de la India  
en badedas estimula la circulación  
de la sangre como un verdadero masaje

Salud de badedas para su epidermis.  
Limpia, pura, ligera,  
Ud. está lista  
para un sueño reparador.

Empiece el día en plena forma  
con una ducha-masaje badedas.  
Activa la circulación de la sangre,  
fortalece los tejidos,  
rejuvenece y da  
sensación de bienestar.



- badedas concentrado
- extracto de castaña de la India, regulador circulatorio
- vitaminas A, B<sub>3</sub>, E, F y H vivificantes y regeneradoras
- fragancia tonificante para todo el día

**badedas**  
concentrado  
BAÑO-MASAJE  
BAÑO-SALUD





# LOEWE

1846

Clarin

MADRID - BARCELONA - BILBAO - PALMA - SAN SEBASTIAN - SEVILLA - VALENCIA



PORTADA: Vista general del altar de Herrera Barnuevo en las Descalzas Reales.

REALES SITIOS. REVISTA DEL PATRIMONIO NACIONAL. MADRID. AÑO IV. NUM. 13. TERCER TRIMESTRE 1967. PRECIO: ESPAÑA, 60 PESETAS; EXTRANJERO, \$ 2; NUMERO ATRASADO, 75 PESETAS.

DIRECTOR: Fernando Fuertes de Villavicencio.—SUBDIRECTOR: Rafael Sánchez.—SECRETARIA DE REDACCION: Matilde López Serrano.—VOCALES: Ricardo Catoira, Angel Oliveras, Ramón Andrada, Federico Navarro.—ADMINISTRADOR: Eladio de Valdenebro.  
DIBUJOS: C. Hernández Bayón, Pedro Mairata, Eusebio Herráiz.—FOTOGRAFÍAS EN COLOR: Francisco Villanueva, Estudio Ballesta, Fisa, García Garrabella, Foat S. O. F. Ministerio de Información y Turismo, Sanz Vega, Carvajal.—FOTOGRAFÍAS EN NEGRO: F. Villanueva, Eusebio Herráiz, Tribaldos, Portillo, Fernando Nuño, S. O. F. Ministerio de Información y Turismo, Sánchez del Pando, Museo del Prado.  
EDITA: Patrimonio Nacional, Palacio de Oriente. Tel. 248.74.04. Madrid (13).  
IMPRIME: Raycar, S. A. Impresores. Matilde Hernández, 27. Tel. 271.91.00. Madrid (19).  
DEPOSITO LEGAL: M. 11.160.—64.

## sumario

	págs.
PORTICO, por F. F. de V.	11
HERRERA BARNUEVO EN LAS DESCALZAS REALES, por H. E. Wethey y A. S. Wethey	12
«SAN JUAN BAUTISTA», OBRA DE NICOLAS DEL ARCA, por Xavier de Salas	22
MUSEO DE CARRUAJES DEL PATRIMONIO NACIONAL, por Rafael Sánchez	25
CONSTRUCCION DE CARRUAJES, por Isabel Turmo	33
COMITIVA REGIA EN EL CASAMIENTO DE D. ALFONSO XII CON D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> CRISTINA DE AUSTRIA	41
PINTURAS DEL PATRIMONIO NACIONAL CON CARRUAJES, por M. <sup>a</sup> Teresa Ruiz Alcón	57
SAN SEBASTIAN, HISTORIA LARGA Y COMPLEJA, por José Luis Banús y Aguirre	65
EL REAL SITIO DE SAN SEBASTIAN, por José M. <sup>a</sup> Donosty	68
MULTIPLES Y RICAS FACETAS DE GUIPUZCOA, por E. D. P.	70
BREVE HISTORIA DEL CARRUAJE, por Alfonso de Carlos	78
CRONICA DEL PATRIMONIO NACIONAL	87

Distinguido señor:

Deseamos que sea de su agrado este número de REALES SITIOS, y le agradecemos muy sinceramente la atención que nos dispensa con su lectura.

Siempre, y en cualquier sentido, su juicio nos interesa. Envíenos las sugerencias que le gustaría ver realizadas en la Revista. Con el fin de que usted, algún pariente o amigo pueda recibir puntualmente los sucesivos números, nos permitimos acompañar un boletín de suscripción.

El Gabinete de Prensa del Patrimonio Nacional (teléfono 248.74.04, centralita del Palacio de Oriente, Madrid) se encuentra a su disposición para atender cuantas consideraciones nos haga usted.

MUCHAS GRACIAS

### Sugerencias:

13

#### BOLETIN DE SUSCRIPCION

NOMBRE: .....

DIRECCION: .....

LOCALIDAD: ..... PROVINCIA: .....

SE SUSCRIBE A LA REVISTA TRIMESTRAL REALES SITIOS DURANTE ..... AÑO

Firma: .....

Un año, cuatro números: España, 200 ptas.; extranjero, 360 ptas.

# LUGARES HISTORICO - ARTISTICOS DEL PATRIMONIO NACIONAL

## **PALACIO REAL. MADRID**

**Laborables:** de 10 a 12,45 y de 3,30 a 5,45.

**Domingo y festivos:** de 10 a 1,30 (excepto tardes).

Cerrado el 1 de enero, Viernes Santo, 25 de diciembre, 18 de julio y los días de credenciales (la tarde anterior y la mañana del acto).

## **MONASTERIO DE LAS DESCALZAS REALES. MADRID**

**Lunes, martes, miércoles y jueves:** de 10 a 1 y de 4 a 6.

**Viernes, sábados y domingos:** de 10 a 1.

Cerrado los mismos días que el Palacio Real.

## **PALACIO DE LA MONCLOA. MADRID**

**Laborables:** de 10 a 1 y de 4 a 6.

**Domingos y festivos:** de 10 a 1 (cerrado por la tarde).

Cerrado igual que el Palacio Real. También cuando reside un invitado del Gobierno español.

## **ERMITA DE SAN ANTONIO DE LA FLORIDA. MADRID**

**Laborables:** de 10 a 1 y de 3 a 6.

**Domingos y festivos:** de 10 a 1 (cerrado por la tarde).

Abierta todos los días del año.

## **CASITA DEL PRINCIPE, DE EL PARDO**

**Laborables y festivos:** de 10 a 1,30 y de 3,30 a 6.

Cerrada los mismos días que el Palacio Real.

## **SANTA CRUZ DEL VALLE DE LOS CAIDOS**

De sol a sol en todo tiempo.

## **MONASTERIO DE EL ESCORIAL**

**Laborables y festivos:** de 10 a 1 y de 3 a 6.

Cerrados los museos el 1 de enero, 28 de febrero (mañana), Viernes Santo (tarde), 18 de julio, 10 de agosto (tarde) y 25 de diciembre.

## **ARANJUEZ**

**Laborables y festivos:** de 10 a 1 y de 3 a 5,30.

Cerrados los museos el 1 de enero, Viernes Santo (tarde), 30 de mayo (tarde), 18 de julio, 4 ó 5 de septiembre (tarde) y 25 de diciembre.

## **MONASTERIO DE LA ENCARNACION. MADRID**

**Laborables:** de 10,30 a 1,30 y de 4 a 6.

**Festivos:** de 10,30 a 1,30.

## **MONASTERIO DE SANTA CLARA. TORDESILLAS (VALLADOLID)**

**Laborables y festivos:** de 9,30 a 1 y de 3 a 6.

## **LA GRANJA**

**Laborables y festivos:** de 10 a 1 y de 2 a 6.

Cerrado el 18 de julio.

## **MONASTERIO DE LAS HUELGAS. BURGOS.**

**Mañana:** 11 a 2; **tarde:** 4 a 6.

## **MUSEO DE CARRUAJES. CAMPO DEL MORO, MADRID**

**Laborables:** de 10 a 12,45 y de 3,30 a 5,45.

**Domingos y festivos:** de 10 a 1,30.

### **REGALOS VALIOSOS**

Como complemento a la invitación que le hacemos en la página anterior para que se suscriba a REALES SITIOS y para que nos envíe cuantas sugerencias estime convenientes, nos permitimos recomendarle la lectura de la última página de la Revista. En ese lugar damos noticia concisa de las publicaciones más destacadas del Patrimonio Nacional. Creemos que, por su singularidad y contenido, alguna de estas publicaciones le interesará a usted.

Las fiestas de Navidad están muy próximas. En esas fechas, y como muestra de afecto, es habitual hacer regalos. Como usted bien sabe, el libro, la obra de arte o la reproducción de la obra de arte, demuestra la elegancia espiritual de quien regala. En este sentido, el Patrimonio Nacional le ofrece una extensa gama de posibles obsequios. Puede usted obtener información de todo ello en la Editorial del Patrimonio Nacional (Palacio de Oriente, Madrid. Teléfono 248.74.04) o visitando la exposición de la Editorial en la plaza de Oriente, 6 (esquina a Felipe V), Madrid. Teléfono 241.80.37.

0,70 ptas.

# REALES SITIOS

REVISTA DEL PATRIMONIO NACIONAL

**PALACIO DE ORIENTE  
MADRID (13)**

# P O R T I C O

**H**AY acontecimientos en la actividad del Patrimonio Nacional que reflejan en síntesis, de manera singular y significativa, la compleja tarea artística que se lleva a cabo según decisiones del Consejo de Administración del Patrimonio que, fielmente, sigue las orientaciones de Su Excelencia el Jefe del Estado.

Un hecho concreto, y muy reciente, se encuentra dentro de esta serie de acontecimientos. Ha consistido en la inauguración de un nuevo Museo de Carruajes, en el Campo del Moro, de Madrid, a cuyo acto asistió el Caudillo, con su esposa, y destacadas personalidades de la vida política y artística del país. Esta inauguración resume las principales actividades del Patrimonio Nacional: restauración de obras en trance de desaparecer, instalación de nuevos museos, conservación de las diversas piezas artísticas y, en última instancia, difusión cultural de lo ya existente y de lo recuperado.

No es el momento de hacer una larga historia de la gestación y ejecución del Museo de Carruajes del Campo del Moro. Pero sí conviene decir, como prueba de lo afirmado anteriormente, que para poner en práctica esta idea —debida muy directamente al Caudillo de España— fue preciso ampliar y modificar el taller de restauraciones de carruajes. Así fue posible poner a punto los coches existentes y reparar por completo los que estaban casi destrozados. El resultado se ofrece ahora a los visitantes que —lo decimos con modestia, pero con orgullo— elogian la nueva instalación.

La creación de talleres especializados para la restauración de diferentes obras de arte, ha constituido preocupación primordial del Patrimonio Nacional. Cuando las necesidades lo exigieron, el Patrimonio decidió el montaje de un taller de restauraciones artísticas que ha permitido, y permite, salvar numerosas pinturas de su total destrucción. En esa línea, surgió el taller de relojería gracias al cual se han recuperado dos centenares de relojes de gran valor, tanto por su mecanismo como por su caja.

En este número que ahora tiene usted en sus manos, figuran diversos artículos referidos al nuevo Museo de Carruajes de Madrid, y a diferentes facetas de los coches de épocas pasadas. Por necesidades de espacio ha sido preciso dejar para el próximo número de «REALES SITIOS» algún otro trabajo sobre este tema, así como los artículos sobre toros, que completan el número monográfico con este carácter, que ya vio la luz.

Dada la actualidad del tema, era obligado presentar ahora el Museo de Carruajes. Un Museo cuyo significado se recoge en una de las placas que hay a la entrada del mismo, y que dice: «El Patrimonio Nacional plasmó la idea del Jefe del Estado en este edificio, próximo al lugar de las antiguas Caballerizas. Expresión viva, su contenido de un mundo que desconoció el apresuramiento, el tiempo empleado en su visita, os dará la medida de un gozo perdido.»

F. F. de V.

# HERRERABARNUEVO Y SU CAPILLA DE LAS DESCALZAS REALES

Por HAROLD E. WETHEY y SUNDERLAND WETHEY

«La Inmaculada» en el frontal del altar.



La Reina de Saba ante Salomón, y Abigail que sostiene el brazo de David.

## I.—EL ARTISTA

AUNQUE Sebastián Herrera Barnuevo tiene una reputación suficiente para suceder a Mazarino como pintor de cámara de Carlos II en 1667, muy pocos de sus trabajos han sido conservados<sup>1</sup>. Es más conocido como dibujante porque gran número de dibujos a pluma de considerable calidad le han dado una gran categoría entre los artistas españoles de esta especialidad<sup>2</sup>. Su más bella composición en óleo es el gran lienzo de la «Sagrada Familia», el cual, con su marco arquitectónico escapó al fuego devastador de 1936-38, que casi arruinó la Catedral de San Isidro de Madrid<sup>3</sup>.

Por esta razón, y con asombro considerable de uno de los autores (H. E. Wethey), se descubrió en 1961, en febrero, una capilla y retablo por Herrera Barnuevo, dedicado a la Virgen de Guadalupe en el claustro superior de las Descalzas Reales de Madrid. El hecho de que unos pocos meses antes se había abierto el claustro-al público por primera vez en cuatro siglos de existencia, explica la falta de conocimiento y fotografías de estos trabajos. Anteriormente el profesor Elías Tormo, fue favorecido con una autorización Papal en 1913 para visitar la clausura del Convento y estudiar los trabajos artísticos, pero el tiempo de que dispuso

<sup>1</sup> La versión inglesa de este trabajo apareció en forma más amplia con título: *Herrera Barnuevo and his Chapel in the Descalzas Reales*, «Art. Bulletin», XLVII, 1966, págs. 15-34; contiene un catálogo de las escenas simbólicas, las cuales se omiten en la traducción española. Para un estudio general del artista, ver la obra de H. E. WETHEY, *Sebastián de Herrera Barnuevo*, «Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas», II, 1958, págs. 13-41.

<sup>2</sup> Publicado por H. E. WETHEY, *Decorative Projects of Sebastián de Herrera Barnuevo*, «Burlington Magazine», XCVIII, 1956, págs. 40-46.

<sup>3</sup> H. E. WETHEY, *Herrera Barnuevo's Work for the Jesuits of Madrid*, «Art Quarterly», XVII, 1954, págs. 335-344.



Ester arrodillada ante Asuero, y Rebeca entre Isaac y Jacob.

no fue suficiente para examinar los monumentos con detalle, principalmente aquellos que no llamaron inmediatamente su atención<sup>4</sup>. Anticipándonos a posteriores discusiones sobre esta capilla, parece prudente, sin embargo, explicar la posición poco conocida de Herrera Barnuevo entre los maestros del barroco español.

Nacido en Madrid, en 1619, el joven artista fue enviado al estudio de Alonso Cano, poco después de que el maestro viniese de Sevilla a establecerse en Madrid en la primavera de 1638. Sebastián, ya con diecinueve años, tuvo oportunidad de perfeccionarse en todas las ramas de las artes, en las que su maestro era excepcional entre los artistas españoles, alternando la pintura con la escultura y arquitectura. En pintura, que es la que tratamos aquí, Herrera Barnuevo reflejó el estilo de Cano, en algún grado, pero menos de lo que pudiera esperarse. Los delicados querubines que jugueteaban en el cielo en muchas de las pinturas de Herrera Barnuevo, se distinguen por su atlético vigor y sólidos cuerpos de los que se ven en los trabajos de Cano con idéntico tema. Cano, sin embargo, prefería figuras más delicadamente modeladas y de un modo más suave, pudiendo, por tanto, distinguirse el estilo de los dos maestros, aunque por sus dibujos de paneles decorativos con ángeles y querubines han sido confundidos a menudo<sup>5</sup>.

Un trabajo independiente de Herrera Barnuevo es la «Natividad», en la sección más alta del altar de Cano, de Nuestra Señora de la Paz, en la iglesia de la Magdalena, en Getafe, cerca de Madrid. A causa de su alta posición y de la capa de polvo que cubría el lienzo, los dibujos no eran reconocibles hasta que la pintura fue limpiada y restaurada en 1956<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> ELÍAS TORMO, *En las Descalzas Reales*, Madrid, 1915-17, pág. 87.

<sup>5</sup> H. E. WETHEY, *Alonso Cano's Drawings*, «Art Bulletin», XXXIV, 1952, páginas 217-234. Ver también nota 2.

<sup>6</sup> H. E. WETHEY, *Alonso Cano, Painter, Sculptor and Architect*, Princeton, 1955, figura 64.



Judit decapita a Holofernes como muestra de heroísmo.

Entonces, el profesor Diego Angulo apreció la mano del artista, que es inconfundible, en los dos querubines que portan la banderola<sup>7</sup>. El contrato de Cano para el retablo fue hecho en septiembre de 1645. Aunque Cano mismo asignó la pintura de la «Natividad» a su discípulo Herrera Barnuevo, la principal fuente para esta composición no fue Cano, sino Correggio. Parece seguro que el granadino también admiraba a Correggio; por ejemplo, como se ve en su «Madonna», en Guadalajara, y en los hermosos dibujos a lápiz sobre el mismo tema, conservados en el Museo del Prado.

El único otro trabajo de Herrera Barnuevo, con fecha, es el últimamente identificado altar dedicado a Nuestra Señora de Guadalupe (1653), del cual es contemporáneo el de la Sagrada Familia en San Isidro de Madrid. Este último, citado por todos los escritores españoles, comenzando por Palomino<sup>8</sup>, es la obra maestra de pintura de Herrera Barnuevo. Aquí, las figuras de la Sagrada Familia y querubines están dibujados con todo el encanto que usualmente ha caracterizado a los mejores dibujos del maestro. La destreza y la elegancia del movimiento y la postura que se encuentran en el retablo de San Isidro, supera a sus otras pinturas. Aunque la influencia del maestro de Herrera Barnuevo, Alonso Cano, es notable en sentido general, su admiración por Pablo Veronese, puede ser apreciada en los tonos, amarillo, rosa y violeta, tanto como en los interiores palaciegos y paisajes distantes.

No obstante, los ondulantes ropajes, principalmente en la figura de la Madonna, eran claramente trazos barrocos de Herrera Barnuevo, sin conexión con los estilos de Cano y Veronese. El lienzo muy oscurecido, en lo alto del mismo altar, representa el «Martirio de los Jesuitas en el Japón», el boceto preparatorio para el cual está en el Museo Albertina de Viena. En este sentido, los colgantes vestidos y los redondos pliegues,

revelan una obvia dependencia con esculturas romanas antiguas, características de muchos de los dibujos del artista y también de algunos cuadros, un punto sobre el que volveremos brevemente.

En lo alto de la misma capilla, Herrera Barnuevo pintó un hermoso y decorativo fresco perfectamente conservado —nunca fotografiado o mencionado anteriormente— que es típico de su estilo ornamental. Las hojas ondulantes que se aprecian en él, están en todos los dibujos decorativos del artista. Por ejemplo, en el relicario del «Corazón de Santa Teresa» (Madrid, Academia de San Fernando), el altar de San Isidro (Madrid, Biblioteca Nacional) y el «Cofre» (Florenza, Uffizi)<sup>9</sup>. Los cartuchos, así como las hojas, repiten exactamente los motivos que aparecen en la escultura de madera dorada que se encuentra a la entrada de la capilla de las Descalzas Reales. Los querubines con sus cuerpos vigorosos y actitudes atléticas de contornos fuertemente acentuados, del fresco superior y los grandes lienzos en el altar bajo, son virtualmente una firma de Herrera Barnuevo.

Un eslabón estilístico de todos estos trabajos está proporcionado por dos dibujos que se conservan en la Galería de los Uffizi<sup>10</sup>, erróneamente atribuidos a Francisco Rizi, pero que obviamente son de Herrera Barnuevo. La ancha expansión de los espejos parece sugerir el afecto por el cristal por parte del artista, que utilizó espejos en el altar de las Descalzas Reales. El uso de los espejos por Herrera Barnuevo, trae a la memoria el famoso Salón de los Espejos, en el destruido Alcázar de Madrid. Esta habitación, vuelta a decorar bajo la dirección de Velázquez, se perdió definitivamente en el gran incendio que destruyó el viejo Alcázar en 1734, y es conocido en líneas generales por los retratos de Carlos II de Carreño de Miranda<sup>11</sup>. En ellos, las grandes águilas de los Habsburgo sobre los espejos, no tienen relación con los dibujos de Herrera Barnuevo, quien fue comprometido para pintar el techo de una habitación de más pequeño tamaño. De este hermoso esquema no quedan rastros en el Palacio de Aranjuez ni en las mansiones de los nobles españoles.

El aspecto de Herrera Barnuevo como retratista, permanece en el limbo de las conjeturas. Que fue pintor de cámara de Carlos II en 1667 es

<sup>7</sup> DIEGO ANGULO IÑIGUEZ, José Antolínez, «Archivo español», XXXII, 1959, página 93. Jesús Niño está totalmente restaurado. Tamaño del lienzo: 1,91 x 1,61 m.

<sup>8</sup> ANTONIO PALOMINO, *El parnaso español pintoresco con las vidas de los pintores*, Madrid, 1724, edición 1947, pág. 968. ANTONIO PONZ, *Viaje de España*, Madrid, 1776, tomo V, segunda división, 27; CEÁN BERMÚDEZ, *Diccionario de los más ilustres profesores de las Bellas Artes en España*, Madrid, 1800, II, pág. 288.

La arquitectura del altar es también atribuida a Herrera Barnuevo por las fuentes ya citadas. Sin embargo, Bonet Correa argumenta en favor de la atribución de la arquitectura al hermano Bautista en su importante artículo, *El túmulo de Felipe IV de Herrera Barnuevo*, «Archivo español», XXXIV, 1961, pág. 294.

Las dos Trinidades comprenden la Virgen, San José y Cristo Niño, horizontalmente sobre la tierra y verticalmente Dios Padre, el Espíritu Santo y el Cristo Niño (el Espíritu Santo como una paloma). Para la significación del tema en general, ver EMILE MÅLE, *L'art religieux après le Concile de Trente*, París, 1932, página 312. La extraordinaria popularidad del tema en general en las tierras españolas se puede explicar por varios grabados, especialmente los de Schelte a Bolswert, copiados de un cuadro de Rubens. Estos grabados habrán sido conocidos por Herrera Barnuevo y Murillo, así como los pintores coloniales españoles (FRANCISCO STASTNY, *La presencia de Rubens en la Pintura colonial*, Lima, 1965).

<sup>9</sup> H. E. WETHEY, *Burlington Magazine*, XCVIII, 1956, figs. 7, 9, 11-13. La parte inferior del dibujo para el relicario del corazón de Santa Teresa, perteneciente a la colección Boix, apareció recientemente en poder de un comerciante de Madrid (ilustrada por SÁNCHEZ CANTÓN, *Dibujos españoles*, Madrid, 1930, V, lám. 364).

<sup>10</sup> E. SANTARELLI, *Catalogo della raccolta di disegni autografi*, Florenza, 1870, números 10.165 y 10.166, cada uno de 203,5 x 205,8 mm., en tinta y lavado sepia.

<sup>11</sup> La habitación está descrita por Palomino en su vida de Velázquez. Ver también la obra de IVES BOTTINEAU, *L'Alcazar de Madrid et l'inventaire de 1686*, «Bulletin hispanique», LX, 1958, págs. 34-47.



Jael introduce la clavija en la frente de Sisara.

bien conocido, y Palomino es la autoridad que declaró que había hecho retratos de Carlos II niño y posteriores. Solamente uno de éstos se ha descubierto. Este es Carlos II a la edad de cinco o seis años, en la colección de Leopoldo Gil Nebot en Barcelona<sup>12</sup>. La figura infantil, siguiendo la tradición que inició Velázquez, ocupó todo el ancho de una habitación de palacio y tiene un considerable encanto, aunque el traje es demasiado rígido en su dibujo. Absolutamente inequívocos elementos de Herrera Barnuevo son los querubines regordetes que juegan arriba y el águila coronada de los Habsburgo, y el niño con la cadena y la insignia de la Orden del Toisón de Oro.

Con estos datos, sería posible asignar eventualmente a Herrera Barnuevo algunos de los retratos que han sido catalogados entre los de los discípulos de Velázquez. Uno que puede ser atribuido es la copia de la cabeza de Inocencio X, de Velázquez, obra que, indudablemente, abandonó España en el período napoleónico y que se exhibe en el Museo de Tours. Del Director de este Museo, Boris Lossky, viene la información de que antes de estar forrado el lienzo tenía el nombre de Herrera Barnuevo en letras del siglo XVII o del XVIII. Como este artista es virtualmente desconocido para todos, excepto para los especialistas en arte español, no parece que exista ninguna razón para poner su nombre por prestigio o ganancia financiera. Además, el estilo confirma sus atributos tradicionales, que son, como se ha dicho, la manera tan personal de Herrera Barnuevo de dibujo vigoroso y aplicación vigorosa del color. La carne rojiza, las sombras profundas y el fondo de verde oscuro en lugar de rojo, difieren del original de Velázquez, mientras que el color rojo de la «berretta» y muceta por fuerza sigue al original. El retrato de Velázquez de Inocencio X, que está en la colección Doria Pamphili de Roma, era bien conocido en el siglo XVII por numerosas copias. Velázquez mismo trajo a España su propia réplica para Felipe IV; según Palomino y otros, aparece en el inventario hecho a la muerte del maestro en 1660<sup>13</sup>. El problema enormemente complejo de las numerosas copias del retrato de Inocencio X no nos concierne aquí, en vista del hecho de que Herrera Barnuevo fue maestro de las obras y pintor de cámara entre 1662-1671, y tenía acceso al Palacio Real, donde las obras de los maestros estaban expuestas. Es igualmente obvio que la copia de Tours no es una de las muchas copias que han sido citadas hasta ahora.

## II.—LA CAPILLA DE NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE

La pequeña capilla de Nuestra Señora de Guadalupe en el claustro de las Descalzas Reales, de Madrid, contiene 68 paneles pintados al óleo sobre espejos y está fechada, por inscripción, en 1653. Aunque no hay documentación, el estilo de las pinturas y la existencia de los dibujos preparatorios para algunas figuras no hace posible dudar de su autenticidad. La hermosa puerta de madera dorada está decorada en la parte superior por esculturas en madera, también dorada, figurando rolos de pergamino y hojas arremolinadas que identifican, como ya se ha dicho, los motivos decorativos en los numerosos dibujos del maestro. También notables son las dos suntuosas águilas de los Habsburgo que guardan la inscripción que incluye la fecha y los nombres de Ana Dorotea y su padre, el emperador Rodolfo II. La verdad es que ninguna de las pinturas del altar iguala la superior calidad de estas esculturas, que señalan a Herrera Barnuevo como un maestro del dibujo decorativo. Es de notar que estas águilas son similares a las del retrato de Carlos II y a los dibujos de un «putti» y de un águila de la Biblioteca Nacional de Madrid. Al abrir las puertas nos encontramos con el resplandeciente altar, pintado sobre espejos, y los 21 paneles del mismo material colocados en las paredes. Los querubines que están sobre el dosel que flanquea la inscripción «NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE» y los de la luna creciente tienen todo el espíritu familiar, las actitudes energías y la rotundez regordeta, típica del estilo del artista. Igualmente encantadores son los querubines pintados en el gran cuadro central, que con cintas tendidas entre ellos, sujetan los atributos de palmas y rosas y una corona de lilas, tendida como un halo para la Virgen. La estatua de la Virgen de Guadalupe, por Herrera Barnuevo, desgraciadamente se ha perdido. Debió haber sido hecha en alto estilo barroco, igual que el resto del altar. Su escultura se reemplazó por una pequeña estatua de la Virgen y el Niño, fechada alrededor de 1500, que no encaja dentro del estilo del altar. Para compensar la inusitada dimensión de la figura, se colocó una gran corona de plata sobre su cabeza. La época en que la estatua de Herrera Barnuevo desapareció se desconoce, y no hay descripciones de su existencia; además, la actual abadesa del Convento no tiene información sobre el tema. La época más probable de esta pérdida sería la de la ocupación napoleónica en Madrid, al principio del siglo XIX.

Cierto número de dibujos atribuidos a Herrera Barnuevo, pueden ser ahora reconocidos como estudios preparatorios para alguno de estos paneles. Ellos confirman la paternidad del altar a primera vista. El dibujo de Jael y Sisara es inequívocamente el estudio para la pintura, a la cual corresponde en numerosos detalles<sup>14</sup>. Aquí los colgantes ropajes

<sup>12</sup> Descubierto y publicado por DIEGO ANGULO en *Archivo español*, XXXV, 1962, página 71. Estaba en préstamo en el Museo de Barcelona, 1918-1950. Ver también H. PAUWELS, *La toison d'or, Exposition*, Brujas, 1962, núm. 214, pág. 241, ilustrada.

<sup>13</sup> El inventario está publicado en *Varia Velazqueña*, Madrid, 1960, II, pág. 396; también *Velázquez, Homenaje en el tercer centenario de su muerte*, Madrid, Instituto Diego Velázquez, 1960, pág. 312.

<sup>14</sup> A. M. BARCIA, *Catálogo de la colección de dibujos originales de la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1906, núm. 390, tamaño 240 x 298 mm. Barcia y Wethey (*Art*

y los pliegues fruncidos *all'antica*, recuerdan los dibujos de Herrera Barnuevo y la pintura del «Martirio de los Jesuitas en el Japón» mencionada anteriormente.

Otros cuatro dibujos a plumilla, con lavado sepia, fueron empleados también para esta capilla y para las existentes en la destruida capilla de Nuestra Señora del Buen Consejo en San Isidro. Estos son: Judit, Débora, Ester y la madre de Sansón<sup>15</sup>. La atribución a Herrera Barnuevo de las pinturas en los colgantes de la cúpula y en la bóveda viene de Palomino, seguida por Ponz y Ceán Bermúdez. Considerando que esta capilla fue destruida en 1937 durante la guerra española, debemos creer la palabra de Barcia y Tormo<sup>16</sup>, que conocían los dibujos preparatorios, también como las pinturas finales anteriormente a su destrucción. Desgraciadamente la capilla no fue nunca fotografiada, o descrita de otro modo que en términos vagos y generales.

La elegante Judit, como aparece en el dibujo para el colgante, fue modificada en el panel, en el vestido y joyería. Nuevo boceto preparatorio del querubín que lleva la inscripción «proprios protegit» fue necesario<sup>17</sup>, ya que la forma rectangular de la pintura necesitaba desviar aquel detalle y ponerlo a la derecha. La madre de Sansón tiene menos modificaciones al pasar del dibujo al panel. La mayor de ellas es el envolvimiento con discreto ropaje del pecho y la separación de la inscripción en dos partes, de acuerdo con el modelo que prevalece en toda la capilla.

El panel con Ester conserva la postura y la inscripción que figura en el dibujo, pero el recargado diseño y el brocado del vestido no constituyen una mejora en la versión de la pintura. En el caso de Débora la figura representada con una palma en la mano derecha y un cetro en la izquierda, sigue más fielmente al dibujo, aunque el vestido azul pálido y los ropajes amarillos han sido un poco detallados. La parte superior de la figura está circundada por una arrebatadora cinta con espléndidos caracteres caligráficos. Las cintas flameando, a las cuales Herrera Barnuevo era tan aficionado como se demuestra en el altar que estamos detallando, como sabe cualquier historiador, tiene una larga y venerable tradición, a través de la historia del arte que parte de los tiempos del Ara Pacis de Augusto en Roma, y revive en la Italia del Renacimiento con su pintura y escultura. Aunque no parece que Herrera Barnuevo haya visitado nunca Italia, estos motivos eran bien conocidos de él por las estampas de Marco Antonio Raimondi, de las series de Cúpido y Psyche de Rafael en la villa Farnesina de Roma y por numerosos grabados del siglo XVI.

Sobre el frontal del altar de bronce dorado que tiene un recuadro de cartuchos en madera dorada, aparece una de las más bellas figuras de la capilla, «La Virgen de la Inmaculada Concepción», que flota sobre la luna creciente, tal como ella triunfa de la serpiente, símbolo del pecado original. Su vestido rosa y azul de seda, iluminando su elevación, contrasta con el manto azul pálido que circunda su cabeza como un halo. Aunque no es el estudio preparatorio de esta figura, el dibujo a plumilla de Herrera Barnuevo en la Fundación Lázaro Galdéano, está íntimamente relacionado en estilo y composición<sup>18</sup>.

Es un hecho curioso, que este mismo ribete de encaje de su vestido, se repita en muchos de los ropajes, tanto de hombre como de mujer, en la capilla. Herrera Barnuevo tiende frecuentemente a sobreelaborar los ornamentos y vestidos, especialmente en las figuras de Ester y Rebeca. En la última, el artista emplea para vestir a Rebeca un atuendo rayado y listado, y modelos similares se repiten sin mucha variación en las escenas de Salomón y la Reina de Saba, Ruth, Elisa y la Sulamita. Los pintores venecianos parecen ser el punto de partida de la frecuente aparición de vestidos similares en las pinturas de Veronese, Tintoretto y Tiziano, en sus diferentes versiones de la Magdalena en penitencia.

Una costumbre fue establecida por los maestros del Renacimiento y el barroco, que diseñaron fantásticos vestidos con poco parecido con los contemporáneos cuando presentaban escenas con personajes del Viejo Testamento. Turbantes y otros tocados, y complementos exóticos, han sido relacionados con los vestidos de teatro, en los que cada artista utilizaba su propia imaginación. A este respecto, los vestidos llevados por los personajes del Viejo Testamento en la capilla de Herrera Barnuevo de Nuestra Señora de Guadalupe, siguen la tradición de fantasía artística. Parece igualmente claro que había estudiado cuidadosamente la pintura bíblica de los dos grandes modelistas venecianos Veronese y Tintoretto, que estaban bien representados en la colección real española.

Los bajos collares y los ropajes sueltos, con los velados corpiños de las mujeres del Viejo Testamento en Herrera Barnuevo, deben su origen a su estudio de la pintura veneciana del siglo XVI, aunque su maestro, Alonso Cano, ocasionalmente usó similares escotes. Las pinturas de Tin-

toretto, «Salomón y la Reina de Saba» y «José y la esposa de Putifar», que Velázquez había adquirido para Felipe IV en 1648-51, durante su segundo viaje a Italia<sup>19</sup>, proporcionaron a Herrera Barnuevo una nueva fuente de inspiración, con la idea veneciana de pesados brocados y exóticos vestidos orientales. Aunque parece seguro que él no copió exactamente estos prototipos, sí los adaptó a sus propósitos y manifestó gran predilección por los vestidos recargados en sus propias versiones de los vestidos de Veronese.

Del mismo modo, aunque Herrera Barnuevo frecuentemente colocó las figuras en posiciones oblicuas, posición predilecta en la pintura del barroco, no obstante parece probable que el más antiguo maestro, Tintoretto, fue también fuente de sus ideas a este respecto. Particularmente se nota la influencia de Tintoretto en estas poses oblicuas, y parece convincente cuando se consideran juntas las figuras del manierista en su excepcional estatura y el pelo rizado en los jóvenes; por ejemplo, David en la escena con Abigail, Jacob en la escena con Rebeca y Salomón en el episodio con Bersabé, donde se notan fuertes reminiscencias de los maestros italianos. No obstante, los resultados son totalmente diferentes porque se confrontan, en un caso, un gran genio, y, en el otro, un maestro con talento, pero secundario.

El maestro de Herrera Barnuevo, Alonso Cano, contribuyó relativamente poco al estilo del pintor tal como se exhibe en la capilla de las Descalzas Reales. El genio de su maestro es más sereno y más español en su seriedad, y más andaluz en su raíz. Salomón sobre el trono se parece en composición y decoración artística al «Rey de España», de Cano (1642-45), en el Museo del Prado. Cano, en cambio, había seguido más fielmente la composición de Rubens para el retrato de Carlos V, ahora en la Academia de Viena<sup>20</sup>, y un trabajo del cual los españoles tenían conocimiento por grabados de las series decorativas que Rubens hizo para la entrada oficial del Infante don Fernando en Bruselas, en 1635, como nuevo Regente español en los Países Bajos.

La parte interior de la capilla de Nuestra Señora de Guadalupe, que contiene el altar, incluye los hermosos y atléticos querubines, tanto en pintura como escultura, y todos entran en la categoría de la más fina calidad característica de los trabajos de Herrera Barnuevo, como ya se ha dicho anteriormente. Los paneles sobre cristal relatan la vida de la Virgen en términos simbólicos; su iconografía será explicada en la parte tercera de este trabajo. Desde un punto de vista estilístico necesita decirse, ya que la principal intención del artista fue reflejar los objetos con precisión, para el propósito fundamental de la ilustración. Los colores, reducidos principalmente a grises y blancos, contra un cielo azul, ayudan a subordinar estas pequeñas escenas a las series más importantes de grandes figuras que reflejan las mujeres del Viejo Testamento. De vez en cuando, porque la naturaleza del asunto lo exigía, el artista tuvo oportunidad de crear una imaginativa y poética composición. Entre los más bellos están el «Protectio Trinitatis in Conceptione» y el «Protectio filii», en los cuales los objetos simbólicos tienen las enérgicas líneas y rítmicas curvas que Herrera Barnuevo amaba tanto, puestas en un imponente y romántico paisaje iluminado con blanca luz. En estos pocos casos los dibujos son especialmente atractivos para el ojo moderno por sus cualidades semi-abstractas.

Muchas de las mayores pinturas del altar de Nuestra Señora de Guadalupe tiene considerable encanto, especialmente la Inmaculada Concepción, y también Raquel, madre de Sansón, Sara, Rebeca y Abigail, aunque otras son provinciales. Actitudes con el brazo extendido, manteniendo una palma, se repiten en muchas ocasiones con la regularidad de ejecución de un tenor de ópera. Los abundantes trajes barrocos, tan característicos de Herrera Barnuevo, en sus curvas ondulantes y sus complejos pliegues, alcanzan su máxima efectividad en la Inmaculada Concepción. La paleta contiene azul, blanco, amarillo, verde, varios tonos de rojo y, ocasionalmente, pardo y negro, pero los colores están usualmente limitados a tres, en una escena, y las tonalidades tienden a medios y oscuros valores, de modo que las relaciones de color son armoniosas.

La totalidad de efectos de la capilla de Nuestra Señora de Guadalupe es de una decoración brillante, conseguida por la combinación de esculturas en madera dorada, espejos de miriados reflejos y escenas pintadas en brillantes colores. Como en la mayor parte del barroco, lo valioso del trabajo se pierde en la concepción decorativa del conjunto más que en la belleza individual de cada parte. Pocos paneles muestran la alta calidad de la obra del pintor en «La Sagrada Familia» en San Isidro. De todos modos, la capilla de Nuestra Señora de Guadalupe, junta la gracia (habilidad) del artista, como pintor, escultor y arquitecto, trabajos que no se encuentran a menudo en el barroco español. Revelando nuevas facetas en su estilo, la capilla incrementa considerablemente la talla de Herrera Barnuevo entre los maestros de la escuela de Madrid de la mitad del siglo XVII<sup>21</sup>.

Quarterly, XVII, 1954, pág. 340) afirman que esta copia fue preparatoria para la capilla del Buen Consejo en San Isidro en Madrid. Como esta lámina es rectangular debe haber sido una escena de la bóveda, más que a los colgantes.

<sup>15</sup> BARCIA, *ob. cit.*, núms. 386-389. Estos cuatro dibujos, aunque propiedad de la Biblioteca Nacional, se exhiben en el Museo Municipal de Madrid.

<sup>16</sup> ELÍAS TORMO, *Las iglesias del antiguo Madrid*, Madrid, 1927, I, págs. 160, 164, 169.

<sup>17</sup> BARCIA, *ob. cit.*, núm. 398.

<sup>18</sup> WETHEY, *Anales...*, fig. 14.

<sup>19</sup> Museo del Prado, núms. 388, 389, 394-396.

<sup>20</sup> LUDWIG MÜNZ, *Katalog und Führer der Gemäldegalerie*, Viena, 1955, núm. 58. Es materia de disputa hasta qué punto es obra autógrafa de Rubens.

<sup>21</sup> En El Escorial se conservan dos lienzos en estado ruinoso, «San Juan Evangelista en Patmos», en el claustro superior, y «San Juan Bautista», en la sacristía; los dos citados por el padre Francisco de los Santos en 1698. El «San Bernabé» en las salas capitulares, es atribución de Ponz y Ceán Bermúdez. Atribuidas con seguridad a Herrera Barnuevo son «El Cristo a la Columna», en



La madre de Sansón, medio inclinada sobre un león, sostiene el disco del Sol.

Sara empujando a Ismael niño, para alejarlo del pequeño Isaac.



### III.—LA ICONOGRAFIA DE LA CAPILLA DE LA CAUSA MARIANISTA

El Convento donde está localizada la espléndida capilla de Herrera Barnuevo, tiene un interés más que pasajero. Fundado en 1566 en un antiguo Palacio Real, por la hermana de Felipe II, Juana, Princesa Viuda de Portugal, esta casa franciscana, el Monasterio de la Madre de Dios de la Consolación, usualmente conocido como las Descalzas Reales, albergó a gran cantidad de mujeres de la Casa Real de Habsburgo, así como otras que se retiraron allí sin haber profesado como monjas. La primera de ellas fue la hermana de Juana, la Emperatriz María, viuda de Maximiliano II, que vivió allí en el apartamento real desde 1581 a su muerte, en 1603. Su hija, la archiduquesa Margarita, tomó los hábitos de las Clarisas en 1585, con el nombre de Margarita de la Cruz, y empleó el resto de su vida dentro del Claustro, hasta su muerte, en 1633, a la edad de sesenta y seis años. Merced a sus esfuerzos en la Comunidad, entró su joven pariente Catalina de Este, bisnieta de Felipe II y princesa de Módena, y su sobrina, Ana Dorotea, marquesa de Austria, hija del emperador Rodolfo II. La siguieron otras damas de sangre real.

La invasión napoleónica y la exlastración de 1836, dejó el convento vacío durante un tiempo, y en la guerra civil de 1936 fueron otra vez las hermanas forzadas temporalmente a abandonarlo. Sin embargo la mayor parte de las obras de arte no se sacaron de los edificios, y casi ninguna de ellas, conocida nada más que por los reportajes publicados por Elías Tormo, anteriormente mencionados. Una escalera de real esplendor y tamaño, comunica los dos pisos del claustro principal. En el paseo bajo se extienden los famosos tapices de Rubens, representando la Apoteosis de la Eucaristía, donados en 1628 por Isabel Clara Eugenia, Regente de los Países Bajos e hija de Felipe II<sup>22</sup>. En la parte superior, numerosas capillitas, una para cada entrante del claustro, cerradas una a una por una reja de madera o fuerte metal. La capilla de Herrera Barnuevo se encuentra en la pared Este, cerca de la entrada del antecoro.

Ciertamente, la hermosa decoración del exterior hace de esta capilla lo más sobresaliente del conjunto del sobre claustro de las Descalzas Reales. La espléndida mampara puede abrirse, en que cierra la capilla, sobre la cual hay águilas de madera esculpidas que llevan un escudo blanco con sus largas inscripciones en latín<sup>23</sup>.

las Carmelitas Descalzas de Alba de Tormes, y «San José», en la Sociedad Histórica de Nueva York. El documentado «Extasis de San Agustín», un gran lienzo en la escalera de San Francisco el Grande de Madrid, pertenece al último período de Herrera Barnuevo.

<sup>22</sup> ELÍAS TORMO, *Los tapices: la apoteosis eucarística de Rubens*, Madrid, 1945.

<sup>23</sup> La inscripción dice:  
SVRGERE, QVAM CERNIS SPECIOSVS CVLLIBVS, ARA / MENTIS HONOS,  
ANIMI PIGNVS, AMORIS OPVS / QVOS HERONINAE SACRAE PEPERERET  
TRIVMPHOS / MARIAE ADSCRIBIT LAVDIBVS, ARTE POTENS, / FILIA  
RODVLFI PIETATE INSIGNIS, ET ARMIS, / NOBILIOR CHRISTO QVAM  
DOROTHEA DICAT. / PLENA SVB HOC VNO TOT VIVE NOMINE GESTA /  
NI MARIA DARET NON HABITVRA DECUS, / ANNO M.D.C.L.III.

La siguiente traducción, bastanté libre de los oscuros y confusos textos latinos, se ha hecho con la ayuda de la profesora Berthe Marti, de la Universidad de Carolina del Norte. «El altar que usted ve, erigido por hermosas ceremonias (honor de la mente, dedicación del alma, trabajo del amor), describe el triunfo de las heroínas sagradas ejecutado en alabanza a María. Dorotea, versada en el arte, hija de Rodolfo, que fue destacado en piedad y distinguido en guerra en el servicio de Cristo, lo dedica. Bajo este nombre de María todos los hechos sobreviven, los cuales no habrían alcanzado la gloria sino por la gracia de María. Año de 1653.»

La capilla, ricamente ornamentada, está primordialmente dedicada a los triunfos de las heroínas de la literatura sagrada, y empleados aquí para glorificar a la Virgen María. Las pinturas están sobre paneles o espejos, colocados dentro de molduras decoradas y acompañadas de esculturas también doradas. El altar frontal, completamente dorado, despliega paneles metálicos, colocados dentro de marcos de madera, en el centro de los cuales aparece un espejo octogonal de 30 X 42 cm., sobre el cual está pintada la Purísima. Al fondo del altar, tres gradas por encima de él, se forma una base para el pedestal de la estatua allí entronizada (ahora perdida), cada escalón adornado con escenas en pequeño tamaño, alegóricas al tema (alrededor de 9,6 X 17 cm.), colocadas dentro de marcos dorados y cabezas de querubines. El pedestal para la estatua está compuesto de la bola del mundo, en frente de la luna creciente, flanqueados ambos por nubes y cabezas de querubines, totalmente policromadas. Detrás de la Virgen, el gran espejo está adornado con un dorado estallido de luz del sol (restaurado) y seis querubines llevando palmas, rosas y guirnalda de lilas, mientras que a los cuatro lados, puesta como un marco, una serie de escenas alegóricas de aproximadamente las mismas dimensiones de las del pedestal. Por encima del dosel de madera curvada, similarmente adornado de escenas alegóricas sobre espejos, se cruzan otros cuatro, dos a cada lado y ocho en el techo. Superpuesta a la estructura, dos bandas doradas, desplegadas en un escudo, con la inscripción «NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE».

Finalmente, distribuidas sobre las paredes y en lo alto de la capilla, alrededor del mismo altar, hay veintiuna figuras pintadas sobre espejos de más grandes dimensiones (31 X 40 cm.), colocados dentro de los marcos curvados, lo que hace de la pequeña capilla y del mismo altar, una integración arquitectónica. Estas figuras, pintadas, aparecen a cada lado del altar en doble fila, de cuatro paneles cada una, quedando otras cinco cubriendo la bóveda.

### LAS FIGURAS PINTADAS

En su iconografía, la capilla se presenta tan complicada en sus alegorías, que no se ha encontrado todavía un exacto paralelo. Mientras las mujeres de los más grandes paneles son retratadas en plena juventud y belleza, se presentan pocos problemas de identificación. Muchas de ellas, la mayoría, son presentadas con sus nombres en letras de oro. Cuatro de las cinco que carecen de nombres son fácilmente reconocibles por sus atributos o por las alusiones descriptivas, colocadas cerca de los paneles. Solamente una es una especie de acertijo, ya que el conjunto iconográfico del esquema es extraordinario. En ninguna parte se puede encontrar otra serie del Viejo Testamento con sus heroínas tan extensa como éste, y las escenas simbólicas en pequeño tamaño, tan poco tienen contrapartida en ninguna otra parte.

Que la colocación de las mujeres del Antiguo Testamento era trazada por parejas de una manera convenida parece evidente, examinando las pinturas de la capilla. En la fila más baja, a la izquierda, Abigail arresta el brazo de David, espada en mano, mientras a la derecha, en una composición equilibrada, se muestra a la joven Rebeca, colocando su dedo en los labios cuando el ciego y viejo Isaac otorga su bendición a su hijo Jacob. El par interior de pinturas muestra a la izquierda una hermosa joven, probablemente Abisgah, con rosas en su regazo, mientras a la derecha está la hermosa María, hermana de Moisés, llevando un extraño laúd. En la segunda fila, la mujer de las ricas vestiduras al lado izquierdo, medio arrodillada, es indiscutiblemente la Reina de Saba ante



Salomón. La siguiente escena presenta a otra reina, la rubia Ester, arrodillada ante el entronizado Asuero. El par interior de pinturas muestra el heroísmo de Judit decapitando a Holofernes, a la izquierda, y a la derecha a Jael, que pega la clavija de tienda a la frente de Sisara.

En la tercera fila, al lado izquierdo, muestra a la madre de Sansón, que medio inclinada, sobre un león, extiende el brazo teniendo el disco del Sol en su mano. Oponiéndose a ella, a la derecha, la triunfante Débora se sienta a juzgar a su pueblo. Entre ellas, Sara empuja a Ismael niño, lejos del pequeño Isaac, y una igualmente encantadora Raquel cuida de sus pequeños hijos José y Benjamín.

En la cuarta fila, a la izquierda, una joven arrodillada ofrece un pedazo de pan y un vaso de agua a un viejo. Son, seguramente, la viuda de Zarephat y el profeta Elías. A la derecha hay otra pintura que representa a Elisa y la Sulamita con su hijo. Entre estas composiciones, aparecen dos mujeres jóvenes: Achsa (o Axa), a la izquierda, que mira hacia abajo a un centelleante surtidor, y Naamah (Noema), mirando lo que parece ser un montón confuso de materiales. En la fila de figuras que cruzan la bóveda, Rut a la izquierda presenta la macolla de espigas a Noemí, y a su derecha Ana, madre de Samuel, en el momento de presentar a su hijo en el Templo. Bersabé, que lleva una corona para colocar en la cabeza del joven Salomón, está emparejada con Kerenhappuch, hija de Job (Alcohol, hija de Job). En el panel central, en lo alto, una figura juvenil desciende inclinada con un llameante disco solar en la mano, extrañamente identificada en español como Día o Mariana, hija de Job.

Las mujeres no están escogidas al azar, ya que cada una, de una forma u otra son prefiguración de la Virgen. Unas cuantas series existentes en España de las heroínas del Viejo Testamento. En Madrid, en la capilla de Cristo, en San Ginés, Jael, Judit, Raquel y Rut, decoran los colgantes de la cúpula. Los dibujos discutidos más arriba para las perdidas pinturas de los colgantes de la capilla de Nuestra Señora del Buen Suceso en San Isidro, en Madrid, representa a la madre de Sansón, Judit, Débora y Ester.

Una de las más importantes series de mujeres del Viejo Testamento existía en la iglesia de San Juan del Mercado, en Valencia, hasta su destrucción durante la guerra española. Tenían además el interés de ser explicadas por su propio autor, el pintor-historiador Antonio Palomino. El complicado simbolismo debía haber sido en parte subjetivo, pero sus ideas fueron obviamente aceptadas por la Iglesia desde que su libro recibió la necesaria licencia eclesiástica para ser impreso. Fechado en 1699, estas mujeres bíblicas fueron localizadas en el santuario de la iglesia, como mantiene Palomino, «... por haber sido en acciones heroicas, símbolos en equívocas, y misteriosas alegorías, ya de Cristo Señor nuestro, ya de su Madre Santísima». Ello incluía a Rut, Jael, María, hermana de Moisés; Judit, Abigail, Ester, Raquel y Débora. Otras dos series se citan en las notas, y una investigación, indudablemente, daría luz sobre numerosos ejemplares<sup>24</sup>. No obstante, la capilla de Nuestra Señora de Guadalupe en las Descalzas Reales es la más vieja de éstas,

<sup>24</sup> En el monasterio de Guadalupe, en Extremadura, el camarín de la Virgen está adornado con las esculturas de Sara, María, hermana de Moisés; Débora, Jael, Rut, Abigail, Ester y Judit. Este camarín, sin embargo, se comenzó en 1688 y no se terminó hasta 1696. Más tarde, estas figuras escultóricas fueron ejecutadas dentro del estilo de La Roldana (J. R. MÉLIDA, *Catálogo monumental, Cáceres*, Madrid, 1924, II, pág. 183). El camarín en la ermita de Nuestra Señora de las Nieves en la Zarza, cerca de Mérida, estuvo adornado con pinturas del siglo XVIII, representando las mujeres del Viejo Testamento (J. R. MÉLIDA, *Catálogo monumental, Badajoz*, Madrid, 1926, II, pág. 467).

con la única excepción de la ya relatada de Herrera Barnuevo en San Isidro.

Seguramente en la biblioteca del Convento, en 1650, y dispuesto para consulta por la donadora de la capilla, Ana Dorotea, y el artista Herrera Barnuevo, estaba el volumen dedicado a la tía de Ana Dorotea, hermana Margarita de la Cruz, publicado en 1627 en Huesca por Martín Carrillo, abad de Monte Aragón, titulado «Elogio de mujeres insignes en el Viejo Testamento». Este libro despejaría cualquier duda sobre las fuentes literarias de las figuras pintadas. Que era muy bien conocido en España en su tiempo, se prueba por la cuatro ediciones de este libro, apareciendo las tres últimas en Madrid en el siglo XVIII. Cuarenta y siete historias de mujeres del Viejo Testamento se incluyen en este libro, empezando con Eva y finalizando con la madre de los Macabeos. Mezclados con estas heroínas, hay muchas de infesta memoria, como la mujer de Putifar, Dalila, y Jetzabel. Dieciocho de las veinticuatro mujeres de la capilla de Herrera Barnuevo están representadas en las historias de Martín Carrillo. Solamente tres no están descritas en él (las dos hijas de Job y Achsa o Axa).

Estas heroínas bíblicas son todas prefiguraciones de la Virgen, como se observa a primera vista. Muchas de ellas simbolizan el aspecto de pureza y virginidad, y muchas de ellas fueron tradicionalmente dotadas con excepcional belleza. Las descripciones de Carrillo hacen las identificaciones de los paneles evidentes y, además, la forma de emparejarlas en el altar, le siguen con considerable detalle. Abigail, el modelo de la prudencia, es la Virgen como Mediadora. Rebeca, emparejada con ella, es especialmente alabada por su prudencia en los relatos de Carrillo y es, además, considerada la precursora de la Virgen en muchos aspectos. La mujer con las rosas en su regazo, que parece la Sulamita del Cantar de los Cantares, es al contrario de Abisag, de quien Carrillo relata, era honrada por su belleza, y porque queda virgen aunque casada con Daniel. Como una prefiguración del virginal matrimonio de María, está emparejada con la hermana de Moisés, que corresponde a la Virgen con su nombre (María).

Las parejas (emparejamientos) de la segunda fila de mujeres corresponden con retratos grabados de medio cuerpo que adornan el frontispicio de la primera edición del libro de Carrillo: Ester está emparejada con la Reina de Saba y Judit con Jael<sup>25</sup>.

En la tercera fila, Sara, algunas veces colocada con Rebeca, se opone aquí a Raquel. Ambas se hicieron notar por su belleza, ambas fueron viudas de Patriarcas y ambas fueron bendecidas en vida con milagrosas maternidades. La madre de Sansón fue, además, una virtuosa esposa estéril, a quien su milagrosa concepción fue anunciada como a Sara, por un ángel. Débora parece haber sido aquí identificada como otra famosa matrona, insigne legisladora de su pueblo. La viuda Zarephat, en la cuarta fila de pinturas, que presenta su vasija refrescante a Elías, está asociada en el texto español con la Sulamita. Achsa y su surtidor de pura agua (no está mencionado por Carrillo), seguramente alude a la pureza de la Virgen. Noemí, que incluye Carrillo, fue hermana de Tubal Caín. Su nombre significa «hermosa» y graciosa, fue diestra en el hilado y aparentemente prefigura las virtudes domésticas de la Virgen.

Rut, personificando a la Reina del Cielo y la Sagrada Iglesia, aquí ofrece a Noemí la macolla de espigas, oponiéndose a ella Ana, madre de Samuel (otra esposa estéril, que fue bendecida con milagrosa maternidad),

<sup>25</sup> El frontispicio está también reproducido en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXIX, 1961, pág. 800.



En la página 18, «La protección del Hijo», ilustrado por un unicornio y descrito con las palabras del Salmo 28. Sobre estas líneas: «La Lactancia» y «Protección de la Trinidad en la Concepción»; el primer panel,

de estos últimos, representado por una mano que hace brotar agua de un surtidor; el segundo, por un dragón con una estrella encima.

presentando a Samuel en el Templo. En la próxima fila de pinturas, Bersabé, antepasada de la Virgen, está inusualmente representada en el acto de colocar una corona en la cabeza de Salomón. Esta extraña iconografía depende directamente del texto español, ya que Bersabé es especialmente anotada por Carrillo por haber obtenido la herencia del trono de David para su hijo Salomón. Los dos paneles finales representan dos de las tres hijas de Job, que son alabadas en el relato de Carrillo sobre la esposa de Job. Kerenhapuch, opuesta a Bersabé, parece personificar la gracia ideal y la belleza de la Virgen. Jemima, en lo alto del altar, desciende con el disco del Sol, uno de los quince símbolos de la Inmaculada Concepción, tomados de las Sagradas Escrituras.

#### LOS PANELES ALEGORICOS

Respecto a las cuarenta y seis pequeñas escenas sobre los escalones, encontramos que ellas consisten en paisajes y motivos de naturaleza muerta, el significado de los cuales no se identifica a primera vista. Elementos tales como la lila, la rosa, la palmera, la estrella, el sol, corrientes de agua y fuego, el dragón, el unicornio, águilas, corderos, mares, fuentes, etc., aparecen contenidos con versos arrancados del Viejo Testamento. Las completas inscripciones latinas de cada uno de los paneles, se mencionan en la versión inglesa de este artículo.

Las series, seguramente, comienzan a la derecha del escalón más bajo, con la escena de un rosal florido. Titulado «Natividad de María», también tiene una inscripción de Esdrás que dice: «Revirida mihi aridos florea.» Una referencia a la esterilidad de Ana y su milagrosa concepción, esta frase es una de las numerosas del Viejo Testamento, que puede ser empleada para formar un paralelo con los sucesos del Nuevo Testamento. Por sus títulos específicos los paneles pueden ser colocados dentro de una larga serie de episodios de la Vida de la Virgen y a la Infancia y Pasión de Cristo, cada uno siendo ilustrado por unos versos bíblicos, normalmente del Viejo Testamento. La fuente de una gran cantidad de sucesos, es, sin embargo, el Evangelio apócrifo de la Infancia de María.

Sobre las dos gradas más bajas, los paneles siguen un «orden cronológico», de derecha a izquierda. Junto a la Natividad de María, es otro titulado «Velada en el Templo», el cual seguramente refiere la historia apócrifa del enclaustramiento de María, cuando niña, en una especie de capilla, colocada en la habitación de su madre. La pintura muestra una lila radiante en un monte. En «La ceremonia del Templo», las Tablas de la Ley sobre un altar simbolizan el edificio sagrado, en el cual María fue presentada a los sacerdotes a la edad de un año. «La educación de María», un tema artístico familiar a muchos pintores, se representa por una tabla sobre la cual es puesto el cesto de trabajo (costurero), lleno de ropa, un libro, un par de tijeras, y más destacadamente, un pedazo de pan, explicado con la inscripción de los proverbios: «Et panem otiosa non comedit.» «Primero atada por un solemne voto», muestra una lila sujeta por un cordel, seguramente alude al deseo de Joaquín, cuando María tenía dos años, de cumplir la promesa de dedicarla al Templo.

Las series continúan de la derecha de la segunda grada, con «La presentación en el Templo», cuando María a la edad de tres años fija su residencia allí; una mano pone sobre el altar una corona de palma en medio de la cual está un pez. «La protección de El Padre» refiere su vida en el Templo, y muestra a una niña en pañales echada en un paisaje. «La protección del Espíritu Santo» seguramente alude a la leyenda apócrifa que los ángeles llevaron la comida del cielo a María en el templo y está representado por una paloma que despide rayos enviados hacia abajo sobre un árbol extirpado. Próximo aparece una vista de mar titulada «El nombre de María está otorgado», el cual no ilustra un suceso de la Infancia, sino más bien la inscripción alegórica de los versos del Génesis, inscritos sobre el panel «Congregaciones aquarum appellavit Mariae». Es una alusión a que el nombre de María viene desde el comienzo de los tiempos.

Al lado izquierdo de la segunda grada la serie pasa a la línea vertical de escenas, al lado izquierdo. Una palmera sobre un paisaje y el título «Los casamientos de la Virgen», simboliza el matrimonio de María a la edad de doce años, cuando se vio obligada a abandonar el templo. Los siguientes, «Amor conyugal» y «Cuidado de la esposa», no tienen sitio en las leyendas apócrifas, según las cuales, José abandona a su esposa durante muchos meses después de su matrimonio, a fin de volver a su trabajo de carpintero otra vez. Sin embargo, la composición podrá hacer referencia al Sagrado Corazón de María. En el titulado «Elección de la Madre de Dios», una mano emerge llevando una lila blanca, mientras otra mano apunta a ella. Inmediatamente encima, en «La Anunciación de María», un gran pájaro lleva el mensaje «Tú tendrás un Hijo».

Arriba, en el rincón de la mano izquierda, enfrente, aparece la «Encarnación», curiosamente ilustrada por dos manos, una llevando una prenda de vestir y por unos versos del Levita, «Veste que ex duobus texta est, non indueris».

Posteriormente, las escenas vuelven a las gradas debajo del pedestal. A la derecha del tercer escalón, en la «Protección de la Trinidad en la Concepción», aparece un monstruoso dragón con una estrella encima, colocado en un paisaje lejano. Una equívocación en el ensamblamiento del altar, debe notarse para el hecho de que el próximo ocupa el panel central del retablo: un telaio con el título y explicado por unos versos

de Lucas, «Nequae Salomon in omni gloria sua vestiatur sicut unum existis». En el escalón izquierdo está «La protección del Hijo», ilustrado por un unicornio y descrito con las palabras del Salmo 28, «y preferido como el hijo del unicornio». Este verso se incluye en pocas ediciones de la Vulgata.

«La esperanza de María» tiene la secuencia atrás, en lo alto del marco, en una pintura mostrando un sol sobre un paisaje. Próximo a la derecha, «Ella visita a Isabel», está ilustrada por un monte con nubes, en un paisaje, y en primer término un árbol es herido por el relámpago. «El Bautista ha nacido», sigue —simbolizada por dos manos— a la derecha, una vela encendida y a la izquierda una palmaria y un verso de la Sabiduría de Sirach, «Lucerna spendens super candelabrum sanctum». Omitiendo la escena de la esquina, las series siguen hacia abajo al lado derecho de la composición. «El Nacimiento del Hijo» muestra una fuente y una laguna de luz con un verso acerca de él, «Transitque aquas que vocantur fons Solis». «Está marcada por la Estrella de un Rey», muestra una estrella brillando sobre un cordero cuidando a su pequeño. «Ella es visitada por los pastores», está compuesta por seis corderos alrededor de un arbusto ardiente. En «La Purificación» vemos un cesto de lilas, un montón de grano con una horquilla y una inscripción con un verso del libro de Rut, «Hac nocte arcana ordeí ventilat». Más abajo, con el título «Redención del Hijo», dos manos llevan una bandeja sobre la cual hay un niño con dos palomas, mientras a la derecha un cordero entra por la puerta de una ciudad. Sobre la composición más baja, a la izquierda, está «Dando de comer al hijo», representado por un cordero pastando junto a unas ramas y un olivo. «La lactancia», en el centro del escalón bajo (debido al mal ensamblamiento del altar), está representado por una mano en una nube que se rompe contra una roca, de la cual brota un surtidor de agua. «Imperium erga fillum» cierra esta serie de escenas de la infancia, limitada por una mano colocada sobre un paisaje con el sol. De Joshua vienen los versos «Obediente Domino—Voci». En «La llegada de los Apóstoles a su muerte», colocado al lado derecho, hay solamente once piedras (como los apóstoles) sobre la tierra estéril y una inscripción con un verso de Josué: «Quid sivi volunt isti lapides deferderunt aquae Jordanis.»

Indudablemente el artista o el cliente pensó que un ciclo de pinturas comenzando con la Natividad de María, terminaría con su muerte.

De todas formas, esta no es la escena final del conjunto del altar, ya que sobre el dosel están los otros episodios que conciernen a la Virgen. En el cielo raso, pero completamente invisible al espectador, era pintada la Pasión de Jesucristo, con solitarios de María, episodios de la Resurrección de Cristo y la promesa de su Asunción. Sobre el frente y a los lados del dosel el artista colocó la Muerte de María, su Asunción, su asiento en la Gloria y otras escenas.

Así, los pequeños paneles en el interior del altar representan una larga serie de episodios de la vida de la Virgen, explicados por prefigurativos y simbólicos versos, tomados del Viejo Testamento, y cerca de la mitad de ellos incorporados al símbolo de la Inmaculada Concepción. Abona esta afirmación el hecho de que los paneles estén pintados directamente sobre espejos y el de que éste es uno de los cinco símbolos usuales de la Inmaculada Concepción.<sup>26</sup>

El conjunto del altar es identificable como una glorificación a la Virgen. Esto era designado en función de la doctrina de la Inmaculada Concepción, que es indudablemente el resultado de la actividad de la Orden Franciscana en España. Cuando en la segunda década del siglo XVII se extendieron sobre toda la Península, emplearon su entusiasmo en obtener del Papa una definición de la doctrina de la Inmaculada Concepción, y fue Margarita de la Cruz, la capaz de ejercer la presión decisiva para conseguir la cooperación de su sobrino Felipe III.<sup>27</sup> Ante la ur-

<sup>26</sup> Los quince símbolos están dados por EDWARD D. O'CONNOR (*The Dogma of the Immaculate Conception*, University of Notre Dame Press, 1958, pág. 476, número 39) de la siguiente forma: (1) sol: *Electa ut sol*; (2) luna: *Pulebra ut luna*; (3) estrella: *Stella Matutina*; (4) cedro del Líbano: *Sicut cedrus exaltata*; (5) olivo: *Oliva speciosa*; (6) jardín de rosas de Jericó: *Plantatio rosae*; (7) lila entre espigas: *Sicut liliolum inter spinas*; (8) vara de Jesse: *Virga Jesse Floruit*; (9) puerta del cielo: *Porta coeli*; (10) Ciudad de Dios: *Civitas Dei*; (11) torre de David: *Turris davidica cum propugnaculis*; (12) jardín cerrado: *Hortus conclusus*; (13) fuente de los jardines: *Fons hortorum*; (14) pozo de aguas vivientes: *Puteus aquarum viventium*; (15) puro espejo: *Speculum sine macula*.

Otros símbolos que no aparecen en esta lista se encuentran en la capilla Madrucci (circa 1605) de San Onofrio en Roma: (1) *Scala coeli*; (2) *Quasi cypressus*; (3) *Porta clausa*; (4) *Turris eburnea*; (5) *Templum Dei*; (6) *Ipsa coneret caput tuum*; (7) *Flos campi*; (8) *Stella maris*; (9) *Quasi plantanus*; (10) *Quasi palma*; (11) *Fons signatus*; (12) *Domus aurea*; (13) *Liliolum convallium*.

No fue hasta el siglo XVIII, cuando se compusieron los altares con espejos y se divulgaron en tierras españolas. Un grupo más destacado de altares (circa 1775) se localizan en la iglesia del convento de Franciscanas dedicado a Santa Clara, en Cuzco, Perú (ver H. E. WEITHE, *Colonial Architecture and Sculpture in Peru*, Cambridge, 1949, pág. 228).

<sup>27</sup> La fuente contemporánea para la vida de la hermana Margarita de la Cruz es JUAN DE PALMA, *Vida de la serenísima infanta Sor Margarita de la Cruz*, Madrid, 1636; segundo edición, Sevilla, 1653. Hija del emperador Maximiliano II y María de Austria, hermana de Felipe II, nació en Viena en 1567 y vino a España a la edad de catorce años con su madre, ya viuda. En 1588 tomó los votos finales en las Descalzas Reales de Madrid. Quedó como simple monja hasta su muerte en 1633. Las numerosas actividades de Margarita de la Cruz, en el movimiento Marianista, puede ser examinada en algunos artículos incluidos en el «Archivo Ibero-Americano», XV, 1955: padre JUAN MESEGUER, *La Real Junta de la Inmaculada Concepción (1616-1817/20)*, págs. 621-866; padre ODILÓ GÓMEZ, *Juramentos concepcionistas de las universidades españolas en el siglo XVII*, págs. 867-1045; padre JESÚS NOGUEIRO, *Un gran promotor del movimiento inmaculista de la primera mitad del siglo XVII: Fray Juanetín Niño*, págs. 1047-1056; padre MARCELINO R. MOLINERO, *Fray Antonio de Trejo y el movimiento inmaculista en la diócesis de Cartagena*, págs. 1057-1071.

gencia de ella, Felipe III designó dos comisiones reales en 1616 y 1617 para conseguir una súplica formal de la Santa Sede. Una tercera comisión se nombró en 1619 con el padre Antonio Trejo como embajador especial. El padre Trejo fue más adelante consagrado Obispo de Cartagena, en la Iglesia de las Descalzas Reales, poco antes de ir a Roma. Esta embajada fracasó en sus propósitos, pero los esfuerzos continuaron en España.

La hermana Margarita, en estos años, parece haber escrito a los padres franciscanos por toda España. En Salamanca, Fray Luis de Miranda había dedicado a ella, en 1612, este libro «De la Purísima e Inmaculada Concepción de la Sacratísima Reina de los Angeles...». Un moderno escritor destaca la importancia de su confesor Fray Juanetín Niño en el movimiento Inmaculista y el hecho se comenta. La hermana Margarita convirtió las Descalzas en el centro del movimiento español Marianista de la primera mitad del siglo XVII, y que alcanza un lugar, en virtud del prestigio e influencia de Fray Juanetín, en las más avanzadas líneas de los defensores de la causa. Fue en 1624, en medio de estas actividades, cuando Ana Dorotea llega a España a comenzar su vida en las Descalzas Reales.

La actividad española Inmaculista continuó sin señales de debilitarse después de la muerte de la hermana Margarita en 1633. Diez años más tarde, una cuarta Junta fue formada y otra comisión real se envió a Roma para preguntar al papa Urbano VII sobre la definición del Misterio. Desgraciadamente Urbano VII murió en 1644, y su sucesor, Inocencio X, cerró la discusión sobre el tema durante una década con su pronunciamiento no oficial, usualmente conocido por «Decreto de 1644», prohibiéndose el uso de la frase Inmaculada Concepción, reemplazada por la fórmula «Concepción de la Virgen Inmaculada». En 1652, una quinta Junta había preparado una instrucción para el Embajador Inmaculista, a petición de la Santa Sede, para una anulación del Decreto de 1644, y para la definición dogmática del Sagrado Misterio. Durante este periodo, Ana Dorotea seguramente encargó su altar a Herrera Barnuevo para trabajar en la capilla, según dedicatoria fechada en 1653.

Que la capilla está dedicada, no a la Inmaculada, sino a la Virgen de Guadalupe, es seguramente el resultado de este mismo forcejeo de la definición de la doctrina. El «Decreto de 1644» no fue derogado y el Papa aún prohibió el uso del término «Inmaculada Concepción». Escoger a la Virgen de Guadalupe fue una medida lógica para las damas reales de España, ya que todas ellas veneraban su culto<sup>28</sup>. La hermana Margarita misma, cuando finalmente sucedió en 1584 para iniciar su noviciado en las Descalzas Reales, envió a la Virgen de Guadalupe el magnífico manto de paño dorado adornado con perlas que ella llevaba en la ceremonia real antes de abandonar el mundo para ingresar en la Orden Franciscana y vestir el humilde hábito<sup>29</sup>. En los últimos años de la hermana Margarita, colocó una estatua de Nuestra Señora de Guadalupe en una de las estaciones del claustro de las Descalzas Reales, donde se celebra su festividad anualmente<sup>30</sup>. La hermosa capilla dedicada por Ana Dorotea<sup>31</sup> en 1653, es con toda probabilidad la misma que ocupó la primera dedicada por Margarita.

En vista de todas estas consideraciones, parece posible que Ana Dorotea, quizás ayudada por las enseñanzas teológicas de la corte española, diseñó el programa iconográfico de la capilla de nuestra Señora de Guadalupe. Su mejor fuente literaria para las heroínas del Viejo Testamento eran, como hemos comprobado, el libro de Martín Carrillo «Elogios de Mujeres Insignes», publicado en 1627 y dedicado a la hermana Margarita de la Cruz. Las cuarenta y seis pinturas alegóricas, ilustrando la vida de la Virgen, muestran una ferviente fe en los principios de la Inmaculada Concepción, constituyendo una virtual enciclopedia de los símbolos Marianistas que deben haber sido escogidos de varios comentarios de las Escrituras<sup>32</sup>.

<sup>28</sup> Padre FRAY FRANCISCO DE SAN JOSÉ, *Historia ... de Nr. Señora de Guadalupe*, Madrid, 1743, pág. 126.

<sup>29</sup> E. TORMO, *En las Descalzas Reales*, pág. 190.

<sup>30</sup> Padre FRAY FRANCISCO DE SAN JOSÉ, *ob. cit.*, pág. 127.

<sup>31</sup> La donadora de la capilla de Nuestra Señora de Guadalupe fue Ana Dorotea, marquesa de Austria; aquí permanece una figura en la sombra. Se cree que nació en 1611, en los últimos meses de la vida de su padre, el emperador Rodolfo II. Ana Dorotea fue la más joven de los seis hijos naturales del soltero Rodolfo II, todos tenidos con su amante por largos años, Catalina de Strada, hija de Jacopo de Strada. Tomada bajo la tutela del hermano de Rodolfo, el emperador Matías y la emperatriz Ana, a la edad de siete años fue enviada a un convento de Viena. En 1619, después de la muerte de Matías y Ana, empezaron las gestiones de la hermana Margarita de la Cruz, cerca de su primo el emperador Fernando, para enviar a su sobrina, Ana Dorotea, a España. Una vez en Madrid, fue persuadida por su tía a entrar en la Orden franciscana. Tomados los hábitos en 1624, hizo sus votos finales el 18 de septiembre de 1628, fiesta del Santo Nombre de María. Tenía solamente dieciséis años, y setenta más de su vida se pasaron dentro del claustro de las Descalzas, hasta su muerte en 1694 a la edad de 82.

El retrato del grupo, a la derecha del altar, en el Salón de los Reyes de las Descalzas Reales, representa a Dorotea, arrodillada entre su tía Margarita y su pariente Catalina de Este. Y el gran retrato en la misma habitación del Convento, igualmente de pobre calidad artística, parece ser motivado por un hecho conmemorativo. Recientemente, sin embargo, un encantador retrato encontrado en la colección de las Descalzas Reales, se ha identificado como Ana Dorotea. Este retrato de una joven monja, que se supone erróneamente representara a la hermana Margarita de la Cruz, fue restaurado en 1960 y la inscripción eliminada. Otro retrato igual en el Museo Wellington a Apsley House en Londres es obra indudable de Rubens, pintado en 1628, como es también el de las Descalzas (TERESA RUIZ ALCÓN, *Otro Rubens en las Descalzas*, «Goya», núm. 56-57, 1963, páginas 250-251).

<sup>32</sup> Los autores desean agradecer al marqués de Lozoya su cortesía en conceder facilidades para estudiar detenidamente las pinturas y esculturas de la capilla y por su amable interés en presentar este estudio en traducción castellana.



Tres paneles en los que se representa: «Es visitada por los pastores» (seis corderos alrededor de un arbusto ardiente); «La Purificación» (un cesto con liras y un montón de grano con horquillas), y «Redención del Hijo», un niño con palomas y un cordero que entra en una ciudad.

# SAN JUAN BAUTISTA

OBRA DE NICOLAS DEL ARCA

Por XAVIER DE SALAS



**D**ESDE que fue enviada por el Rey Felipe II, se encuentra en el Monasterio de El Escorial una estatua de San Juan Bautista, por Nicolás del Arca. Todos pueden verla, en la llamada Sala del Tesoro, junto a la Capítular. No sé precisar desde qué fecha se encuentra donde ahora está. Sin duda desde hace muchísimos años, diríamos que desde siempre.

Al menos desde que esta sala se organizó tal como se encuentra ahora, con sus varias vitrinas conteniendo valiosos objetos. Esto fue hace varios decenios, no sé precisar más, pues, las guías impresas no paran atención en esta escultura, a pesar de tener instalación propia y descollar entre tantos objetos importantes por su belleza expresiva. Los guías que acompañan al visitante, repiten, a quien pregunta, que es obra de Nicolás Vergara.

No es tal; no puede ser obra de este escultor español de la segunda mitad del siglo XVI. Sus líneas denuncian ser obra menos avanzada en la evolución del estilo. Su firma, escrita en letras capitales, proclama ser obra de un escultor bien conocido, que con su nombre, «Nicolaus», escrito de igual manera, firmó otras obras suyas. Este es quien la historia conoce como Nicolás del Arca, un excepcional escultor, de formación compleja, bien conocido y estudiado con detención en sus obras boloñesas.

A él se debe, sin duda, esta pequeña obra maestra, enviada por Felipe II a El Escorial, según debemos en la relación de envío de diversas obras, fechada a 31 de julio de 1586. En la misma, según el Padre Julián Zarco Cuevas, se lee: N.º 1604 «Una figura de bulto de Sanct Juan Baptista en el desierto, vestida de una piel de carnero (debe decir de camello) con el cordero puesto dentro de un cerco redondo en la mano izquierda, señalándole con el dedo de la mano derecha, puesta la figura sobre una peaña quadrada hecha de follaxe abierto con sabandijas, que entrañ y salen por los follaxes; todo de alabastro; tiene de alto una vara escasa.»

Por razones estilísticas hubiera que atribuir a Nicolás del Arca esta obra, pero éstas se ven confirmadas por hallarse firmada de la manera en él habitual. Por si precisara más, los más antiguos textos que mencionan a este artista citan también esta obra. Son éstos los de tres crónicas e historiadores de Bolonia, que recogieron unánimes que Nicolás del Arca había hecho una excepcional figura de San Juan Bautista y uno de ellos consignó haberse vendido para España.

He aquí que Girolano Borselli anotó en su «Crónica Gestorum ac factorum memorabilium civitatis Bononiae» (1494), que el escultor tuvo de su esposa un hijo y una hija y que dejó un San Juan Bautista de mármol para ser vendido por quinientos ducados de oro. El segundo en orden, Fileno della Tuata, en su «Crónica», anotó: «1494 a di 2 de marzo morí maestro Nicolò Schiavo... Havea fatto molte degne cose fra le quali avea fatto un San Zoane Baptista de marmore fino lungo sette palmi, che se vendi ducati settecento, e fu portato in Spagna...»

Y, por último, Cherubino Ghirardaci, en su *Historia di Bologna* (III, páginas 284-285), recogió la misma historia, diciendo que el escultor para dote de su hija «lasció... una figura di San Giovanni Battista de marmor alta due piedi di valori de 500 scudi». Textos que exhumó Cesare Gnudi, en la monografía que dedicó al escultor (Turín, 1942) incluyendo este San Juan Bautista en la lista de obras perdidas.

Con su hallazgo en El Escorial, se confirma la exactitud de la información de Fileno della Tuata que, como leímos, escribió había sido llevada a España. Pero su reaparición, no tan sólo es importante por aumentar la lista de las obras conservadas de este artista, sino que su hallazgo fuerza a considerar de nuevo su vida y la cronología de sus obras, al tratar de situar entre ellas este San Juan.

Los viejos textos al citarla no dan noticias del momento en que la hizo, tan sólo la mencionan vendida después de su muerte. El que la dejara como dote de su hija, según escribió Ghirardaci, inclina a creer que es obra del final de su carrera; pero el que su autor fuere, según Borselli, «*Fantasticus erat et barbarus moribus: adeo agrestiserat ut omnes a se objeceret*» abre la posibilidad de que fuera obra anterior y que su fantástica condición le hiciese conservarla por las razones que fuese. Dicen tenía «la cabeza dura y no aceptaba consejo de los amigos». En todo caso, es obra que tenía su autor en aprecio y que sus cronistas recordaron como cosa excepcional, entre otras razones por el precio que alcanzó al ser vendida para España.

Aunque los datos conocidos no la sitúan en el tiempo, podemos tratar de hacerlo basados en sus características intrínsecas. Pero veamos primero cuál es el planteamiento de la cuestión.

Las obras de Niccolò dell'Arca, indiscutibles y documentadas, son cuatro: su parte en el arca de Santo Domingo, la *Madonna de Piazza*, la *Pietà de Santa Maria de la Vita* y el *Aguila de San Giovanni in Monte*.

Hasta que Gnudi discutió la cronología, siguiendo intuiciones de Venturi, se consideraban las obras en el Arca y el Santo Entierro, como las primeras que realizó en Bolonia. Los documentos revelan que concertó con la Comunidad la decoración del Arca del Santo en 1469 y que ésta aún no estaba completa en 1473, cuando, a 16 de julio, colocó la decoración superior. Basándose en documentos resumidos en cierta recopilación, tenía la *Pietà* como obra inicial, y su fecha la de 1463. Por último, la *Madonna de Piazza* se halla fechada en 1478 y el *Aguila de San Giovanni in Monte*, lo está en 1481. Gnudi, por razones estilísticas, consideró debía alterarse esta cronología y que tras las obras en el Arca del Santo (1469-1473) y la *Madonna de Piazza* (1478) y el *Aguila* (1481), como obra final, influida por los pintores ferrareses, e inspirándose en ellos, trabajó Niccolò el grupo de la *Pietà*, que resultaría ser de hacia 1485-90. Recordemos que el escultor murió en 1494.

Por razones que no puedo ahora resumir, no creo pueda sostenerse esta teoría. Creo que hay que volver a la cronología tradicionalmente aceptada, teniendo primordialmente en cuenta que para comprender el arte de Niccolò y alcanzar cierta precisión en la determinación de sus características, hay que partir de dos extremos que Gnudi no tuvo en cuenta. El primero, que trabajó las más de sus obras en mármol; pero que la *Pietà* es de barro cocido y por ello está tratada de manera distinta, debido a razones puramente técnicas. Dicho con otras palabras, Niccolò trabajó de distinta manera sus obras, según el material empleado. Cuando en mármol, perseguía la monumentalidad y procuraba que los volúmenes resultasen densos y rotundos y que las líneas definitivas cerrasen la silueta. A pesar de cierto gusto por lo pintoresco, que en algunas de ellas aflora, tal muestran las figuras del Arca.

Pero cuando trabajaba el barro, como en el caso de la *Pietà*, se lanza a expresar violentamente, a mover sus figuras con grandes gestos que agitan sus siluetas y las hacen quebrarse en ángulos violentos. Busca la expresión como calidad primera y la más apetecida de las figuras, a las que da una expresión violenta, exaltada, que la policromía acentuaría.

El segundo extremo, aún más importante que éste, y del que hay que partir para comprender el arte de este escultor, es el de su formación. Pope-Hennessy, al aludir al mallorquín Guillén Sagrera, creo apuntó bien, ya que no precisa hacer viajar a Niccolò por Francia, ni hacerle ir a Milán, como Gnudi quiere, sabiendo que su formación fue en Nápoles, en donde Sagrera, Arquitecto y Escultor, trabajaba para Alfonso el Magnánimo. Por él tuvo que conocer lo que era el estilo del borgoñón Sluter que Sagrera tenía bien aprendido, sin tener que acudir a viajes por el norte. Esta influencia, al parecer, sobrepasa la de los escultores italianos que también trabajaban en Nápoles para Alfonso el Magnánimo, artistas que tuvo asimismo que conocer, ya que de ellos aprendió el estilo de la obra que realizó en el Arca.



Si esto se acepta, ¿dónde colocar el San Juan? Esta es obra que presenta todas las características de la madurez. Es obra la más perfecta de cuantas conocemos por su mano, por la complejidad de su dibujo. A pesar de su «goticismo», a pesar de lo tenso de su expresión, el dramatismo con que expresa su fe el Santo, es distinto del que mueve las figuras de la Pietá. Nicolás del Arca demuestra en esta obra tener igualmente presentes, junto a los elementos góticos de su formación, las enseñanzas de los escultores centroitalianos. En esta obra procura expresarse en rotundas formas y encerrar la figura en una silueta sobria, a pesar de la estremecida expresión del Santo y el virtuosismo patente en todos los detalles.

El San Juan es esencialmente distinto de las figuras de la Pietá. En éstas el color se manifiesta con gestos extremos, no sólo por la agitación profunda del cuerpo y el rostro retorcido por dolor agudo, con las manos crispadas y los dedos agarrotándose sobre las vestiduras, que se apartan violentas o vuelan agitadas por impulsos incontenidos. El San Juan de El Escorial se halla movido por una profunda agitación espiritual, pero sólo revela su pasión por la tensión en que se manifiesta. Se alza como una llama, estremecido.

Si lo recordado por Borselli y Ghirardaci inclina a creer que esta escultura de El Escorial, obra del final de la vida del artista, sus características lo confirman, mostrando cómo había alcanzado madurez y no necesitaba ni de gestos ni gritos para expresar una dominante pasión.

Niccolò dell'Arca, halló manera de fundir en su San Juan los elementos dispares que constituían su formación. Los interpretó de manera personal y exquisita, mostrando, en sutilezas de gran escultor, su profundo virtuosismo y su extraña originalidad. Niccolò no es único en esta posición ambigua. Una veta de goticismo conturba la seguridad de muchos artistas renacentes. Los pintores ferrareses forman un núcleo importante lleno de fantasía y de gracia, pero no precisa invocarla para comprender el arte de un escultor, una de cuyas obras maestras, quizás la que muestra la culminación de su arte, llegó a España por compra de Felipe II. Una vez más demostró éste su condición excelsa de coleccionista.



Campo del Moro

# MUSEO DE CARRUAJES DEL PATRIMONIO NACIONAL

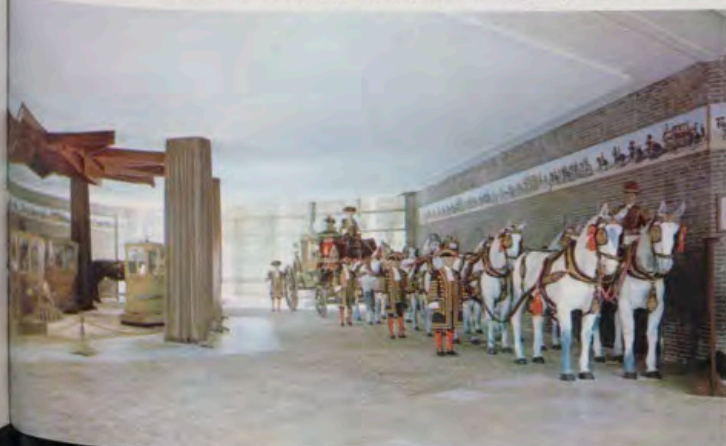
Por RAFAEL SANCHEZ



El Museo de Carruajes y el bello jardín creado delante del edificio.

Primer módulo del Museo, con carruajes y sillas de manos.

Otro módulo con carruajes, enseres y grabados.

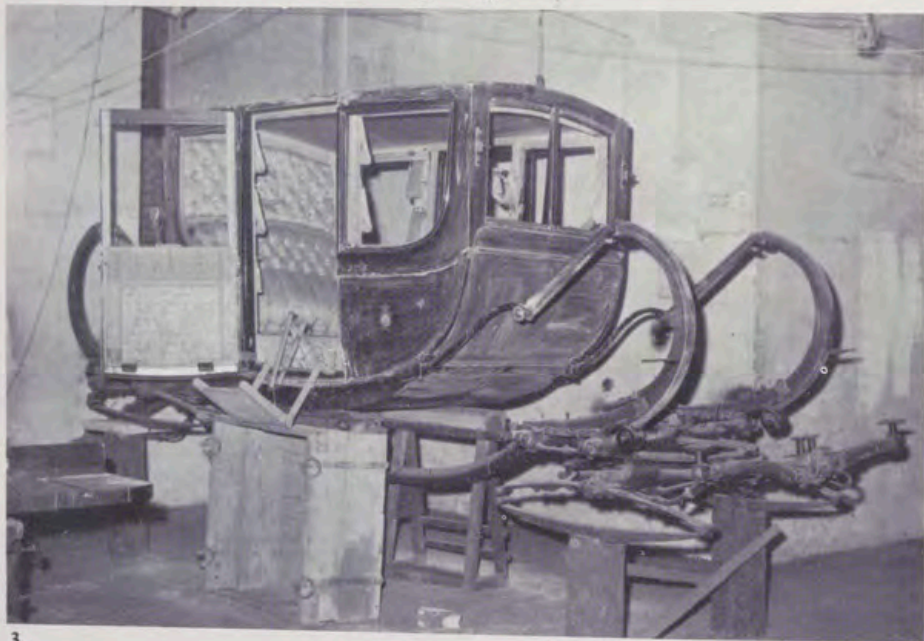




1.



2.



3.

4.



1. Puerta de entrada al Museo de Carruajes frente al puente del Rey.
2. Perspectiva del jardín trazado en torno al Museo.
3. Estado en que se encontraba uno de los carruajes antes de su restauración por el taller especializado del Patrimonio.

4. Carro empleado para el transporte de materiales durante la construcción del Palacio de Oriente.
5. Entrada principal del Museo, con sendas lápidas conmemorativas a los lados.
6. Coche negro, conocido por el nombre de carroza de doña Juana «La Loca».

**E**N un extremo de los jardines del Campo del Moro —que se extienden por la parte oeste del Palacio de Oriente— se ha instalado el «Museo de Carruajes» en construcción de nueva planta dedicada exclusivamente para este fin. Esta nueva dependencia se debe a una idea concreta de Su Excelencia el Jefe del Estado, realizada por el Patrimonio Nacional y a cuyo elevado número de museos ha venido a integrarse este de carruajes.

Dos textos esculpidos sobre piedra y a sendos lados de la entrada al museo nos dicen el origen y objeto del mismo.

La placa situada a la izquierda contiene el siguiente texto:

FRANCISCO FRANCO/ CAUDILLO DE ESPAÑA/ INAUGURO ESTE MUSEO EN EL AÑO 1967/ EN EL SE CUSTODIAN CARRUAJES, GUARNICIONES Y ENSERES UTILIZADOS EN JORNADAS Y DESPLAZAMIENTOS DE LAS PERSONAS REALES, Y SU CORTE, DURANTE LOS SIGLOS XVI AL XIX/ 27 DE JUNIO DE 1967/.

La placa de la derecha dice:

EL PATRIMONIO NACIONAL PLASMO LA IDEA DEL JEFE DEL ESTADO EN ESTE EDIFICIO, PROXIMO AL LUGAR DE LAS ANTIGUAS CABALLERIZAS/ EXPRESION VIVA SU CONTENIDO DE UN MUNDO QUE DESCONOCIO EL APRESURAMIENTO, EL TIEMPO EMPLEADO EN SU VISITA OS DARA MEDIDA DE UN GOZO PERDIDO/.

Hasta la terminación del museo se han sucedido numerosos y bien pensados trabajos: habilitación del emplazamiento, construcción del edificio, laboriosa y fiel restauración de carruajes y montaje ordenado de todas las piezas que se exhiben.

#### AMBIENTE Y EDIFICIO

El ambiente que rodea al Museo de Carruajes es realmente bello y sugestivo. Junto a la frondosidad que ofre-

ce el extraordinario marco del Campo del Moro se han ejecutado unas delicadas tareas de jardinería que realzan el emplazamiento: pequeño lago artificial, fuentes, flores, césped y un banco de piedra de notables proporciones que favorece la solemnidad del lugar.

Las Carrozas y Carruajes que figuran en el nuevo museo, han sido objeto de una laboriosa tarea de restauración llevada a cabo en el taller especializado del Patrimonio Nacional, según la tradición artesana española, en este tipo de trabajos.

Junto al museo y debajo de una construcción especial se expone un enorme carro de los que se emplearon para el transporte de piedra durante la erección del Palacio de Oriente. Muy cercano al Museo de Carruajes y dentro también del Campo del Moro se ha montado un bar que dará servicio a los visitantes.

El emplazamiento fue elegido en un calvero existente en el límite a Poniente del jardín y linda, por tanto, con el Paseo de la Virgen del Puerto. Desplazado notablemente el nuevo museo del eje de composición de la fachada de Palacio y rodeado de bosque, su arquitectura se ofrece envuelta por los árboles.

El edificio del museo, en su estado definitivo, consta de cinco módulos exagonales de 14 metros de lado cada uno, de forma que se ofrece en su interior un largo total de 120 metros diáfanos y una superficie cubierta de unos 2.700 metros cuadrados aproximadamente. El paramento liso se transforma en ventanal en tres frentes y el centro de cada exágono es una gran lucerna por donde se difunde la luz.

La pavimentación se ha construido con pequeño canto rodado, al modo tradicional de los patios de coches, para que sobre ellos asienten las ruedas de los carruajes, y bandas de piedra de Colmenar pulimentada por donde los visitantes pueden transitar pisando cómodamente.

Como complemento de este edificio, se da acceso a los visitantes a través del túnel que servía para comunicar directamente el Campo del Moro con la Casa de Campo. Este túnel, empleado a modo de vestíbulo para los visitantes, posee numerosas vitrinas donde se exponen las publicaciones del Patrimonio Nacional que se encuentran a la venta.

#### ANTECEDENTES: LAS CABALLERIZAS

El antecedente próximo, y con vida, del actual Museo de Carruajes del Patrimonio Nacional, se encuentra en



5.

las antiguas «Caballerizas Reales» que estuvieron alojadas en un grandioso edificio situado junto a Palacio y construido según los planos del arquitecto Sabatini. Esto era necesario por el mecanismo complicado que exigían los carruajes reales, los caballos y los servidores. Esta inmensa construcción, donde se alojaban las cuadras, cocheras y otras dependencias, desapareció, por derribo, en el año 1932. En la actualidad, en ese inmenso solar se levantan los Jardines de Sabatini, nombre del famoso arquitecto que vivió en época de Carlos III.

Todas las piezas existentes en esas Caballerizas Reales fueron recogidas, almacenadas y en parte olvidadas. Pasado el tiempo, se apreció que muchas de aquellas piezas contenían un indudable valor y que debían de ser expuestas al público para su admiración como obras en sí, y por lo

que de retazo histórico contenían. Comenzó, entonces, por parte del Patrimonio Nacional, una labor de restauración y habilitación de carruajes y de otras piezas para su exhibición. De esta manera se logró formar un pequeño conjunto de carruajes comprendidos entre los siglos XVII y XIX que se instalaron en unas dependencias situadas a los pies del Palacio de Oriente en la parte que linda con el Campo del Moro. Así, surgió un Museo de Carruajes en el «Pabellón de las Camelias» o Estufa del Campo del Moro.

Esta instalación se hizo con carácter provisional. Aunque el lugar tenía cierta belleza no reunía las condiciones necesarias para montar todas las piezas posibles que estaban en vías de reparación. Por otra parte, además de la falta de espacio, no poseía las condiciones exigidas actualmente para un Museo. Surgió enton-

6.





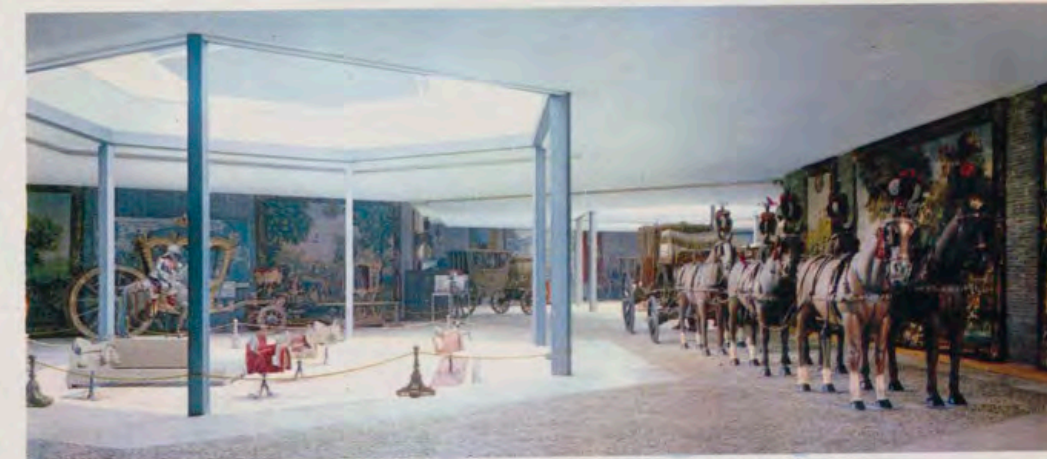
Carruaje del siglo XVIII, entre dos sillas de manos de Carlos III y del duque de Medinaceli.  
Coche de la «Corona Real», empleado por los monarcas en los actos oficiales.



Vista del Museo desde la entrada y hacia la derecha.



La colocación de los carruajes favorece la visita.



Vista del Museo desde la entrada y hacia la izquierda.  
Dos pescantes de tumba entre los muchos del Museo.



ces la idea concreta del Jefe del Estado de construir un edificio de nueva planta en las proximidades del museo provisional, que ofreciese, en un marco apropiado, todas estas piezas. De esta manera el actual Museo de Carruajes del Patrimonio Nacional ha recogido esta historia de las Caballerizas Reales para ofrecerla de un modo vivo e interesante de acuerdo con las técnicas de un museo moderno.

A poco de entrar en el museo llama la atención del visitante una carroza negra que ha venido llamándose de «Doña Juan, la Loca» aunque proceda del siglo XVII. Parece una carroza fúnebre y, sin embargo, como ella se emplearon muchas durante la época de la que procede. Es una bella carroza, muy posiblemente de origen francés, y fue el único carruaje que se libró del fuego originado en el Alcázar en el año 1734. Los madrileños

mente dorado con silueta en forma de trapecio y con motivos mitológicos en sus tableros y puertas. Este mismo carruaje figura en el grabado que representa una visita de Fernando VI y Bárbara de Braganza a El Escorial, colgado en la pared.

Una berlina de gala denominada «Coche de tableros dorados» nos recuerda el siglo XVIII. Fue regalada a Carlos IV por el Marqués de Branciforte, virrey de Méjico. Se supone que fue construida en este país, pero sus características no son diferentes de los carruajes de este tipo construidos en Europa.

Otra berlina, también de gala, que se reconoce con el nombre de «Coche de Conchas», también pertenece al siglo XVIII. Como su nombre indica, los tableros imitan a la concha. Es de procedencia francesa y posee una gran belleza de líneas y una exquisita decoración con asuntos mitológicos.

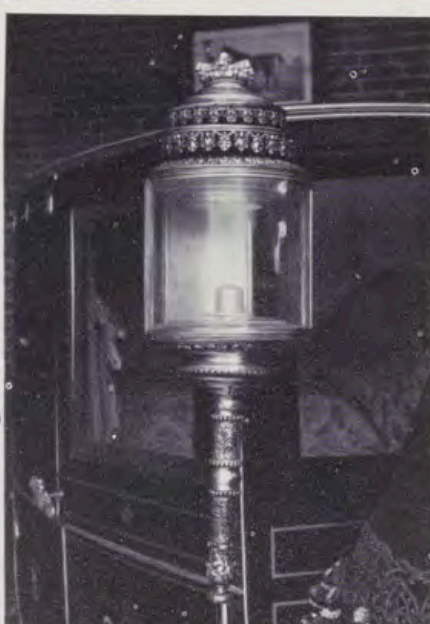
Continúa las series de las berlinas con el denominado coche de «La Corona Ducal». Su nombre se debe a la corona que muestra en el techo. Como la anterior, se piensa en su origen francés, y construida por Gautier a quien también se atribuye el anterior carruaje. Se asegura que fue regalada a Carlos IV por Napoleón.

Con el nombre de «Coche de cifras», también se alude a otra berlina igualmente francesa y debida a la misma mano que las dos anteriores. El nombre se ha dado por pertenecer a Carlos IV y María Luisa para cuyo matrimonio se construyó especialmente. Como muchos de los carruajes a que venimos aludiendo esta berlina fue objeto de numerosas reformas posteriores.

Muy próximo a los llamados «Coche de Amaranto» y «De Caoba», también berlinas, se encuentra el carruaje de la «Corona Real» que era el empleado por los Reyes en los actos públicos y oficiales. Esta berlina de la corona real fue construida por Julián González, en Madrid, a principios del siglo XIX. A diferencia de otros carruajes éste se encuentra muy bien conservado por ser usado en contadas ocasiones. Sin embargo, experimentó algunas reformas, como la pintura de la caja. En determinados momentos —es el caso de la presentación de Alfonso XII a la Virgen de Atocha— se desmontaba el pescante de tumba de este carruaje para instalar en él un gran león de madera que también figura en el Museo. Por lo que se refiere a las dos berlinas citadas anteriormente, «la de Amaranto» es Italiana y data del siglo XVIII; la «de Caoba» se consideraba coche de respo y en los actos oficiales iba vacía junto a la de los Reyes por si ésta se quedaba inutilizada.



Cuatro modelos de faroles de carruajes.



### LAS PIEZAS MAS ANTIGUAS

Como se ha dicho anteriormente este museo consta de cinco módulos exagonales donde, de una manera sistemática, se muestran los diferentes tipos de carruajes, guarniciones y otros enseres. Por el elevado número de piezas, sería largo enumerar y detallar todas ellas. Destacaremos algunas muestras importantes por su ejecución artística y por el contenido histórico que encierran.

podieron presenciar el paso de este carruaje por las calles de la capital en la comitiva organizada en 1881 con motivo del centenario de Calderón de la Barca.

Un carruaje verdaderamente espectacular se ofrece a los visitantes entre dos espléndidas sillas de mano pertenecientes respectivamente a Carlos III y al Duque de Medinaceli. Este carruaje, que data de la primera mitad del siglo XVIII, se muestra total-

## OTROS CARRUAJES DEL MUSEO

En el ala derecha del Museo se exponen algunos carruajes de diverso carácter y entre los que podemos citar un «wagon» americano (llamado araña), un trineo regalado por el Zar de Rusia a Don Alfonso XII, un «visa-vis» de gala, coches de viaje, unos «birlochitos» para niños, un «carrik-a-pompe» de palosanto, un «char-a-Bancs», un «mail faeton» inglés, un «faeton» alemán, numerosas berlinas de media gala, carretelas, landós, un milord y numerosos carruajes empleadas por las Cortes españolas y entre las que puede distinguirse la destinada al Presidente de las mismas. Este último carruaje de notable belleza data del siglo XIX y fue minuciosamente restaurado de sus parciales deterioros.

## OTRAS PIEZAS DEL MUSEO

Con independencia de los carruajes figura en el museo un conjunto de piezas diversas de gran valor. Aquí, se aprecia la litera donde el Emperador Carlos V recorrió toda Europa y efectuó su viaje de retiro al Monasterio de Yuste. En la parte central de uno de los módulos se exhiben veinticinco sillas de montar que comprenden desde el siglo XVIII hasta el siglo XIX. En el módulo central se exponen cuatro literas de mano que pertenecieron a Carlos III, Carlos IV, Fernando VI y Fernando VII. En este lugar es donde se encuentra también el león en madera tallada y dorada a que anteriormente hemos hecho referencia.

En otro módulo del museo se exhiben dos colecciones de sillas de montar pertenecientes a los reinados de Alfonso XII y Alfonso XIII, que fueron regalos de diferentes personalidades de países Sudamericanos.

Complemento de todos los carruajes y piezas propias de los mismos hay instaladas numerosas vitrinas con guarniciones de distintos tipos. Por último, y a manera de decoración, el visitante puede admirar multitud de tapices, pinturas, grabados y otra documentación relativa al mundo del carruaje.

La visita al Museo de Carruajes del Patrimonio Nacional supone un indudable recreo para la vista por el elevado número de obras de arte que en él se contienen, así como un interés documental por la fuente histórica que aquí puede apreciarse. Sin duda, el Patrimonio Nacional ha logrado construir y montar uno de los Museos de Carruajes más valiosos e interesantes de Europa.



Escudos colocados en los pescantes de tumba.





Coche de tableros dorados.



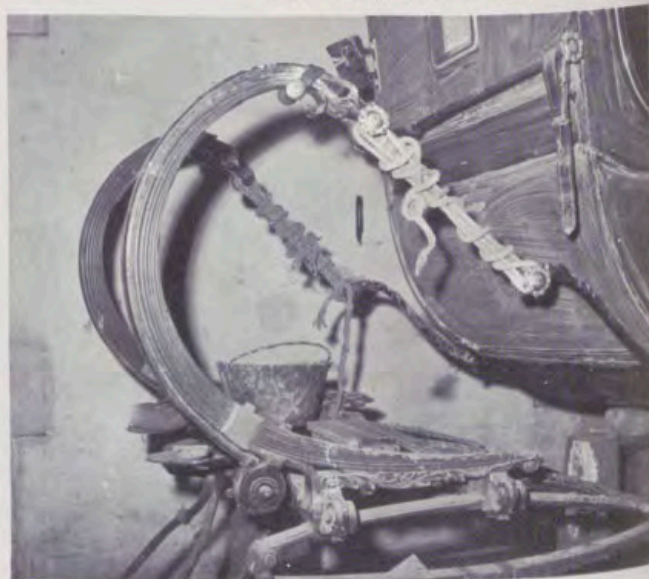
Berlina de representación, para las Cortes.



Coche de caoba, considerado carruaje de respeto.

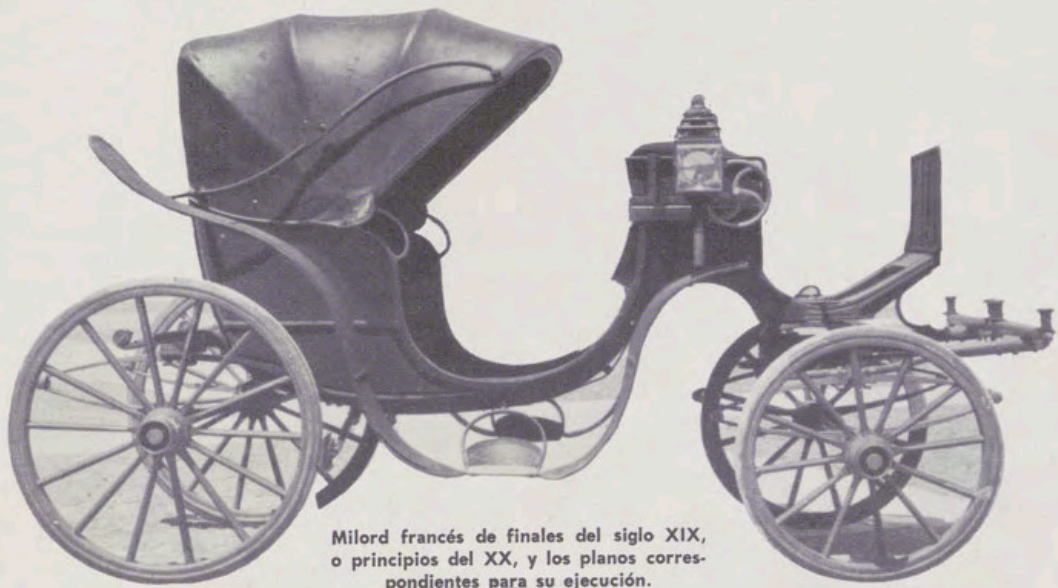
Angulo del Museo, con calesa en primer término.

Otro carruaje restaurado por el Patrimonio.

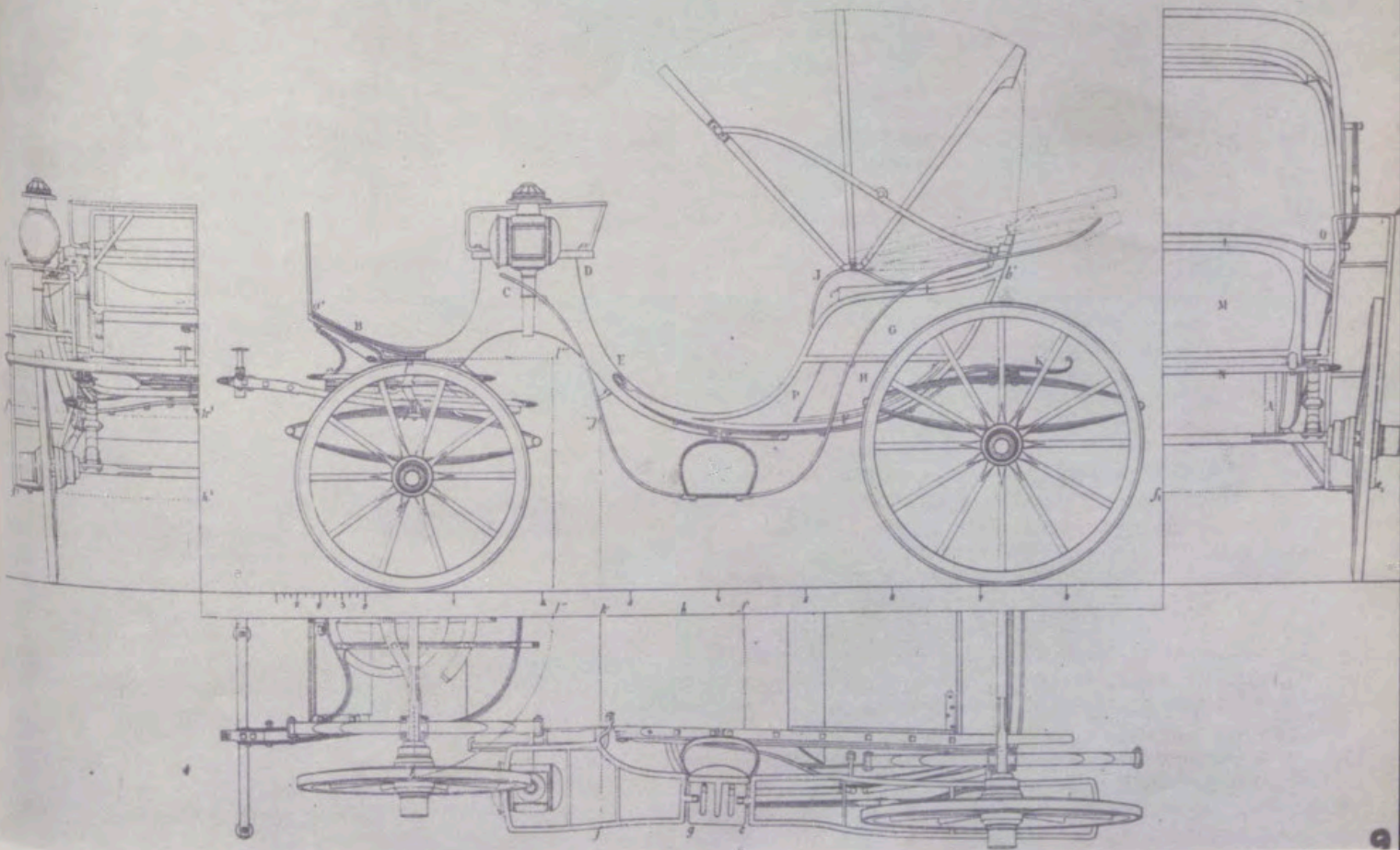


# CONSTRUCCION DE CARRUAJES

Por ISABEL TURMO



Milord francés de finales del siglo XIX, o principios del XX, y los planos correspondientes para su ejecución.



**L**OS vehículos que se exhiben en el museo recientemente inaugurado en el Campo del Moro, sugieren —sin duda— infinidad de añoranzas e interrogantes. Al mismo tiempo que evocan, en nosotros, un ceremonial y unos cortejos que ya nos van pareciendo de cuentos de hadas, uno se admira ante las realidades concretas que tiene ante sí, ante los monumentos de un arte casi desaparecido o llamado a desaparecer. Insensiblemente, la imaginación vuela en muchas direcciones y, como es de rigor en nuestra era técnica, no se nos escapa el planteamiento de cómo se construirían esos vehículos que tanto admiramos, qué personas trabajaron en ellos, qué preparación recibirían, de qué utensilios y materiales dispondrían, y todo un cúmulo de preguntas difíciles de constatar.

Algo, sin embargo, puede decirse sobre estos particulares; pero para que sean respuestas serias —que nos convenzan— no hay más remedio que precisar. Hay que ceñirse a los datos que tengan cierto rigor histórico y, satisfacer, en parte, nuestra mucha curiosidad.

Respecto a la construcción de los carruajes, dada la rica variedad de modelos que luce el museo y principalmente la diversidad de épocas, no es posible, dentro de ciertos límites, hacer una exposición de los procedimientos que se emplearon en la ejecución de todos y cada uno de ellos; pero cabe la selección de un conjunto importante —los carruajes de la segunda mitad del siglo XIX— ampliamente representado en el museo por pertenecer a una época especialmente interesante en el aspecto técnico. Nunca hasta entonces se cuidaron tanto los métodos de construcción, ni hubo tanto afán por la perfección de los procedimientos en orden a obtener vehículos prácticos, bellos y ligeros. En épocas anteriores se cuidaba más la riqueza, el esplendor, el preciosismo incluso, pero lo que hoy llamamos «funcional» se despreciaba tranquilamente. En consecuencia, aquellos carruajes pueden despertar nuestra admiración por sus tallas, dorados, pinturas, ricos tejidos, bordados, etc., elementos decorativos que no son privativos suyos y que aparecen en toda clase de manifestaciones artísticas contemporáneas a ellos. Cuando el arte del carroceros se produce genuinamente es —sin duda— en la segunda mitad del siglo XIX, cuando se libera de todo lo que no le es propio y se vuelca en una voluntaria depuración de ornamentos para conseguir esos magníficos ejemplares sobrios, ligeros, bellísimos de línea, que cumplen su cometido a la perfección, proporcionando a los pasajeros el máximo de comodidad y a los caballos gran facilidad en el tiro.

Estas son las razones por las que empezaremos por el final y por las que trataré de decir algo acerca de cómo construían sus carruajes esos carroceros que no dudo en llamar maestros del período de apogeo.

En 1865 dijo Mr. Hooper, figura destacadísima entre los carroceros ingleses, que hubo un tiempo en que los clientes tenían que encargar expresamente sus carruajes, pero que en el momento en que él escribía esto, se limitaban a escoger uno de los que estaban sin acabar, de la forma que gustaban, y lo mandaban terminar según sus deseos; lo pintaban del color que ellos eligieran o que debieran usar, si tenían un «color de familia». Es un aspecto de la industria carrocera que debe tenerse en cuenta para enfocar debidamente este período, en el que además muchas piezas se podían adquirir en talleres especializados, tales como: ballestas, ejes patentados, frenos de todas clases, estribos, faroles con sus correspondientes dollas, varas, clavijas, botariles, casquillos de lanza, etc. Todo esto simplificaba enormemente la tarea en las factorías de carruajes, permitiendo que la atención de los maestros pudiera dedicarse, más y mejor, a la producción de nuevos tipos, que lo mejor de ellos, la facultad creadora, se manifestara ampliamente como nos lo testimonia esta época con su enorme legado de nuevos modelos,

cada vez más logrados y más adecuados a su destino, sin que en su concepción se descuidara el imperativo de la belleza.

## TAREAS PRELIMINARES

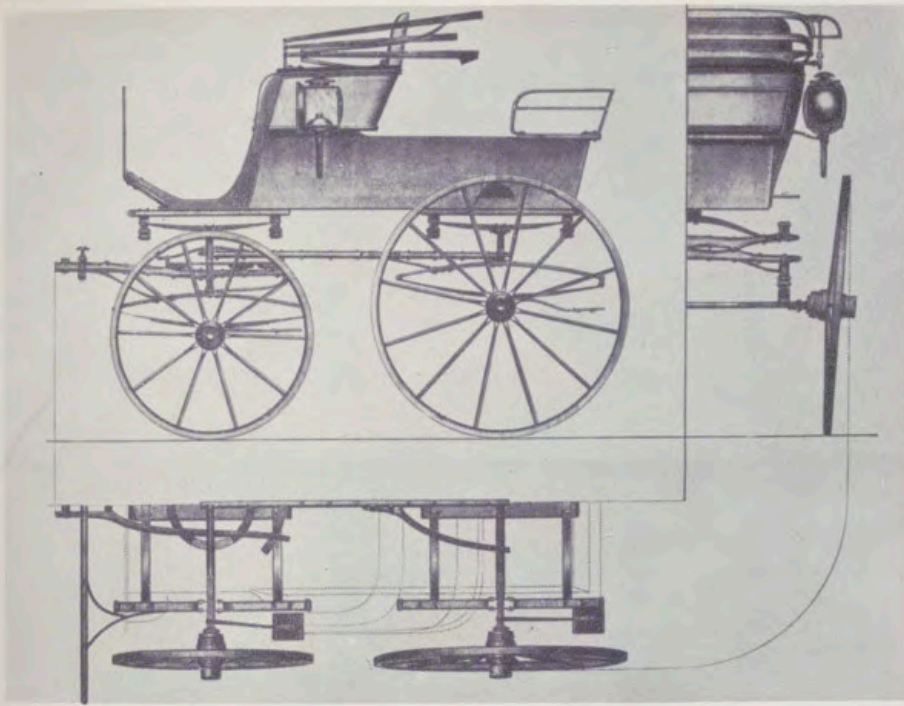
Los carroceros, entonces, dibujaban mucho, hacían pequeños diseños a escala reducida, consultaban publicaciones especializadas que mensualmente les ofrecían planos y descripciones de nuevos modelos y cuando se decidían a realizar alguno, los dibujaban con tiza a tamaño natural sobre grandes pizarras o sobre una pared de ladrillos. Esto les servía para sacar patrones de cada una de las piezas y para que sus operarios pudieran confrontar su trabajo con el modelo mientras durara la ejecución. En los talleres de cierta importancia, todo operario experto había entrado como aprendiz, siguiendo sólo una rama de los trabajos que se realizaban en la casa.

Un tratamiento previo de las maderas precedía a la ejecución de cualquier carruaje. Máquinas especiales las saturaban con vapor para disolver la savia y extraerla, sometiéndolas seguidamente a una presión de 15 toneladas por pulgada cuadrada. La madera tratada de este modo, soportaba cualquier intento de partirla en dos. Muy variadas son las clases de maderas utilizadas por los carroceros, destacando entre ellas: el roble o fresno para el esqueleto de la caja, la caoba para los tableros, el pino para el techo y el suelo, el olmo para los cubos de las ruedas y el roble para sus rayos. Respecto al uso de la caoba son muchos los que se han lamentado de que una madera tan bella se cubriera de pintura, pero cuando, a veces, se utilizó el cedro en sustitución suya, pudo comprobarse que era demasiado poroso para que sobre él luciera el charolado. El abedul americano se empleó mucho para tableros lisos, pero es quebradizo y no puede sustituir a la caoba en los paneles curvos. En menor proporción también se han utilizado las maderas de haya, nogal, abeto y alerce, así como el sicomoro, castaño y plátano, en calidad de sustitutivos de los anteriores.

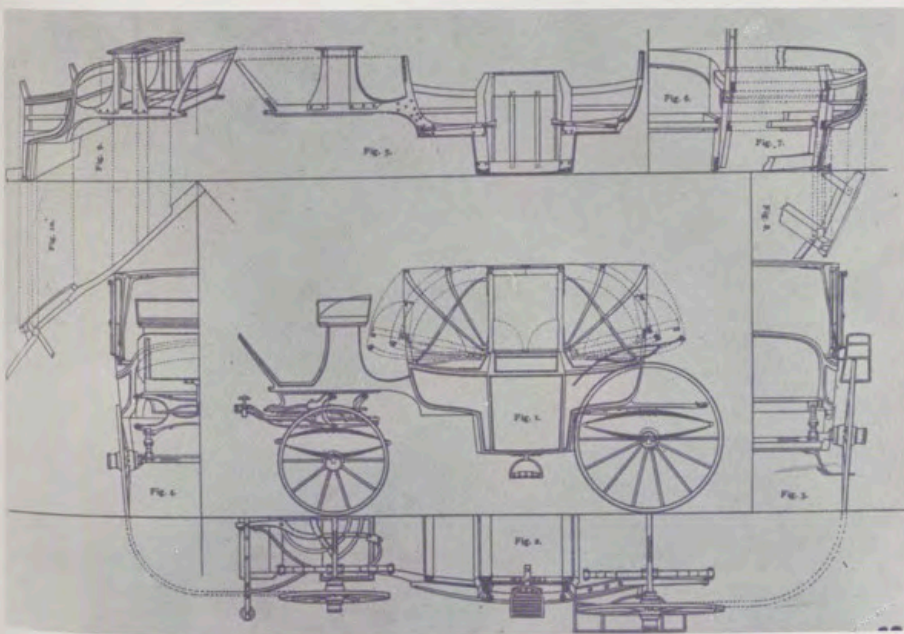
## LA CAJA

Una vez que se disponía de maderas en las debidas condiciones, se procedía a la elaboración de los diferentes elementos del carruaje. Obreros especializados cortaban las piezas de que se componía el esqueleto de la caja y lo ensamblaban con una mezcla de aceite y albayalde, tarea que exige del artesano gran destreza y delicadeza, pulcritud en la terminación y una serie de conocimientos que no están a la altura de cualquiera. Construido el esqueleto se entregaba al herrero para que lo reforzara con diferentes piezas de hierro; evitando —siempre— que fueran más pesadas de lo estrictamente necesario, porque de ello dependía, en gran parte, que el carruaje fuera lo más ligero posible, sin detrimento de su solidez. Después de esta operación, quedaba el esqueleto de la caja listo para proceder a cubrirlo con paneles curvos o lisos, según el modelo lo exigiera.

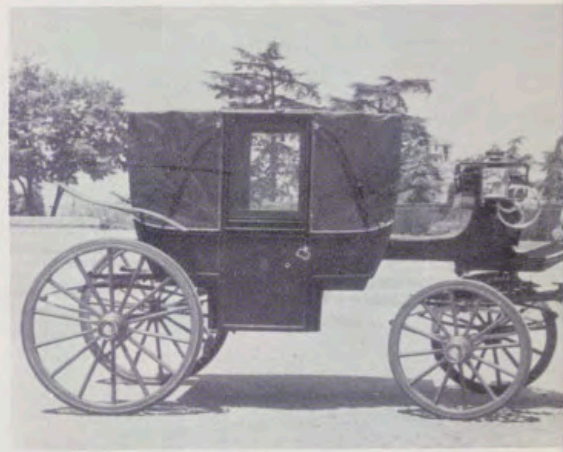
Para obtener la curvatura de los paneles se les aplicaba una pieza de hierro, al rojo vivo, por el lado que se deseaba que quedara cóncavo, aplicándole agua fría por el otro lado; cuando se había obtenido la curva precisa, se fijaba el panel en unas ranuras especiales o se encolaba al esqueleto, reforzando las uniones con pequeños trozos de madera y tiras de lona encoladas a poca distancia unas de otras, en el interior de los paneles; los de las puertas, además de esto, se aseguraban con láminas de latón firmemente fijadas con tornillos al esqueleto. En algunos modelos, la parte superior del techo se cubría con la piel de un buey estirada, estando húmeda para que se atirantara al secarse haciendo lo construido



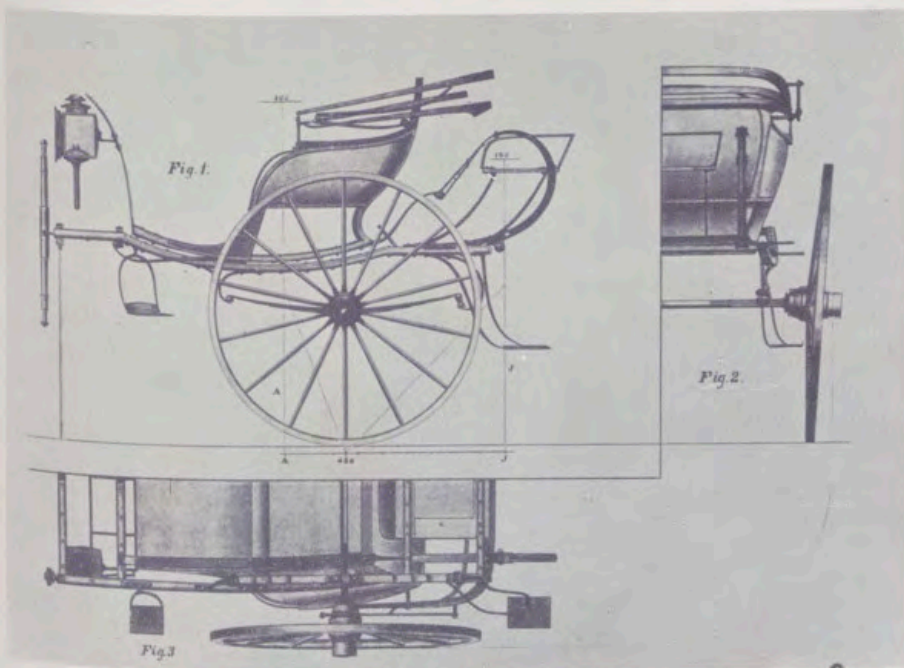
Mail faetón construido (planos a la izquierda) por Erhler en París, en 1875, para el rey Alfonso XII.



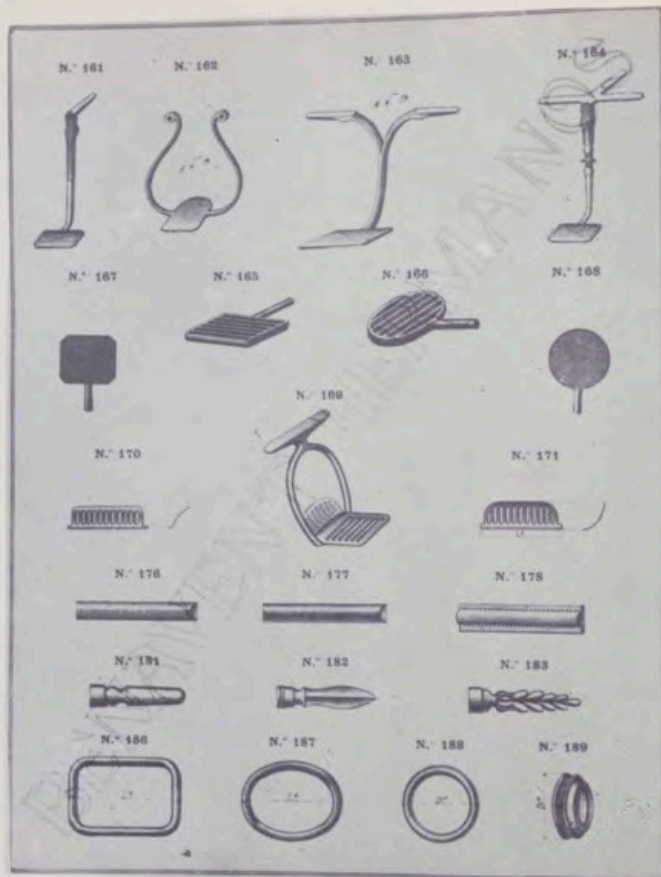
Uno de los landós construidos en Madrid a finales del siglo XIX.



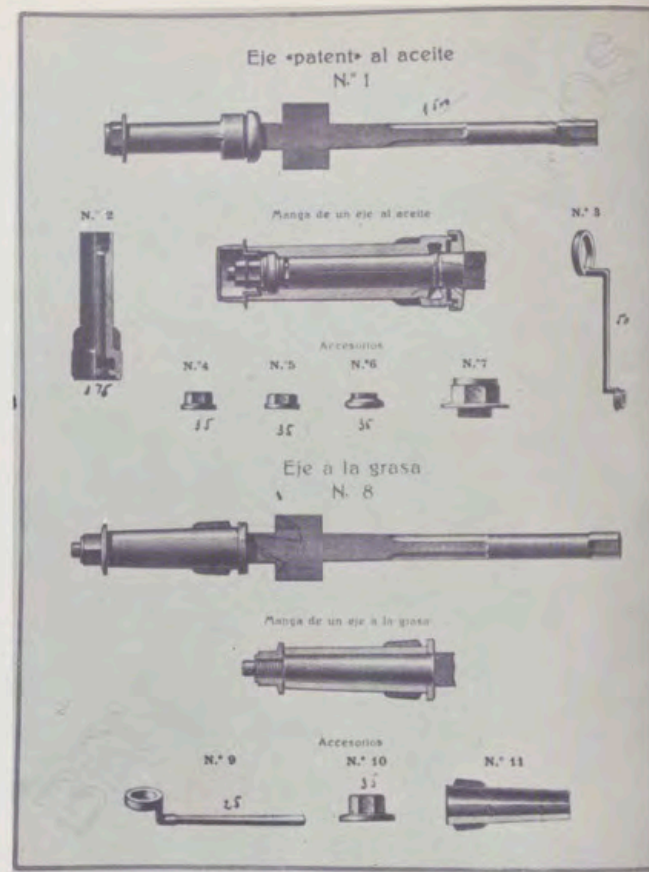
Junto a la foto de este carruaje los planos detallados para su realización.



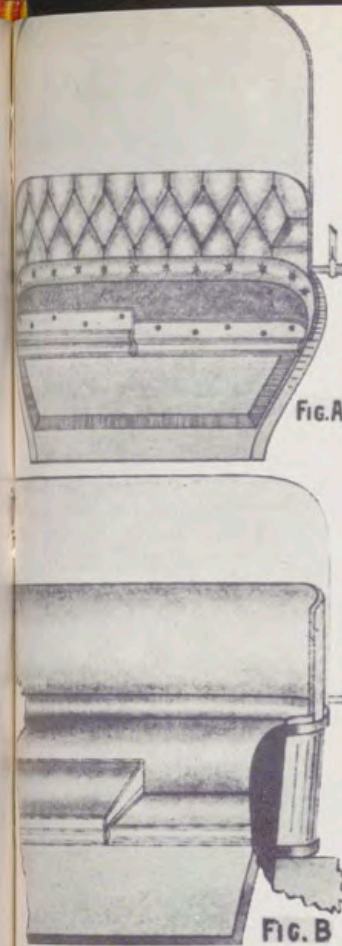
Curriculo realizado en París por Erhler, en 1875, para la colección real española. También se muestran sus planos.



Diversos modelos de estribos.



Detalles de dos clases de ejes.



Modelos ingleses de respaldo con capota y para carruajes de dos ruedas.



C. A. T.



C. A. W.



C. A. V.

tan tenso como un tambor, las uniones impenetrables a la lluvia y muy resistentes a los extremos de calor o de frío.

### EL JUEGO O CARRO

Simultáneamente, los operarios especializados en la construcción del juego del carruaje han ido cortando todas sus piezas en madera de fresno, libre de savia y de cualquier clase de humedad; no tenían que hacer una labor tan delicada como los que construían la caja, pero habían de procurar hacer las uniones con gran precisión y firmeza. Por esta razón, era preciso emplear maderas que estuvieran perfectamente curadas para que ninguna de las juntas pudiera contraerse. Estas ensambladuras también se hacían con albayalde y aceite. Seguidamente, el herrero fijaba al juego diferentes chapas de hierro y refuerzos, habiéndose esmerado al ejecutarlas para conseguir que tuvieran las curvas precisas antes de intentar fijar estas piezas de metal, ya que de no ser así, podía viciarse la parte de madera, atornillándole piezas de hierro mal construidas. Labor del herrero era también la colocación de las ballestas entre la caja y el juego, cuando no las tenía que fabricar él mismo porque se compraban hechas; en cualquier caso, su longitud y resistencia debía ser cuidadosamente calculada según el peso que fueran a soportar. Se han utilizado numerosos tipos de ballestas o muelles a lo largo de la historia del carruaje, pero las más usuales, en la segunda mitad del



C. A. U.

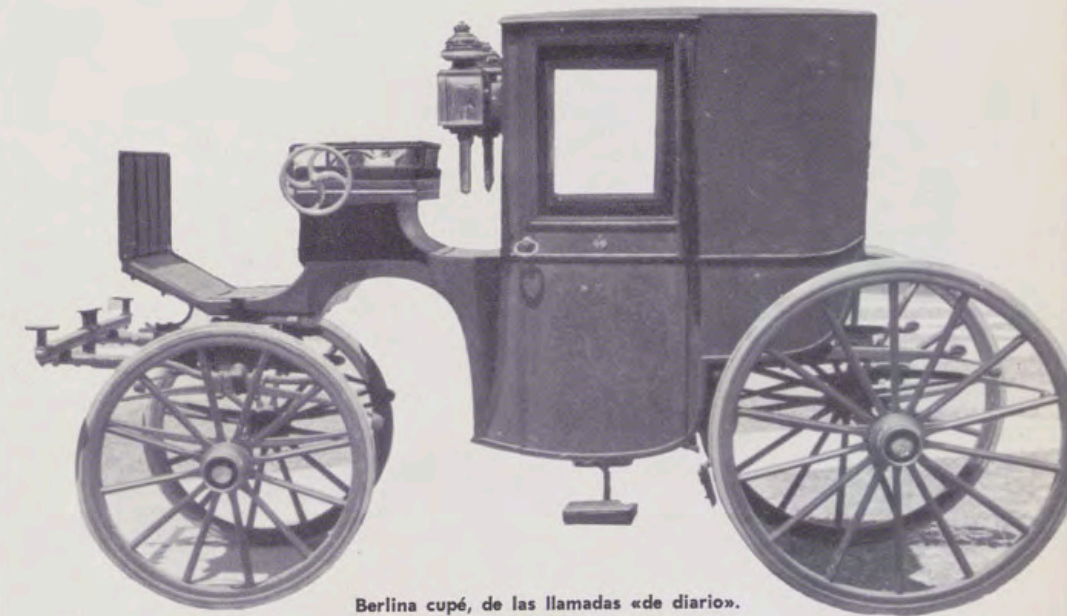
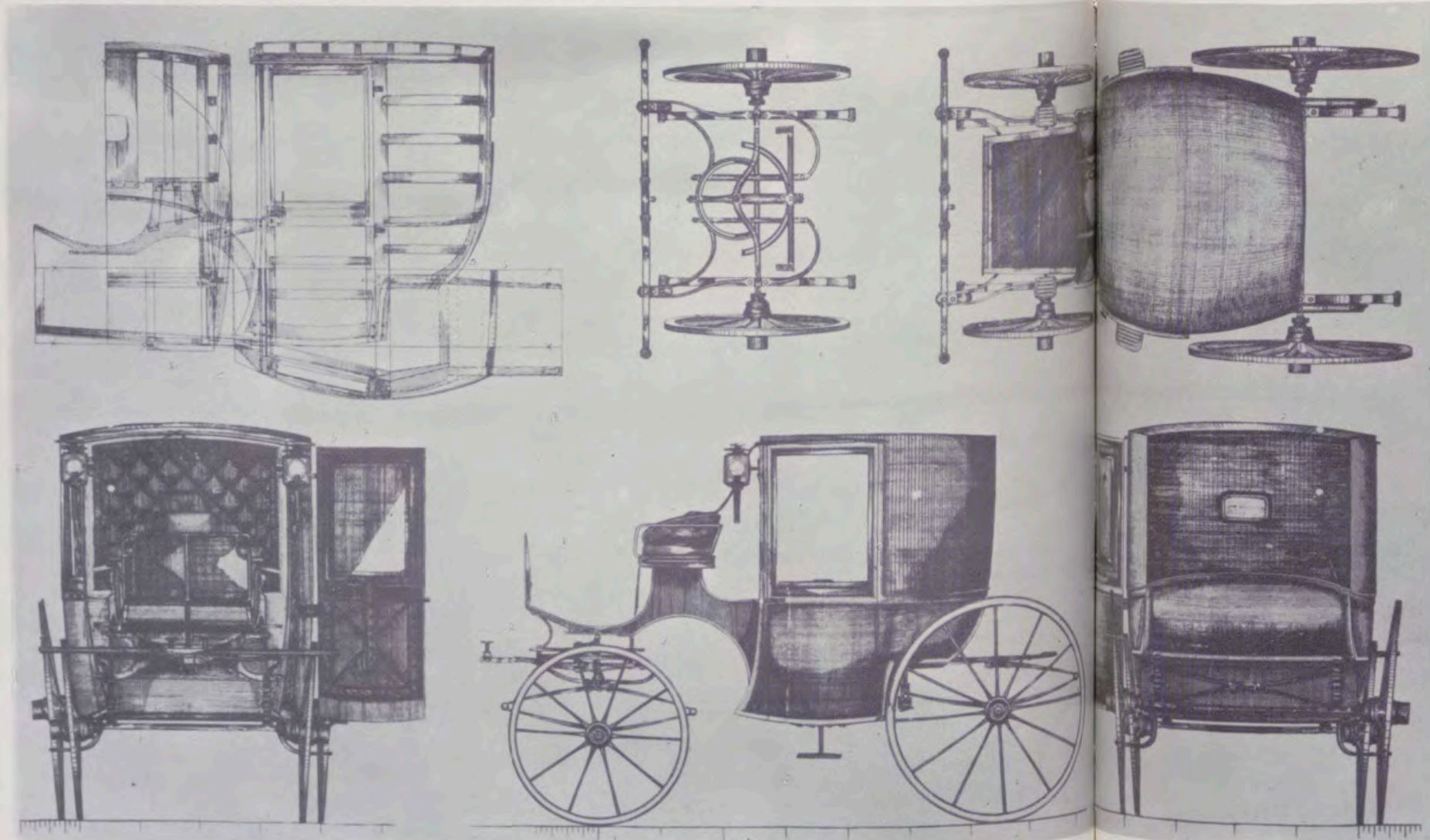


C. A. Y.



C. A. Z.

Dibujo de una berlina cupé, por Geo R. Cady, de New-Haven, Conneticut (EE.UU.).

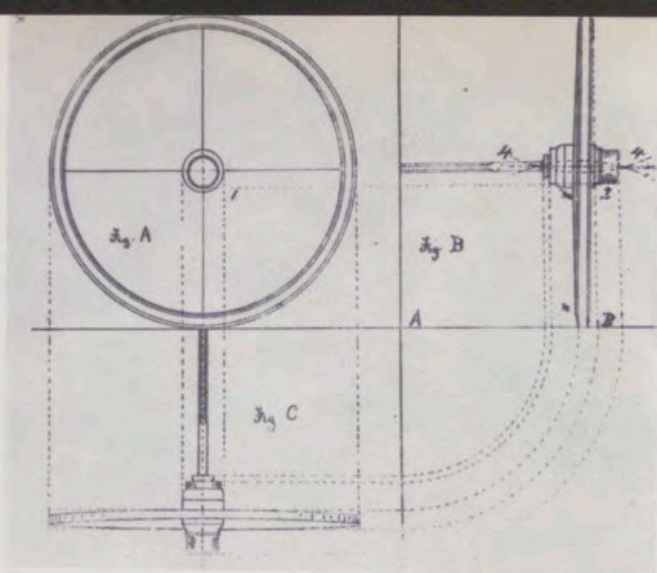


Berlina cupé, de las llamadas «de diario».

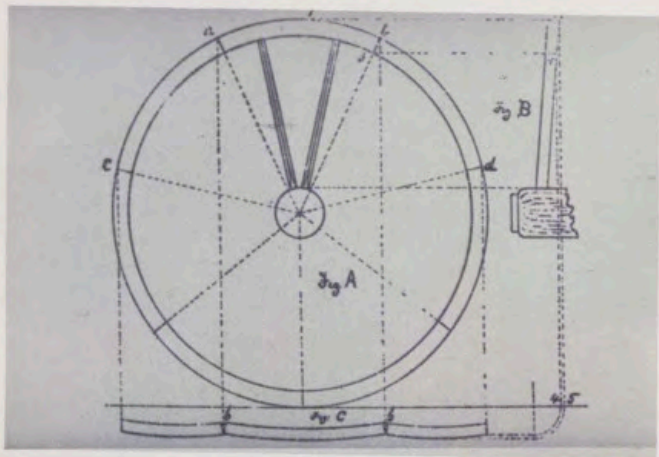
siglo XIX, fueron la ballesta sencilla, la elíptica, la de media pinza, y, en los carruajes de lujo, la ballesta en C, de la que cuelgan sopandas de cuero, que son esas grandes correas de las que pende la caja.

### LAS RUEDAS

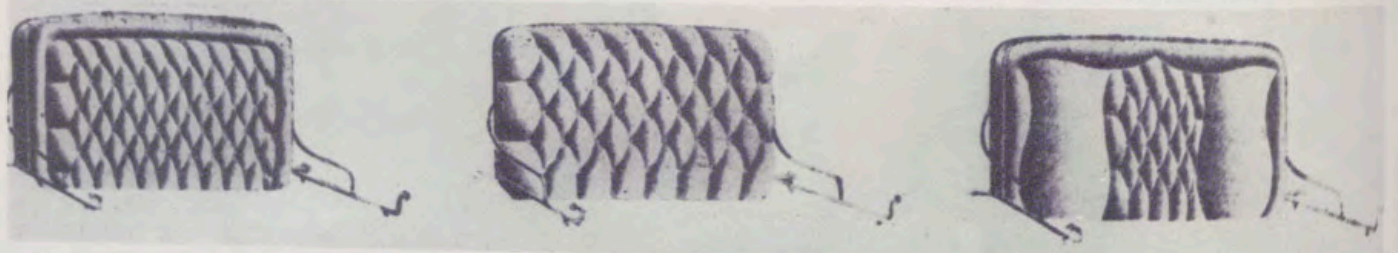
Respecto a las ruedas puede decirse que la forma más comúnmente usada, en la época en que nos estamos ocupando, es la que los ingleses llaman «dished wheel», en la que el centro, o cubo, cae un poco hacia dentro con relación al aro, de modo que la superficie exterior de la rueda no es plana, sino ligeramente cóncava; tuvo mucha aceptación por la elasticidad que esta forma proporcionaba. Simultáneamente, para carruajes muy pesados, se



Diseños para la construcción de ruedas.



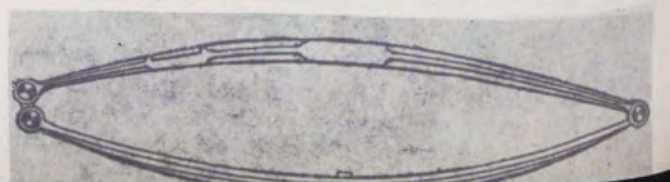
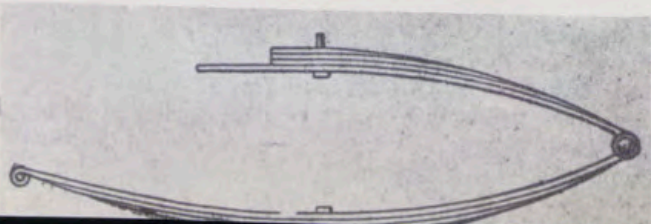
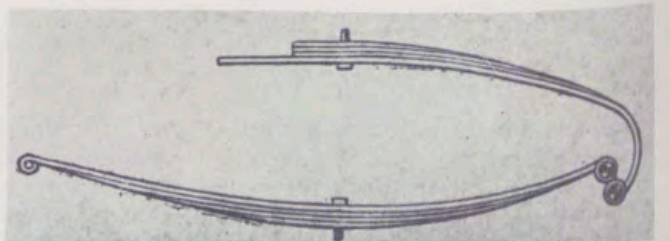
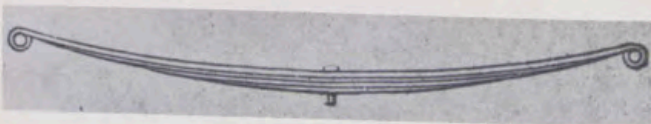
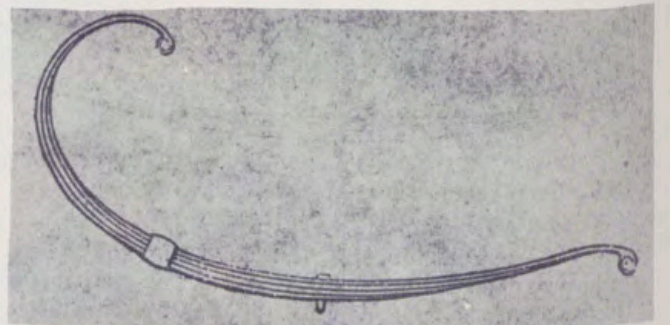
Dos aspectos del taller montado por el Patrimonio Nacional para la restauración de carruajes y donde se ha llevado a cabo la reparación de todos los que se exponen en el Museo del Campo del Moro.



Respaldos tapizados en estilo americano.



Diversos tipos de ballestas para carruajes, entre las que figuran la simple, la media pinza y dos clases de ballesta en C.



hacían ruedas cuyos rayos se dirigían alternativamente hacia adentro y hacia afuera, a partir del cubo y con el margen de inclinación que el grueso del aro permitiera. La fabricación de ruedas experimentó notables cambios en el siglo XIX. Abandonados los antiguos procedimientos artesanos de los «maestros de ruedas», los talleres de carruajes adoptaron el sistema de comprarlas ya terminadas en fábricas especializadas. Gran parte de la industria inglesa, que entonces marcaba la pauta, se lanzó a la importación de ruedas de los Estados Unidos donde se han fabricado muchas y muy bien. Los rayos de las ruedas americanas son del mejor nogal y los aros de dos piezas solamente, esto último las aventaja notablemente sobre las ruedas europeas, cuyos aros estaban formados por varios trozos curvos —llamados pinas— con la consiguiente multiplicación de ensambladuras y remaches que las hacía más quebradizas y necesariamente más gruesas y feas que las americanas. Claro que allí podían darles esa apariencia fina y elegante gracias a la calidad de las maderas que produce ese continente y muchas firmas de carroceros terminaron importando las maderas, así como máquinas americanas para hacer rayos y otras para hacer las mortajas en que éstos se insertan. La construcción de ruedas, más o menos mecanizadas, consta de las siguientes fases:

- a) Torneado del cubo, o maza, en madera de olmo, barrenando su centro para que entre el eje. Los cubos de carruajes destinados a países cálidos solían hacerse con una madera de color amarillo, muy sólida, llamada fustete, que se obtiene en Centro y Sudamérica.
- b) Abertura en la parte exterior del cubo, de las mortajas en que se insertan los rayos.
- c) Construcción de los rayos en madera de acacia, o de roble, en número de doce para las ruedas delanteras y de catorce para las traseras.
- d) Acoplamiento de los rayos al cubo, bien a golpes de martillo o por medio de una máquina hidráulica.
- e) Tallado de los rayos (después de introducidos en el cubo) dándoles forma adecuada, es decir, semicilíndricos por su cara interna y labrados en aristas por el lado exterior para darles una apariencia más ligera, dejando el final del rayo cuadrado para que se acople con la mayor firmeza al aro de las ruedas.
- f) Construcción de las pinas, o piezas curvas, de fresno o de roble, que forman el aro de la rueda.
- g) Aplicación de las pinas a los extremos libres de los rayos, a razón de dos rayos por cada pina como mínimo.
- h) Unión de las pinas entre sí por medio de espigas de madera.
- i) Aplicación de la llanta de hierro, previamente dilatada al calor; al enfriarse, la madera cruje y se consolida.
- j) Fijación posterior de la llanta por medio de pequeños clavos que la atraviesan, así como a las pinas, y remache en la cara interior de éstas con unos pequeños discos de hierro llamados arandelas de remache. Hacia 1880 se generalizó el uso de llantas de goma que se colocaban sobre la de hierro.

Terminada la rueda en sí, se procedía a una serie de operaciones que la adecuaban para aplicarla al eje del carruaje, pasando a manos de operarios especializados que colocaban en el interior del cubo, o maza, una pieza cilíndrica de cobre o hierro, llamada buje. La finalidad de esta pieza es disminuir el rozamiento de los ejes durante la marcha del carruaje. El buje se pule cuidadosamente en su cara interior; el extremo del eje, llamado manga, se configura especialmente para aplicárselo a él, con la suficiente holgura para admitir el aceite necesario para suavizar la fricción producida por el uso. El buje

de mayor uso para carruajes ligeros y finos lo ha sido, sin duda, el eje patentado al aceite, inventado por J. Collinge en 1787, cuyas ventajas son muy considerables; entre otras, la de conservarse engrasado durante dos o tres meses, en vez de los ejes anteriores que tenían que engrasarse a diario.

Como último remate de la rueda, se procedía a la colocación del tapacubos, tapa metálica que se adaptaba exteriormente al cubo para cubrir el buje donde los carroceros solían inscribir su nombre y el de la ciudad donde radicaba su taller.

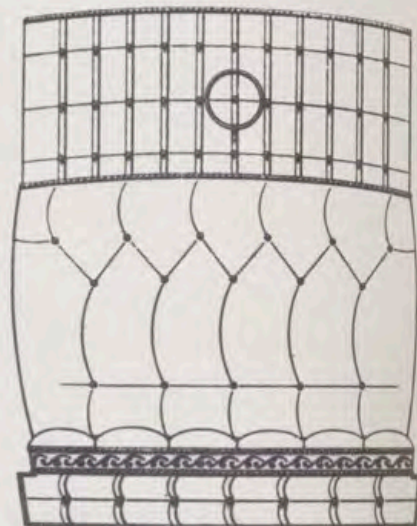
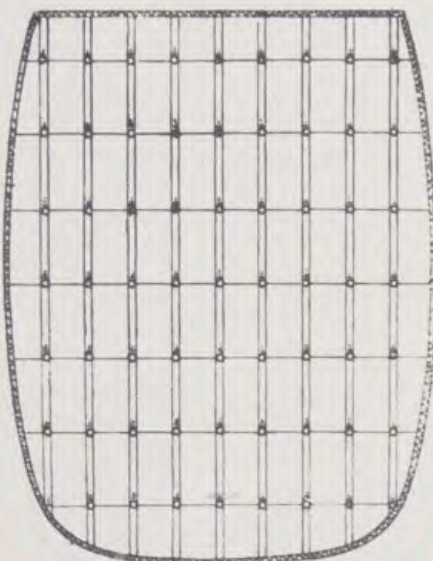
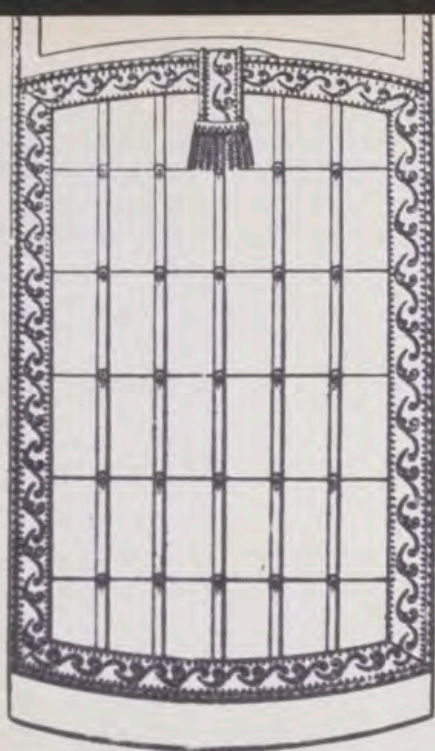
Colocadas las ruedas en las mangas de los ejes, los estribos, las cerraduras de las puertas, los faroles, el salpicadero, los guardabarros y demás accesorios que correspondieran al modelo en ejecución, quedaba éste listo para entregarlo a los tapiceros y pintores que completaban la obra.

## PINTURA

Habituados hoy a ver las relucientes chapas de nuestros automóviles —pintadas a pistola— uno no se imagina el enorme trabajo que realizaban los pintores de la segunda mitad del siglo XIX para obtener esas superficies impecablemente charoladas de los carruajes de entonces. La caja era —sin duda— la parte del vehículo que exigía mayor esmero y paciencia a la hora de pintar un carruaje. Para realizar esta labor, correctamente, había que seguir un largo y complicado proceso que puede resumirse en las siguientes fases:

- a) Imprimación para la base, que consistía en cubrir toda la caja con una pintura de un color cualquiera, en cuya composición se utilizaba una considerable proporción de barniz o laca y un poco de aguarrás. De este color, la caja recibía tres o cuatro manos, aumentando gradualmente la proporción de aguarrás y disminuyendo la de barniz.
- b) Aplicación de dos o tres manos de base, compuesta de ocre en polvo, barniz y una considerable proporción de aguarrás.
- c) Después de haber realizado estas operaciones cuidadosamente, si había alguna hendidura formada por las cabezas de los clavos o cualquier pequeña mella en los paneles, debía cubrirse con albayalde mezclado con aguarrás y barniz.
- d) Una vez que todo estuviera perfectamente seco, el pintor emprendía la tarea de apomazar la caja frotando los paneles con una piedra pómez, previamente aplanada por una de sus caras, mojàndola constantemente y frotando con constancia y regularidad para obtener una superficie lisa.
- e) Aplicación de dos o tres manos de un color que sirve de base para el definitivo. Constituía la operación llamada imprimación para el color de la caja.
- f) Después de bien seca la imprimación, se procedía a aplicar el color definitivo, dependiendo de la tonalidad que fuera, el número de manos que había que dar, tomando siempre la precaución de alisar los paneles con papel de lija cada dos manos de pintura.
- g) Barnizado con seis capas —por lo menos— del mejor barniz de goma copal, apomazando cada capa con una muñequilla de tejido de lana rellena con piedra pómez reducida a polvo fino; esta muñequilla había que hacerla muy apretada y humedecida con agua, aplicarla a los paneles frotando suavemente para no arrancar el barniz.

A veces se requería que al color de la caja se le aplicara el barniz sólo y en otras ocasiones resultaba necesario mezclar un poco de color al barniz de las dos o tres pri-



meras manos. Por ejemplo, para obtener un negro mejor, algunos pintores inmediatamente después de haber dado el color, lo trataban con laca en lugar de hacerlo con barniz y para conseguir que estas superficies fueran susceptibles de pulimento les aplicaban una o dos manos de barniz encima de la laca.

Cuando había que pintar escudos heráldicos o iniciales en los paneles, la ocasión indicada para hacerlo era entre la primera y la segunda —o la segunda y la tercera— manos de barniz; después de lo cual se aplicaban tantas manos de barniz como fueran necesarias para que los paneles quedasen impecables.

Por si todo esto fuera poco, aún quedaba por hacer una última operación: el bruñido. Pero había que esperar a que pasara un mes —o más— del barnizado. Se recomendaba que el carruaje se usara durante este tiempo porque el barniz expuesto al aire adquiría una mayor consistencia y resultaba más adecuado para un bruñido fino, que se realizaba utilizando trípoli purificado y aceite de oliva.

La pintura del juego y ruedas no tenían —en cambio— más complicación que disponer de un pulso firme para trazar las líneas del fileteado nítidas y bien definidas. Después de pintadas, este conjunto de piezas recibía dos o tres manos de barniz para darle un brillo correspondiente al de la caja. Los colores empleados con mayor frecuencia para hacer los fileteados —o adornos del juego y ruedas— era el carmín, el bronce, el verde, el negro y el amarillo. Pero estos adornos sólo eran propios de los paseos elegantes y de los carruajes femeninos, y se consideraba de buen tono prescindir de ellos en los modelos marcadamente deportivos y en los que estaban destinados a circular por las carreteras.

Respecto al color de la caja, la norma era un color oscuro y discreto; los amarillos y colores fuertes se reservaban para vehículos camperos. Muchas personas, si no querían ser severamente censuradas, se veían forzadas a emplear un color determinado para sus carruajes, lo que se llamaba el color familiar, por ser el que habían utilizado sus familias durante varias generaciones. Mr. Kesterton, presidente de una prestigiosa firma constructora, opinaba que «aunque nadie está estrictamente obligado a utilizar determinadas libreas o emplear un color particular para sus carruajes, nada resulta peor que ver muchos colores en una cochera privada o ver a un caballero guiando un día un carruaje azul y al día siguiente otro verde...». La Corona española, dentro de esta corriente de la moda, uniformó sus carruajes, procurando

que todos tuvieran cajas azules y juego y ruedas encarnados, durante el período alfonsino.

#### TAPICERIA

La comodidad de un carruaje depende, en gran parte, de que haya sido bien tapizado, y como ésta es una labor que queda toda a la vista, si algo está mal hecho en seguida se advierte y todo el conjunto desmerece. Para ser un buen tapicero de carruajes se precisaba gran destreza en el oficio y la suficiente habilidad para ejecutar la labor con pulcritud. Esto, para el camino trillado, para repetir lo que otros venían haciendo desde muchos años atrás; pero, especialmente durante el período alfonsino, parece que aún se les exigía más porque muchas voces autorizadas, dentro del gremio, pedían con insistencia que los tapiceros recibieran una educación técnica que los capacitara para dibujar correctamente los diseños de sus labores, para que pudieran hacer dibujos como algunos de los que ilustran este artículo, considerando que de ese modo ellos podrían plantear mejor los nuevos modelos de tapizado que fueran ideando. Claro es que ésta era una meta que muchos no alcanzaban y que más bien quedaba reservada para los pocos que pueden considerarse creadores dentro del oficio. Los demás se limitaban a realizar una serie de tareas rutinarias que consistían en cortar la tapicería, dirigir el cosido, colocar las franjas y galones donde se requería, y una vez que de este modo quedaban listas las diferentes piezas del tapizado de un carruaje, se ocupaban de colocar sobre el relleno acolchado que ellos mismos preparaban; también se consideraba labor propia del tapicero la confección y colocación de cortinajes, así como el rematado, con telas, de los vidrios y la ejecución de «tumbas» en los modelos de gala. Los materiales más comúnmente usados para tapizar los carruajes de este período son: paño de tono oscuro, piel —generalmente, chagrén— y pana de algodón en los modelos deportivos. En los vehículos de lujo se utilizó mucho el raso de seda y, en menor proporción, las sedas labradas de uno o dos colores. Las franjas y galones suelen ser importantes y muchas veces se confeccionaban expresamente, con adornos de fantasía, con anagramas o con las armas de la familia. Los bordadores de este período colaboraron con los tapiceros en piezas excepcionales, destinadas a ocasiones solemnes, de las que no faltan muestras entre los carruajes del Patrimonio Nacional.

# COMITIVA REGIA

EN EL CASAMIENTO DE S. M. EL REY DE ESPAÑA

Don Alfonso 12 con S. A. R. la  
Archiduquesa D.<sup>na</sup> Maria Cristina de Austria,  
en el trayecto desde la Real Basílica de Atocha á Palacio  
el día 29 de Nöbre de 1879.

V. SABATER, pintó

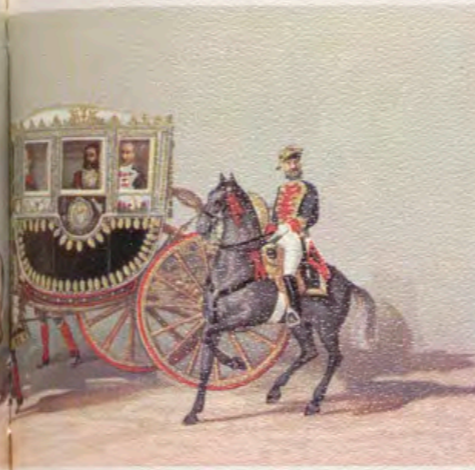
MANUEL GIMENEZ, cromolit<sup>o</sup>

Imp<sup>a</sup> en la lit<sup>a</sup> de A. FORUNY

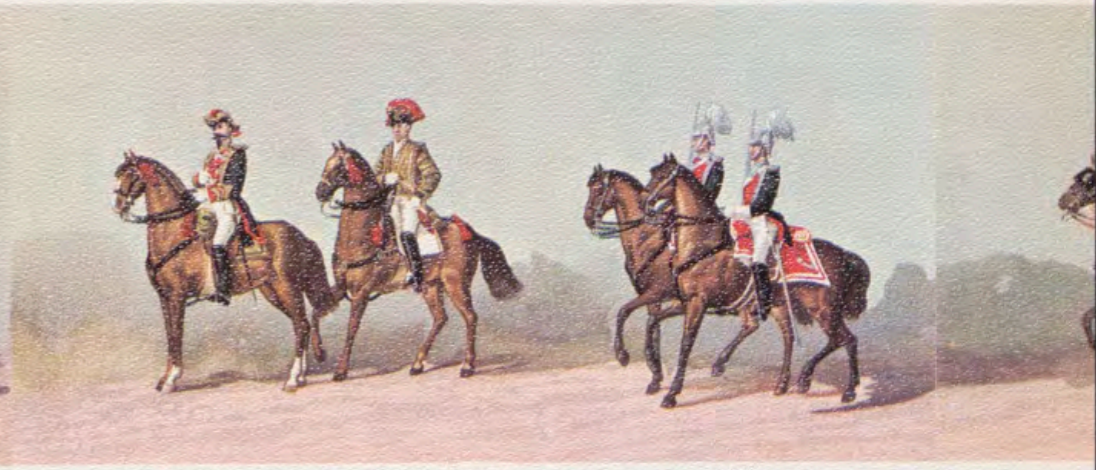
Portada.



*Trompeta, Oficial y ocho soldados de la Guardia Civil.*



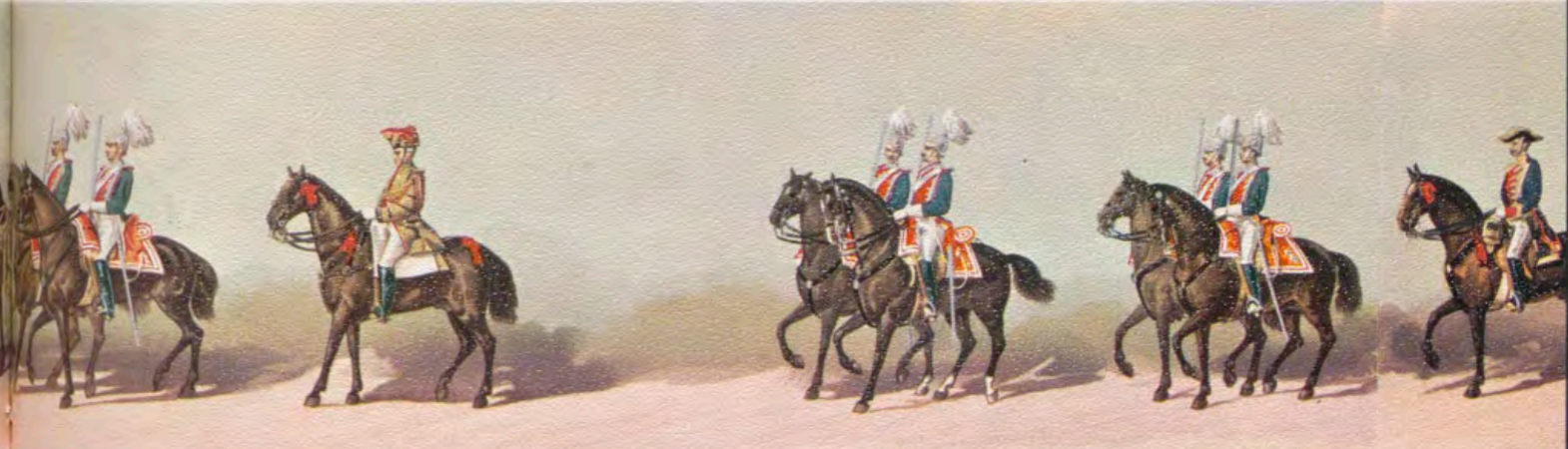
*Correo.*



*Caballerizo de Campo dirigiendo la comitiva, con su palafrenero. Dos batidores del coche siguiente.*



*Timbalero, clarineros, maceros y palafreneros.*

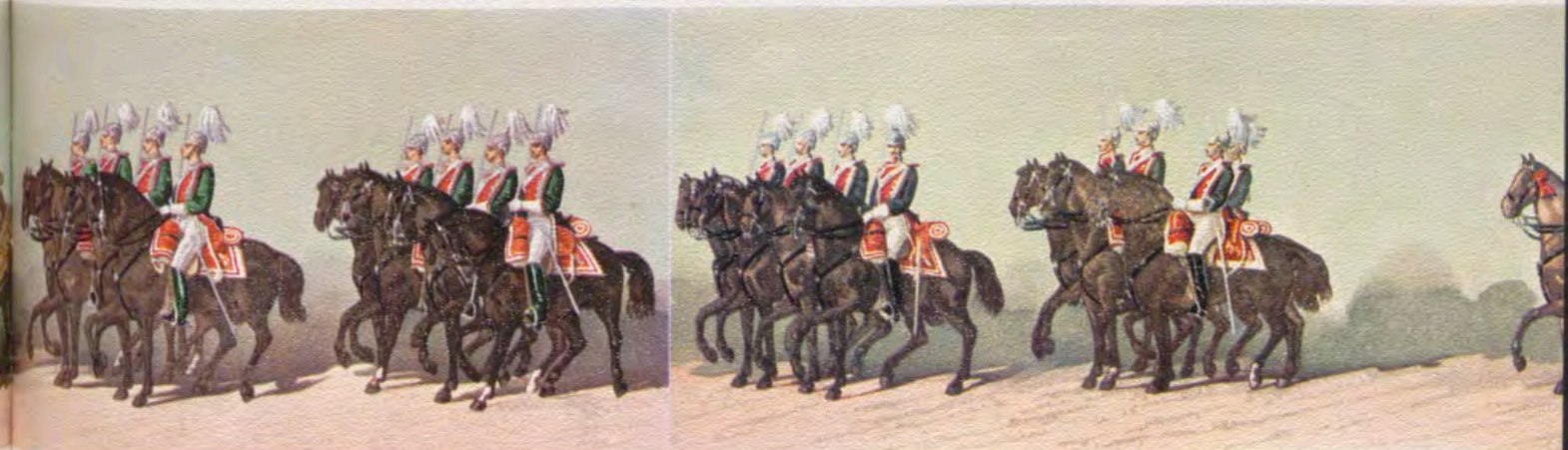


*Los cuatro soldados restantes de la anterior escolta y palafrenero del Caballerizo. Cuatro batidores que van delante del coche siguiente.*

*Correo*



*Idem, id. con id. para S. M. el Rey, y dos caballos con reposteros.*



*Seis caballos con reposteros de la escolta de vanguardia.*

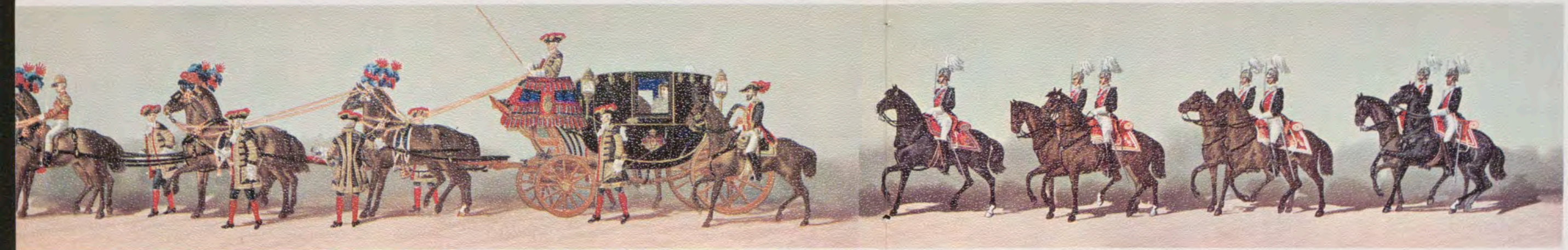
*Los ocho soldados restantes de la escolta anterior, Jefe de Cuarteles de*



*Landau de bronce con Gentiles-hombres de Casa y Boca.*



*Diez soldados del mismo.*



Coche ocupado por S. A. R. la Serma. Sra. Infanta Doña Cristina, Capitán de Carrera y Caballerizo de Campo.

Oficial y seis caballos de escolta al coche anterior.



Coche de Concha ocupado por SS. AA. II. y RR. los Archidukes Reniero y la Archiduquesa Doña Isabel, Jefe de Carrera, Caballerizo de Campo y Herrador.

Oficial y ocho soldados de escolta al coche que precede.



Real Caballeriza, y dos caballos delanteros del coche que sigue.

Coche de la Corona Real con SS. MM. el Rey y la Reina, Capitán General de Castilla la Nueva, General primer Ayudante de S. M., los dos Jefes de la Escolta Real, y Caballerizo de Campo.



Alférez, sargento y diez y seis soldados del mismo.

Cabo y Capitán que cubre el citado Escuadrón y palafrero del Caballerizo. Trompeta del Escuadrón de Ordenanzas que sigue.



Oficial, sargento y cuatro soldados de lanceros, cuatro de Húsares de la Princesa y cuatro cazadores, del citado escuadrón.



Cuatro soldados de Húsares de Pavia y cuatro tiradores, del anterior.



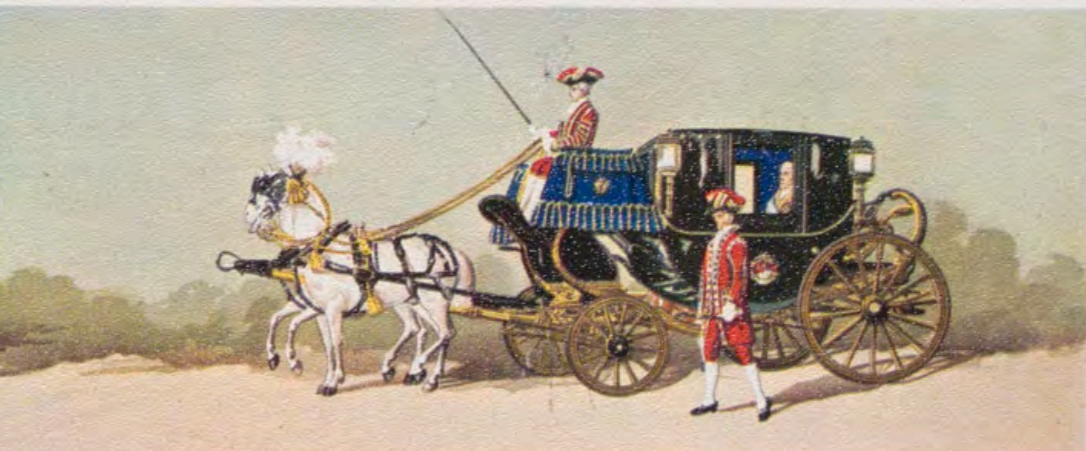
Un ingeniero, un artillero, diez y seis soldados del escuadrón.



Berlina con el Presidente del Consejo de Ministros y los Ministros de la Guerra y de Gobernación.



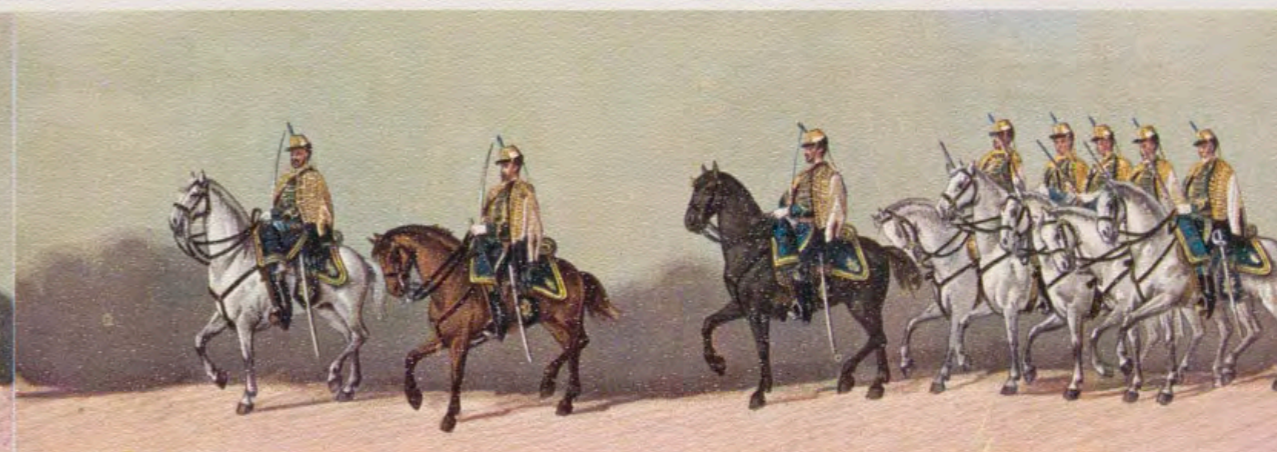
Berlina con los Ministros de Estado y Marina, y coche con el Ministro de Gracia y Justicia.



Un cabo, cuatro batidores y cuatro trompetas de los Húsares de la Princesa.



Capitán, Ayudante, Teniente y cinco soldados de dicho cuerpo, en caballos tordos.



Alférez y diez y siete soldados, en caballos castaños.



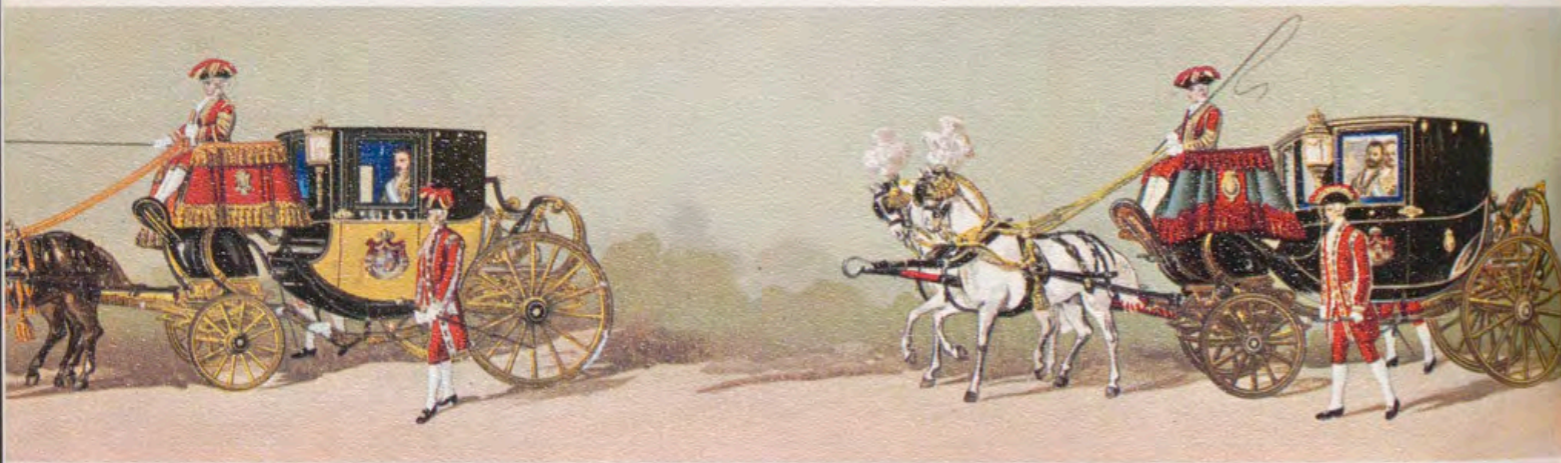
Cuatro soldados en caballos castaños y ocho en caballos negros.



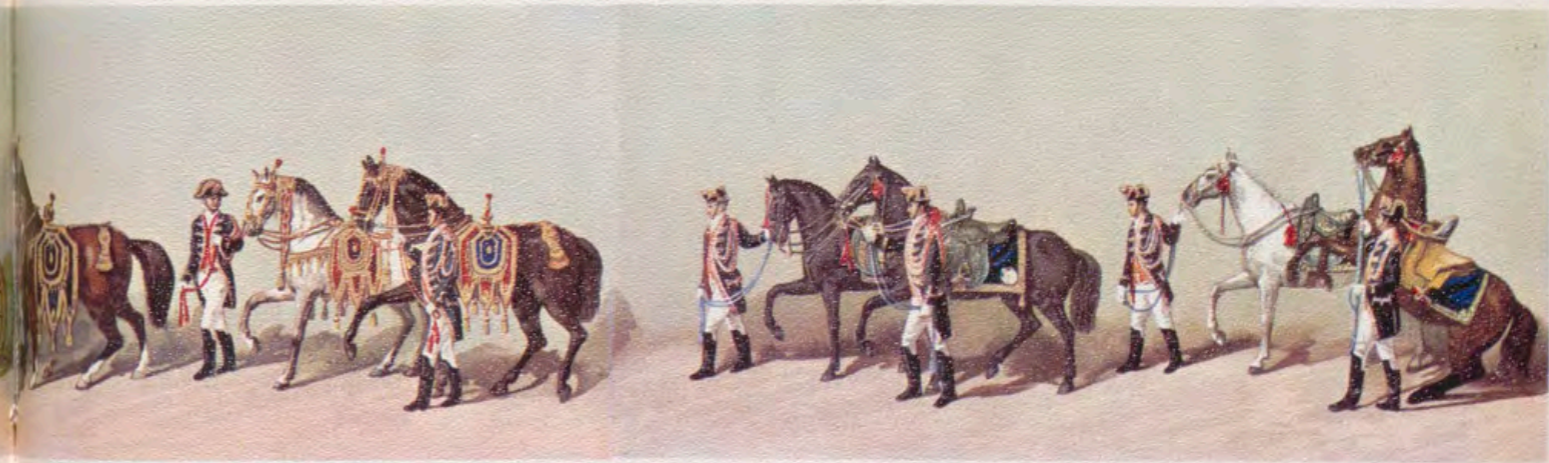
Escuadrón de herradores y forjadores con un sargento. Un cabo cubriendo el anterior escuadrón.



Diez y seis soldados y un sargento de la misma.



Berlinas con los Ministros de Hacienda, Fomento y Ultramar.



Cuatro caballos con sillas para S. A. la Princesa de Asturias.



Alférez y diez y seis soldados del mismo, en caballos tordos.

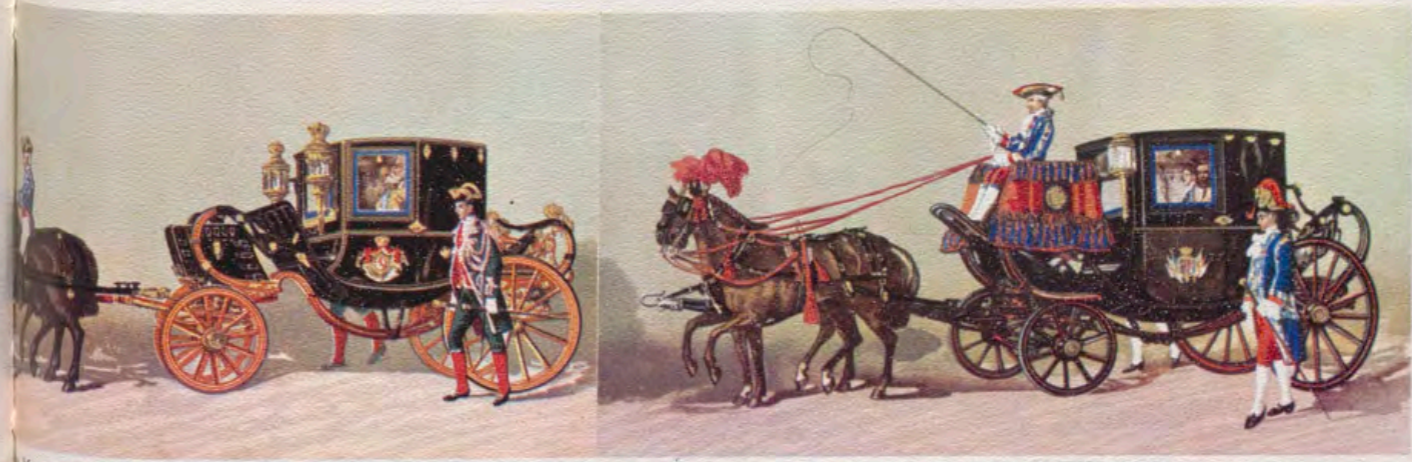


Alférez, el Rey y la Reina.

Picador mayor, ayudantes de picador, domadores, alumnos del Real picadero y palafreneros.



Alférez, trece soldados en caballos negros y el sargento que cubre el escuadrón.



Mayordomos de Semana.

Berlina del Conde de Heredia-Spínola.



Idem del Conde de Cheste.



Idem del Conde de Molins.



Idem del Marqués de Novaliches.



Idem del Duque de Valencia.



Idem del Duque de Bailén.



Caballerizo de Campo dirigiendo la comitiva, con su palafrenero. Berlina del Conde de Pinohermoso.



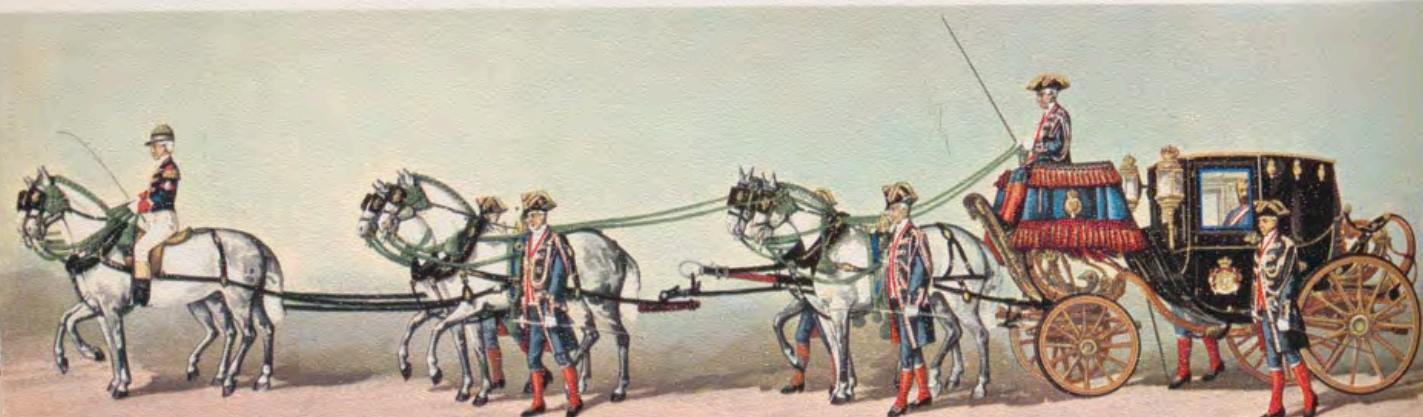
Berlina del Conde de Guaquí y coche de la Marquesa de Miraflores.



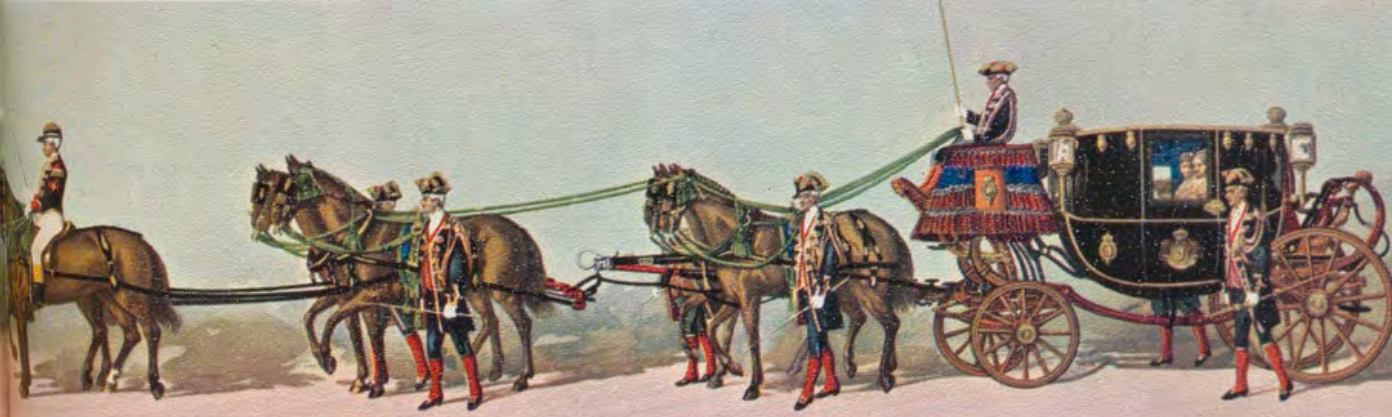
Coche del Duque de Fernán-Núñez y berlina del Conde de Plasencia.



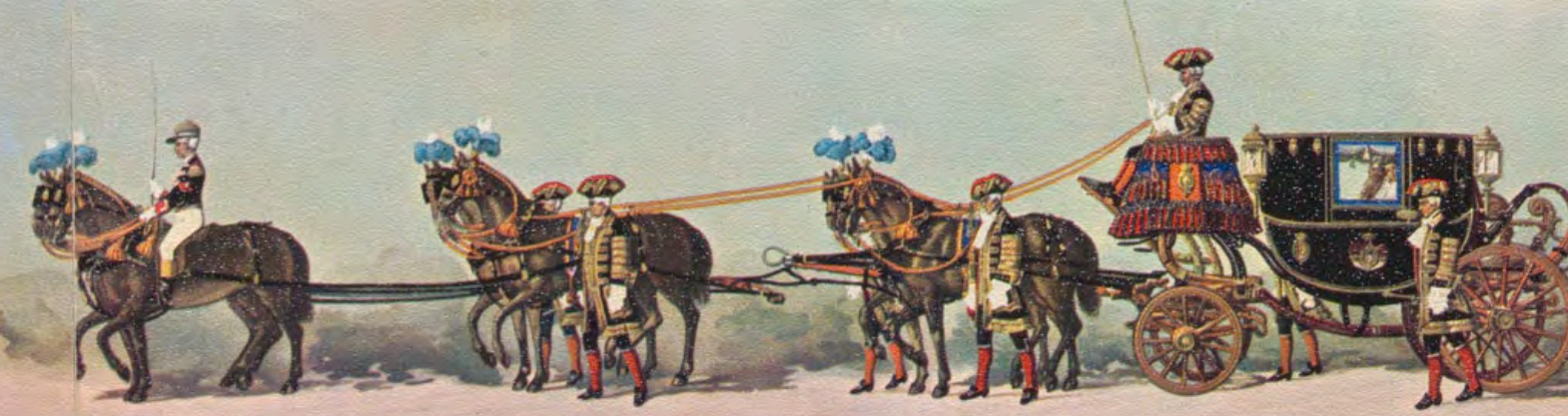
Coches del Marqués de Alcañices y del Duque de Osuna.



Berlina con la servidumbre de S. A. I. y R. la Archiduquesa Doña María Cristina.



Coche con la demás servidumbre de dicha Augusta Señora.



Coche con la servidumbre de S. A. I. y R. la Archiduquesa Doña Isabel.



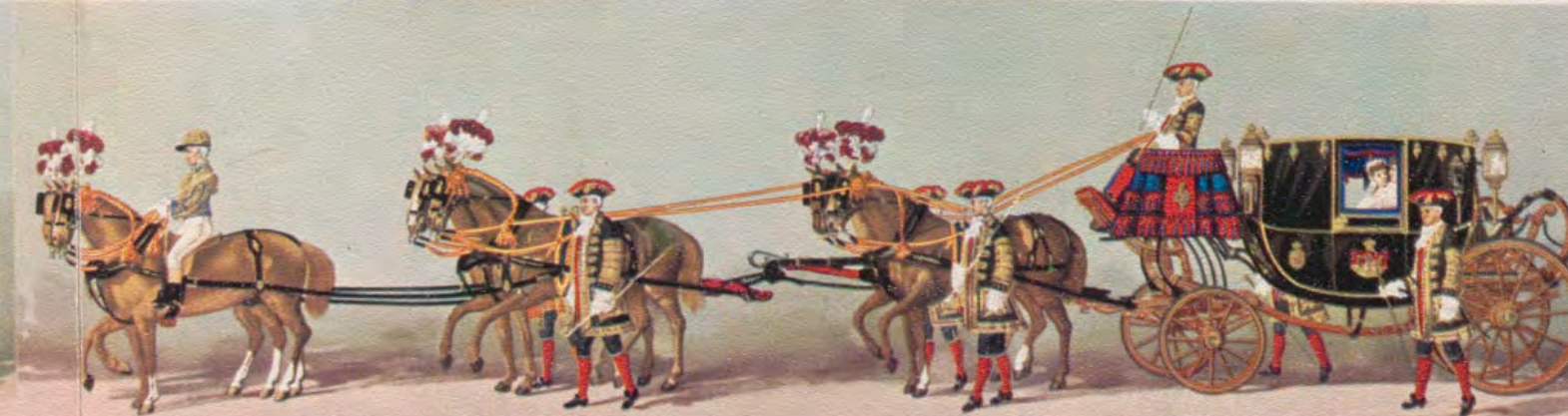
Idem, id. de S. A. R. la Infanta Doña Cristina.



Idem, id. de SS. AA. RR. las Serms. Sras. Infantas Doña Paz y Doña Eulalia.



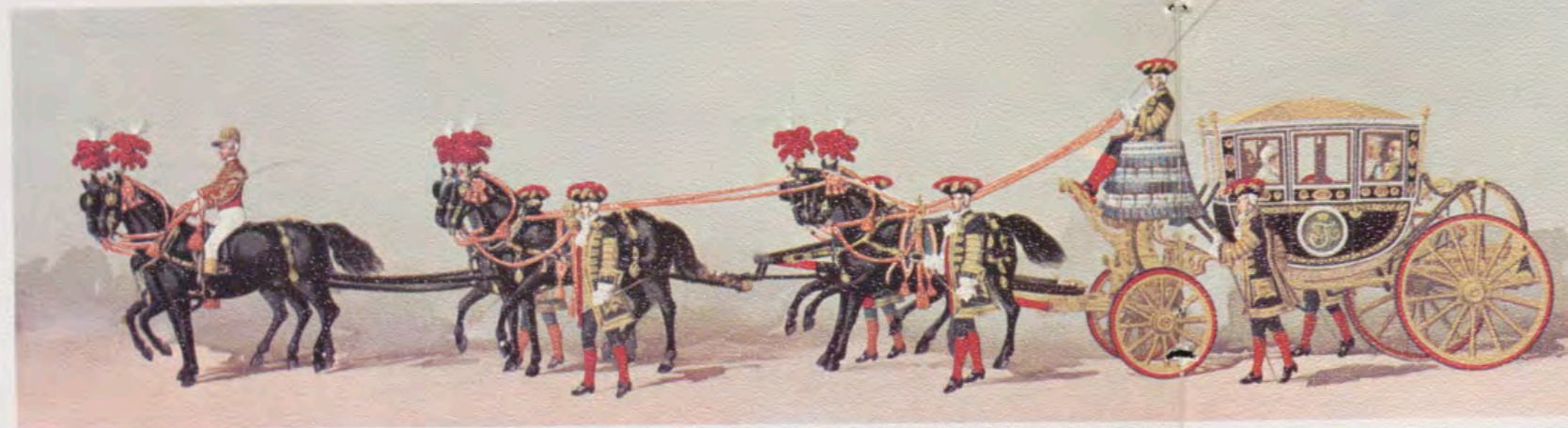
Idem, id. de S. M. la Reina madre Doña Isabel.



Idem, id. de S. A. R. la Serma. Sra. Princesa de Asturias Doña Isabel.



Coche Amaranito con la servidumbre de SS. AA. II. y RR. los Archidukes Reniero.



Idem de Cifras con la servidumbre de S. M. la Reina Doña María Cristina.



Berlina con la servidumbre de S. M. el Rey.



Coche de la Corona Ducal con la servidumbre de S. M. el Rey.



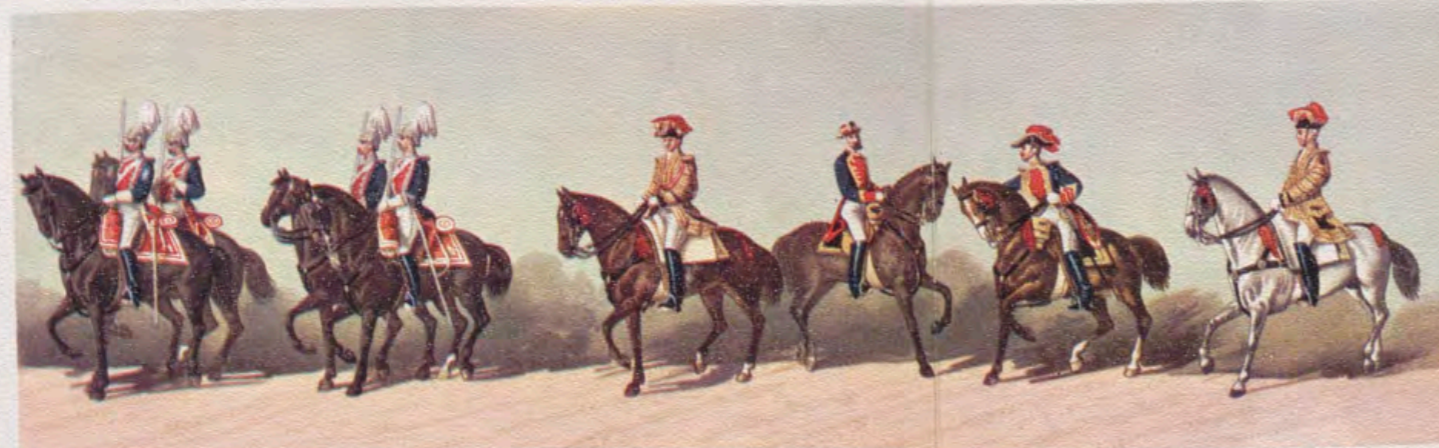
Palafrenero del anterior Caballerizo. Cuatro batidores y el Aposentador de la Real Caballeriza que van delante del coche que a continuación se expresa.



Coche de Tableros Dorados ocupado por S. M. la Reina D.ª Isabel II y SS. AA. RR. las Sermas. Sras. Princesa de Asturias é Infantas Doña Pz y Doña Eulalia, Jefe de Carrera, Caballerizo de Campo y Herrador.



Oficial y cuatro soldados de escolta al coche anterior.



Los cuatro soldados restantes de la anterior escolta y el palafrenero del Caballerizo. Correo de Orden y Caballerizo de Campo dirigiendo la comitiva, con su palafrenero.



Coche de Caoba (de respeto) y Oficiales de coches y de guarnicionero.



Cuatro batidores en ala, Oficial y ocho



Ayudantes de Campo y de Ordenes de S. M., Jefe y Oficiales de Estado Mayor, y Ayudantes del Capitán General.



Un cabo con cuatro trompetas, Capitán y Ayudante del Escuadrón de Escolta Real.



Teniente, Alférez y diez y seis soldados de dicho Escuadrón

# CARRUAJES EN PINTURAS Y TAPICES PALATINOS

Por MARIA TERESA RUIZ ALCON



«Visita de Isabel II a Palma de Mallorca», por Gabriel Ferrer. Palacio de Oriente.

**H**AY un momento decisivo para el desarrollo de la humanidad: es aquel cuando un hombre desconocido y en un lugar ignorado del Viejo Mundo, idea una

rueda. Esta al parecer idea simple fue el invento de más trascendencia en la marcha de la evolución humana.

La primera aplicación de la rueda



«Paisaje». Tabla por Brueghel. 1605. Palacio de Oriente.



«Triunfo de José», por Corrado Giaquinto. Palacio de Aranjuez.



«Embarco de Carlos III en Nápoles», por Pietro Fabris. Palacio de Aranjuez.

fue hacer posible la tracción mecánica. Inmediatamente se construyó un carro, que hizo fácil el transporte de objetos. El hombre aplica este invento no sólo para fines prácticos sino también para su comodidad y su placer. Así surgirá el coche tirado en la mayoría de los casos por caballos, para poderse trasladar de un lado para otro.

Aunque un coche en sí, no sea modelo muy adecuado para un pintor, si es como parte de una escena, más aun cuando lo que se presenta es una vista urbana. En el siglo XIX época en que este género se cultiva más intensamente es frecuente la aparición de ellos, pero aun anteriormente, también a veces aparecen representados, en función del asunto que se quiere perpetuar.

Entre las obras de arte del Patrimonio Nacional hemos hecho una selección de cuadros y tapices en donde hay representado un coche.

#### CUADROS DEL SIGLO XVII

El primero cronológicamente de esta serie es una tablita, firmada «Brueghel 1605». La escena se desarrolla en un pueblo de Flandes. Unos cuantos carros están parados delante de unas casas, en espera de que unos campesinos los monten para llevar productos al mercado.

En el siglo XVII el coche era privilegio de muy pocos, sólo los reyes y algunos nobles los poseían, y aún estos mismos solían emplear para viajar el caballo.

De esta época hay dos cuadros de gran interés por el motivo representado. El primero, obra de José Leonardo, pintor de origen aragonés, avencindado en Madrid, a cuya escuela pertenece estilísticamente, representa el Sitio Real del Buen Retiro. Del famoso palacio de recreo de Felipe IV, sólo ha llegado hasta nosotros la iglesia del convento de Jerónimos, y lo que fue salón de Reinos del Palacio, hoy dentro del edificio llamado Casón. A la izquierda del cuadro se ve la primitiva puerta de Alcalá. Donde en la actualidad está situado el paseo del Prado bajo una hilera de álamos, corren tres coches, tirados por dos caballos cada uno; otro entra en el primer patio del Palacio donde se encontraba la famosa estatua de Pompeo Leoni «Carlos V domando al Furor», actualmente en la rotonda del Museo del Prado.



«Vista de la puerta del Jardín del Príncipe que conduce a la casa del Labrador», por F. Brambilla. Palacio de Aranjuez.



«Vista del Palacio de El Pardo». Escuela de Madrid, siglo XVII. El Escorial.

El otro cuadro del siglo XVII es una vista del Palacio de El Pardo, de autor anónimo de Escuela Madrileña. La pintura representa el primitivo palacio antes de un fuego padecido. A la izquierda están las Casas de Oficios, reconstruidas últimamente. Por la pradera que se extiende delante corren unos ciervos. Un carruaje tirado por dos troncos de caballos se dirige por el camino al arco de entrada. El coche es idéntico a los que aparecen en el Sitio del Buen Retiro; casi no son más que unos carros recubiertos de unos cortinajes.

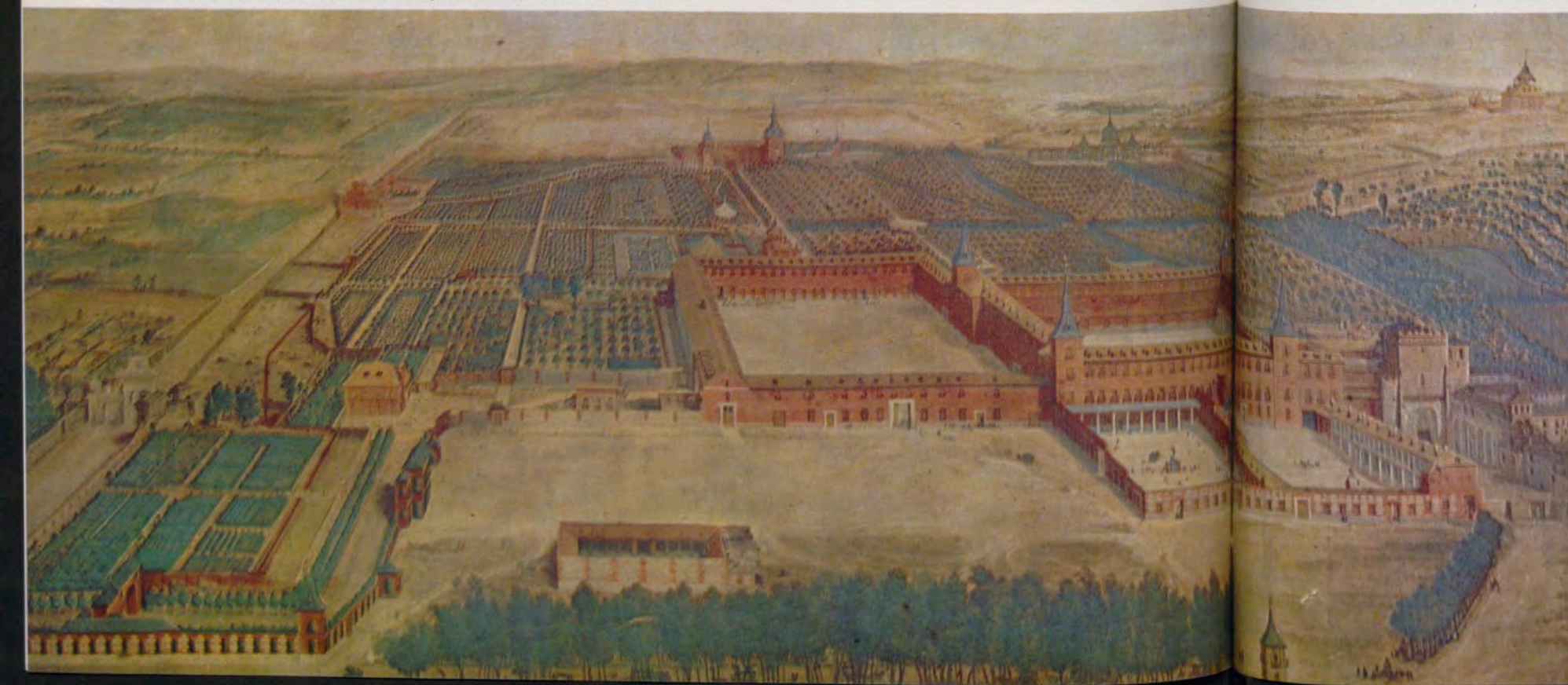
«Vista de la Casa de Campo de Arriba», por F. Brambilla. Palacio de la Moncloa.





*Vista del convento y plaza de S.<sup>a</sup> Antonio en el N.<sup>o</sup> sitio de Aranjuez.*

«El Sitio del Buen Retiro». Obra de Giuseppe Leonardo. Palacio de Oriente.



Al siglo XVII, pertenecen «El triunfo de José» y el «Embarque de Carlos III en Nápoles». El primero es un cartón para tapiz, obra de Corrado Giaquinto, que vino a Madrid hacia 1753 para pintar algunas de las bóvedas del Palacio y realizó también cartones para la Serie de tapices llamada de: «José David y Salomón», tejida en la fábrica de Santa Bárbara. En el triunfo de José, éste va sentado en un carro triunfal mientras las gentes le rinden pleitesía. Aunque la escena representada es anterior a Cristo, el carro está concebido según una mentalidad del siglo XVIII. «El embarque de Carlos III en Nápoles» es un cuadro de colorido brillante pintado por Pietro Fabris; representa el momento en que la comitiva de Carlos III llega al

#### EPOCAS POSTERIORES

Fernando Brambilla, artista italiano que vive en Madrid en la primera mitad del siglo XIX, nombrado por Fernando VII Pintor de Cámara, ejecuta por orden del Rey una colección de vistas de los Palacios y Sitios Reales. Los personajes de estas vistas urbanas o de jardines fueron colaboración en la mayoría de los casos de Manuel Miranda y Rendón. En estas escenas de la calle es frecuente la aparición de coches de caballos, por lo que sólo con sus cuadros se podría hacer una antología del coche en su época. En el titulado «Vista de la puerta del jardín del Príncipe que conduce a la Casa del Labrador» aparecen tres carruajes diferentes: Un cupé atraviesa la



«Paseo de la Princesa de Asturias D.<sup>a</sup> Isabel de Borbón», por Mendiguchia. Palacio de Oriente.

puerto. Carlos ha sido proclamado Rey de España, por la muerte sin hijos de su hermano Fernando VI. La carroza en que ha ido el monarca es dorada de línea rococó muy graciosa, y es muy similar con la que se expone en el Museo que perteneció a los Marqueses de Peñafior. Detrás siguen otras carrozas de menor importancia.

puerta conduciendo una persona real, como se desprende de la actitud de los que ven pasar el coche; parado, para que sus ocupantes puedan ver la escena, hay un milord con dos caballos; hacia la derecha corre una calesa tirada por un caballo.

En la «Vista de la Casa de Campo de Arriba», Fernando VII y su tercera mujer, María Josefa Amalia de



«Fachada principal del Real Palacio de Aranjuez», por F. Brambilla.



«Vista del Real Museo de Pinturas», por F. Brambilla. Palacio de El Pardo.

«Entrada de Fernando VII en Zaragoza», por F. Brambilla. Palacio de Oriente.



«Atentado contra los Reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia», por Napoleón Bardó. Palacio de Oriente.





Tapiz. «El Cacharrero», según cartón de Goya. Museo de Carruajes.

Tapiz. «La riña en la Venta Nueva». Cartón de Goya. El Escorial.



Tapiz. «Puerta de San Vicente». Cartón de Castillo. El Escorial.

Sajonia, salen del palacete para subir al landó que les está esperando.

La «Vista del Real Museo de Pinturas de Madrid» está animada con una interesante escena costumbrista del Paseo del Padro en el siglo XIX; un cupé y un landó tirados ambos por dos troncos de caballos pasean la calle.

Aranjuez fue uno de los Sitios Reales más pintados por Brambilla. En la «Vista del Convento y Plaza de San Antonio» aparece un faetón; seguramente la diligencia que hacía el viaje Madrid-Toledo. Una comitiva de numerosos landós y cupés llegan al «Palacio de Aranjuez por la fa-



chada principal»; por el número y revuelo que se origina es indudable que se trata de personas reales.

De gran interés histórico son las dos entradas de Fernando VII con su hermano el infante don Carlos en Valencia y Zaragoza después de la guerra de la Independencia. La ciudad de Zaragoza que muestra sus ruinas gloriosas recibe entusiásticamente a los dos hermanos, sentados en una especie de gran milord engalanado, que simbólicamente arras-

ñada de don Francisco de Asís y el Príncipe de Asturias —a quien está dedicado el cuadro—, pasa en una carretela con tres troncos de caballos, bajo el arco del triunfo levantado por el Ayuntamiento de Palma.

El cuadro de Mendiguchia, «Paseo de la Princesa de Asturias doña Isabel de Borbón», pintado en 1855, es una auténtica galería de retratos, en la que aparece la Infanta Isabel de no más de tres años, primera vez que ostentó el título de Princesa de

el momento del atentado contra los reyes Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia, en el día de su boda, en la calle Mayor. Entre el humo de la explosión se ve el coche de la Corona que llevaba a los reyes a Palacio y que actualmente se puede visitar en el nuevo Museo de Carruajes.

En las Series de Tapices llamadas «De Costumbres», escenas del Madrid castizo, popular o cortesano, del siglo XVIII, aparecen con frecuencia, los coches en uso de aquel tiem-



«Entrada de Fernando VII en Valencia», por F. Brambilla. Palacio de Oriente.

tran con unas cintas un grupo de muchachas. En la «Entrada en Valencia» el landó que transporta a Fernando VII y a su hermano es muy semejante a la «Carroza de tableros dorados» que se conserva en el Museo de Carruajes del Patrimonio Nacional.

Para conmemorar la visita que la reina Isabel II hace a Mallorca en 1860, Gabriel Ferrer pinta varios cuadros. En uno, la Reina, acompa-

Asturias, acompañada de las damas y caballeros que formaban su séquito. El paseo transcurre por la Quinta de El Pardo, y tres lacayos al fondo llevan un coche en miniatura para que la princesa descanse. Este cochecito se expone en el Museo de Carruajes y fue regalo de Fernando VII a su hija Isabel II cuando era niña.

Por último, un cuadro de gran interés histórico, es el pintado por Napoleón Bardó, en el que se recoge

po están representados en diversas ocasiones.

En dos, tejidos según los cartones de Goya, se ven una carroza y una calesa, la primera es en el famoso conocido por «El Cacharrero»; la calesa en «La riña en la Venta Nueva». Otra calesa, tan relacionada con el Madrid de «chisperos» y «manolas» aparece en otro tapiz tejido según un cartón de Castillo, en el llamado «La Puerta de San Vicente».

# SAN SEBASTIAN

## HISTORIA LARGA Y COMPLEJA

Por JOSE LUIS BANUS Y AGUIRRE



EN esta pura paradoja que es la Vasconia, uno de los contrastes más acentuados es el ser, al mismo tiempo, tradicionalista y ahistórica. Las cosas parecen allí mucho más antiguas de lo que son en realidad; tal por ejemplo, la boina —la boina vasca, como en el mundo entero se la llama— sólo pertenece al atuendo regional desde hace poco más de un siglo. Y por modo contrapuesto, pasan por modernas, otras que son de respetable antigüedad: así, la ciudad de San Sebastián.

Para el común sentir de la gente, San Sebastián es una ciudad moderna. Su urbanización, su fisonomía, el aire y el aspecto que tienen sus calles y plazas, todo contribuye a darle un *aire muy de ahora*, entendiendo por este *de ahora*

el tiempo corrido de principios del XIX a hoy.

Para un viajero que recorra la región y visite Oñate y Vergara, Elorrio y Durango, Fuenterrabía, Marquina o Valmaseda, no le quedará ninguna duda de lo antiguas que son estas poblaciones. Sus Casas Consistoriales, sus iglesias, las blasonadas mansiones y la misma topografía urbana le darán la sensación de que se pasea por escenarios de siglos pasados; cosa que, en cambio, en San Sebastián apenas en algún momento podrá percibir; y eso que San Sebastián tiene sobre todas ellas la primacía en el tiempo: es el municipio más antiguo del Bajo País Vasco.

Esto pudiera parecer una pequeña vanidad historicista de erudito local; si

así fuere, antes de seguir he de pedir perdón a los oñatiarras, mondragoneses, elorrianos, durangueses, etc., a quienes no quisiera disminuir en el legítimo orgullo de su patria chica. Porque a lo que voy es a otra cosa: a contar muy en síntesis la larga, varia y compleja historia de San Sebastián, en el convencimiento de que a más de uno le descubrirá facetas nuevas de una ciudad, de todos tan conocida... y tan desconocida (en su fisonomía externa y en su sustancia multiseccular, respectivamente). Al decir *multiseccular*, he estado tentado de poner *casi milenaria*; pero un prurito de precisión y el temor a que pareciera que exageraba las cosas, me han contenido la pluma. Porque sí y no, se puede hablar de una historia casi milenaria de San Sebastián: sí, porque nos



1.



2.



3.



4.

consta la existencia y el cómo vivía una población en esta área y ya bajo el nombre del mártir centurión romano, allá en 1014, exactamente hace 953 años, nueve siglos y medio pasados; y no, por causa de que aquella población adquiere la calidad de municipio sólo cosa de siglo y medio después, en una fecha indeterminada no muy posterior a 1150, esto es, hace ya ocho siglos cumplidos. Es algo así como si entre el bautizo y la inscripción en el registro civil hubieran transcurrido ciento cincuenta años.

Semejante decalaje entre el bautismo y el nacimiento legal de una población es cosa frecuente en toda España, sobre todo, en la España de la Reconquista. Primero llegan los monjes, que establecen un monasterio-granja; inician la explotación agraria de la zona, y su iglesia y claustro constituyen el centro de las actividades religiosas y sociales de la población que vive en sus contornos. En Guipúzcoa no hubo caso de Reconquista, pues los moros no penetraron hasta aquí, pero sí en cambio lo hubo de colonización y evangelización. Esta área, allá por los años mil y hasta bien avanzado el siglo XII, estaba muy poco poblada y sus escasos habitantes eran casi exclusivamente pastores. Y es en torno al monasterio de San Sebastián mártir, que luego se llamará *el antiguo*, donde se desarrolla la vida social, además de la religiosa, de una extensa área llamada *el valle de Hernani*, una población diseminada entre los montes y el mar. Esta parroquia pasa después a depender del gran cenobio navarro de Leyre y al mismo tiempo fue hospedería en el ramal costero del Camino de Santiago. En torno a tal Monasterio de San Sebastián *el antiguo*, con el tiempo hubiera llegado a cuajar un casco urbano, en la península donde hoy se alza la *Real Casa de Campo de Miramar*; pero parece como si fuera el sino de San Sebastián dar quiebros a su desarrollo histórico: esta vez, el aldabonazo del destino se llama *el fuero*.

El municipio donostiarra nace en virtud de una *carta puebla* o *fuero de población* que otorga el Rey Sancho el Sabio de Navarra. Este no trata de continuar la línea agraria de la primera población; su objetivo es organizar, en esta bahía que tan bien se prestaba a ello, un puerto que fuera la salida de su reino al mar. El fuero de San Sebastián es el instrumento jurídico —de una precisión y eficacia admirables— para conseguir tal fin; incidentalmente anotaré que es el primer fuero marítimo de España. Con terminología actual, se puede decir que Sancho el Sabio estableció aquí un *polo de promoción*, y el elemento humano que aprovechó mejor sus alicientes fueron los bayoneses, comerciantes y armadores hasta hacía muy poco súbditos del monarca navarro y acostumbrados a comerciar en su reino.

Conforme a este designio, la villa de San Sebastián es, durante la Edad Media, el puerto de Navarra. Y ello, pese a que Guipúzcoa pasa en el 1200 de la corona navarra a la castellana: la admirable ductilidad de los sistemas medievales permite que, por encima de la *frontera de tensión* que permanentemente divide ambos reinos, continúe el tráfico mercantil que da riqueza a la población y le permite recuperarse una y otra vez de los reiterados incendios que la asolan: en dos siglos ardió enteramente hasta seis veces.

El fuego, el gran azote de las poblaciones medievales, será en 1489 la gran luminaria que despide a la era que termina —la villa puerto— y alumbrará la nueva etapa —plaza fuerte— que inicia San Sebastián, en otro quiebro a su destino. En tal ocasión ardió nuevamente todo el caserío encerrado en las murallas, tras las cuales la Villa ha sido remanso de paz en el turbulento panorama de las *guerras de bandos* y, al mismo tiempo, cuna donde nace la Hermandad de Guipúzcoa que traerá la paz y el orden político que caracteriza la Edad Moderna.

Los Reyes Católicos son en esta ocasión el instrumento providencial: humeante aún el solar urbano, salen hacia el Campamento Real de Jaén los dos alcaldes de la villa, para gestionar —y obtener— una serie de ordenanzas y privilegios que replantean la vida municipal, con un criterio moderno que sobrevivirá hasta la revolución liberal. La excelencia del nuevo régimen quedará demostrada en los años difíciles que se avecinan para San Sebastián, por una causa exterior pero decisiva: la raya con Francia será, a partir de ahora, permanente *frontera de tensión*. Y San Sebastián, sin perder su condición de emporio comercial, se convierte en plaza fuerte, la principal fortaleza en el camino de invasión entre el Pirineo y el mar. Todo se vuelve, lustro tras lustro, hacer planes poliorcéticos, reforzar las murallas y el castillo, enterrar ducados —casi siempre aportados por la propia villa— y San Sebastián levantaba tales cargas no ya estoicamente, sino con voluntario heroísmo que se pone de manifiesto cuantas veces las oleadas francesas vienen a estrellarse en la escollera donostiarra. Y esto sucede una vez y otra, y otra; y así, guerra tras guerra, dos siglos de innumerables contiendas en las cuales se desangra España, gana gloria y pierde jirones de su bandera. Y si aquí, en esta frontera, no llegó a *ponerse el sol* como en Flandes, fue sobre todo, porque era San Sebastián quien la defendía. Defensa que fue extraordinario alarde de fidelidad, premiada primero por el Emperador con los títulos de Noble y Leal —*Nobleza y Lealtad ganadas por Fidelidad*, reza el lema



del escudo— y más tarde con el de Ciudad por Felipe IV.

Y lo que no sucedió cuando los Reyes Católicos y la Casa de Austria —banderas extranjeras sobre San Sebastián— va a ocurrir no una, sino varias veces desde que el primer Borbón se sienta en el trono de Madrid: España se deja mecer en las ilusiones de la paz y las fortificaciones dejan de ser tenidas al día. Y en 1719 la ocupa el Duque de Berwick, y en 1795, los revolucionarios de Moncey, y en 1808, los de Napoleón; y así, hasta que llega el aciago 1813 en que, por azar de la lucha para el recobro de la Ciudad por los aliados mandados por Wellington, queda totalmente destruida y saqueada.

Una vez más, San Sebastián estaba en ruinas, y de nuevo los donostiarros la reconstruyen, esta vez bajo la decidida



- 6.
1. El Museo de Artillería, símbolo de la ciudad.
2. San Sebastián, de noche.
3. Panorámica de la ría.
4. La playa de La Concha.
5. La fortaleza en la cumbre, como plaza fuerte.
6. El sello medieval del Concejo de San Sebastián es todo un símbolo parlante de las actividades desarrolladas por la población

donostiarra a lo largo de su cambiante vida histórica: en el anverso, una nave mercantil, protagonista del quehacer del emporio comercial; y en el reverso, el castillo que, con sus torres almenadas, expresa los reiterados heroísmos de una plaza fuerte en secular centinela frente a los enemigos de España.

7. Vista general del puerto.
8. La playa de Ondarreta y el monte Igueldo.



protección de Fernando VII. Aún sufrirá nuevos avatares bélicos: los *cien mil hijos de San Luis*, las guerras carlistas. Pero ya está a la vista un nuevo cambio en la historia de la Ciudad: Guipúzcoa está mudando su piel y precisa una capital provincial —hasta entonces no la tuvo— que por la fuerza de las cosas no podía ser sino San Sebastián. Interviene el factor veraneo y, sobre todo, por el afecto de doña María Cristina de Habsburgo, la *Reina Madre*, aquella modesta capital provinciana viene a ser, durante la temporada, la *capital estival de España*, tradición continuada hasta nuestros días por el Jefe del Estado, Generalísimo Franco, para orgullo y honra de la Ciudad.

Por obra y gracia de Su Majestad la Reina Regente D.<sup>a</sup> María Cristina de Habsburgo, San Sebastián se convirtió, en 1887, esto es, hace ochenta años justos, en el más moderno, nuevo y flamante de los Reales Sitios de la Monarquía Española. Al igual que los Reales Sitios tradicionales, éste también fue suscitado por iniciativa y voluntad Reales; pero a diferencia de aquéllos, éste fue obra de una reina, no de un rey; no lo promovió en lugar desértico o poco menos, sino en el seno de una brillante y prometedora ciudad; no nació tierra adentro, sino a la misma orilla del mar; en fin, costeado a expensas del propio y privado peculio de la Reina, el Palacio Real de Miramar se diferencia de los demás Sitios Reales en el hecho de que, en vez de estar vinculado al Real Patrimonio y bienes de la Corona, dicha posesión fue de la propiedad y pertenencia propias y privadas de dicha Reina y sigue siéndolo de sus legítimos descendientes y herederos.

Desde 1887, la reina doña María Cristina, salvo el año de una guerra aciaga, la de Cuba y Filipinas (1898), no dejó un solo año de acudir a la cita de su ciudad entre todas amada y preferida. Cuarenta años consecutivos de asiduidad, a razón de un promedio de tres meses por año, representan un total de ciento veinte meses de permanencia, o sea unos diez años, que son, en fin de cuentas, los que la Regente primero, la Reina-Madre después, vivió en San Sebastián.

Tan larga permanencia le dio a la Reina un profundo y entrañable conocimiento de la ciudad de su predilección, a la que no sólo la distinguió con su presencia y permanencia tan prolongada, sino con el interés puesto en la gestión y resolución de sus problemas. Es así como, naturalmente, y sin que la obsequiosidad ni la adulación, que tanto adulteran las relaciones entre jefes y subordinados, entre reyes y regidos, determinara su nombramiento de alcaldesa honoraria de San Sebastián.

Es evidente que esta predilección de la reina Cristina por la capital de Guipúzcoa, influyó poderosamente en su desarrollo como ciudad veraniega y turística. Esta adquirió un rango nacional e internacional característico y distinto de los demás Sitios Reales tradicionales de la Monarquía, un tanto concentrados en sí mismos, alejados de las fronteras de la nación y muy tierra adentro de la Península. No obstante su jerarquía, la vida cotidiana de la

# EL REAL SITIO DE SAN SEBASTIÁN

Por JOSE M.<sup>a</sup> DONOSTY  
Cronista oficial de la ciudad de San Sebastián.



Dos vistas de San Sebastián donde se aprecia el Palacio Real de Miramar.



Regente en sus primeros tiempos, así como la de sus augustos hijos el rey don Alfonso y su esposa doña Victoria Eugenia, tuvo siempre en San Sebastián un aire de campechanía y democraticismo, que le dieron a esta ciudad el carácter de un Sitio Real en cuyo ámbito urbano las reales personas circulaban por sus calles y avenidas con la naturalidad de normales ciudadanos suyos.

Cuarenta años inolvidables para los donostiarros de aquellos felices tiempos, a lo largo de los cuales la institución monárquica, desde su Real Palacio de Miramar, asistió a la evolución y progreso de la institución municipal, cuyas iniciativas y proyectos estimuló y en cuyos logros tomó parte activísima. La simbiosis entre San Sebastián y sus Reyes —particularmente en cuanto a la reina Cristina se refiere— fue de todo punto perfecta: pues si los reyes se mostraban ufanos de una ciudad por ellos tan amada y distin-

guida, la ciudad, a su vez, mostrábase tan celosa y adicta como reconocida. De esta mutua comprensión, si la Reina experimentó en San Sebastián grandes e íntimas satisfacciones, la ciudad, además de lograr inmensos beneficios prácticos desde el punto de vista municipal y urbano, logró la distinción y elegancia que la caracterizan.

Diríase que San Sebastián estaba predestinada a ser un Real Sitio: porque su mismo título honorífico de CIUDAD lo debe a un acontecimiento de carácter cortesano: a la larga y brillante permanencia de la Corte de Felipe IV cabe los muros de la antigua Villa, con motivo de la fastuosa boda de su hija la infanta María Teresa con el rey de Francia Luis XIV en 1660. Explícitamente lo declara el título de la concesión: «He resuelto hacer dicha merced para que conste cuán agradables me han sido sus servicios en ocasión tan grande...»



Una hermosa vista de la bahía.

La Reina Doña María Cristina, por Moisés, en el despacho de la alcaldía.



Torre Luzea.

## LA UNIVERSIDAD DE OÑATE

PARECE inexplicable cómo en un instante dado, por decirlo así, surgieron por doquiera monumentos de relevante magnificencia y de carácter particular en la villa de Oñate, de suerte que se ha venido en llamarla la *Toledo vasca* —observa el ilustre historiador guipuzcoano José Antonio Lizarralde, franciscano, correspondiente a la Real Academia de la Historia—. Porque ni en tiempos anteriores ni posteriores al último tercio del siglo XV y primera mitad del siguiente se edificó tanto y con tan extraordinaria grandeza constructiva en el solar de esta singular villa.

Algún pensamiento arcano, de profunda significación teológica, debió de haber generado la parte decorativa del frontispicio de la Universidad. Del fondo común de los muros, fabricados de humilde mampostería, emergen cuatro soberbios pilastrones de piedra sillar, en los que su función de machones auxiliares queda casi completamente desvanecida, convirtiéndose, a modo de los gabletes, pináculos y grumos del arte ojival, en profuso ostensorio de florituras y filigrana. Más que simples soportes de refuerzo, parecen columnas ornamentales para cuyo mayor realce se presta la monótona mamposta de los muros.

# MULTIPLES Y RICAS FACETAS DE GUIPUZCOA

Por E. D. P.

Universidad de Oñate.



Pero no es la línea y el relieve de su arquitectura lo que debe ponderarse en ellos, pues esta condición de belleza la tuvieron la generalidad de los grandes edificios de la época; sino la belleza de pensamiento, que va esculpida en la copiosa imaginería de estas columnas.

Mira el frontispicio hacia el lado del horizonte por donde nace la aurora, y, como saludando a los destellos del sol naciente, rezan las rejas de los ventanales esta plegaria del libro de los Salmos: *A solis ortu usque ad occassum. Sol justitiae XPS*. Texto latino que ya había aplicado el fundador de la Universidad, el obispo don Rodrigo de Mercado de Zuazola, a sus armas pontificales, como lema y divisa interpretativa del blasón compuesto de dos soles divididos por una banda de oro en campo azur, con esta leyenda: *Sol justitiae Xps Deus noster a solis ortu usque ad occassum*.

El sentimiento teológico de las cosas, que lo mismo se remonta a las más soberanas regiones de la especulativa como descende a libar la esencia poética de las humildes florecillas de la tierra, presidió principalmente a las grandes empresas de nuestro incomparable siglo dieciséis. No queremos forzar demasiado la interpretación conjetural de la peregrina imaginería del frontis de la Universidad, erigida por el insigne Obispo, hijo de Oñate, nacido en los días de la portentosa aparición de la Virgen de Aránzazu, aunque nos excita a ello una vehemente sospecha de si pudo haber en la intención del fundador algún afán de adoctrinar a su pueblo natal, sobre el prodigioso signo visto recientemente en donde la Madre de Dios es desde entonces Patrona soberana de la provincia de Guipúzcoa.

### CASA DE LEGAZPI

HE aquí la casa natal del grande y pacífico conquistador y civilizador de las Islas Filipinas, don Miguel López de Legazpi. Por resolución del Ministerio de Educación, de fecha 14 de abril de 1945, fue declarada Monumento Nacional la Casería *Jauregui-aundia* —que en castellano quiere decir palacio grande— que era como figuraba en el Registro de la Propiedad, de la villa de Zumárraga, sita en el barrio de Elgarresta. Calificación de casería totalmente impropia. Bien lo decía el escudo de piedra que campeaba sobre la puerta, los esquinales de piedra que formaban sus cuatro ángulos, las ventanas ojivales y las saeteras abiertas a los cuatro vientos, así como los modillones alineados en alguna de las fachadas, y que eran prueba evidente de que en un tiempo remoto fueron las bases sobre las que asentaba el «cadahalso» que se montaba para la defensa de la Casa en las luchas de los banderizos, que tan dolorosas páginas escribieron en la Historia del País durante la Edad Media.

Pero queda dicho que esta es la casa solar donde naciera el hombre que configuró en una unidad moral un archipiélago de ocho mil islas, la única nación del Extremo Oriente cuya religión es la Católica.

### TORRE LUZEA

EN la serie de torres del País Vasco, en Guipúzcoa concretamente, descuella por su belleza —escribe el ilustre arquitecto don Joaquín de Yrizar— la «Torre Luzea» (torre larga en vascuence), en contraposición con la «Torre Motza» (torre corta), que malvive mutilada en su vecindad.

Perteneció a la noble familia de los *Zarauz* y su construcción data del siglo XV, antes de la llegada del rey Enrique IV a Guipúzcoa. Sobre la puerta



La calle de los Almirantes, en Guetaria.

Monumento a Elcano, en Guetaria.



principal aparece el escudo del monarca castellano, mutilado, embutido en el muro, y ello nos indica que el Rey posó en la torre y ordenó colocar sus armas, como lo ordenó pocos días antes en la Torre de Aurgaste de la villa de Segura.

El acceso al primer piso es por una típica escalera de piedra adosada al muro de la fachada principal, defendida, como era costumbre en aquella época, por un «cadahalso» o armazón de madera apoyado en las ménsulas de piedra que, aún hoy día, pueden contemplarse en la fachada.

des vigas de roble sostenidas por dos pies derechos de gran escuadría.

Son curiosos los dos «espolones» o avances de los muros laterales, con sus huecos góticos, que servían para reforzar el «cadahalso». Son asimismo muy bellos los huecos trilobulados de los pisos superiores, con sus clásicos bancos de piedra en el grueso muro.

El piso segundo estuvo destinado a las habitaciones privadas de los señores, y el último, a la servidumbre.

Rematan las cuatro fachadas unos

tián a los habitantes que de antiguo estaban instalados en ese paraje tan propicio para las operaciones de pesca. Sus especiales características y lo estratégico de su situación le atrajeron buen número de privilegios reales. Hasta las guerras civiles, Guetaria fue villa murada y fortificada.

Suena mucho Guetaria en la historia guipuzcoana, porque en el coro de su antiquísima iglesia se celebraron en 1397, bajo la presidencia del Corregidor Gonzalo Moro, las Juntas Generales que acometieron en forma definitiva la organización política y civil de Guipúzcoa.

Guetaria es un villa con pátina. Sus viejísimos edificios acreditan la pujanza que en tiempos antiguos tuvo el pueblo cercano a su puerto de refugio, el más seguro de la costa, por sus especiales características al socaire del monte de San Antón.

En Guetaria nació Juan Sebastián de Elcano, el primero que dio la vuelta al mundo. Victorio Macho concibió un hermoso monumento a la epopeya del gran navegante.

La Iglesia de San Salvador de Guetaria es monumento nacional. «Muy notable —dice el Padre Vallado— y muy singular por la irregularidad de su planta, que no es rectangular en su cabecera, sin ábside. Su irregularidad nace de la estrechez de su emplazamiento, entre el peñón que defiende al puerto de los vientos temibles del Noroeste, y la playa, donde bajan las estribaciones de la iglesia.»



Fachada principal de la Basílica de Loyola.

Edificio gallardo, consta de tres plantas, sobre la baja que estaba destinada al cuerpo de guardia y en su origen tuvo, únicamente, la puerta apuntada de ingreso y las troneras para la defensa.

En el piso principal, hoy convertido en un gran salón, estaba la patriarcal cocina, los restos de cuyo hogar se pueden contemplar en uno de los ángulos, así como un curioso aseo medieval encajado en el espesor del muro. Es impresionante el conjunto de aquellas paredes de vieja sillería y el techo de gran-

mensulones sobre los que, probablemente, asentaba el almenado que, por desdicha, no ha llegado a nuestros días y que cabe conjeturar que desapareció en tiempo de Enrique IV, conformándose el monarca con esta leve mutilación en vez del derribo a que condenó a las demás torres guipuzcoanas.

#### GUETARIA

LA erección en villa de Guetaria se produjo en 1204, cuando Alfonso VIII concedió el Fuero de San Sebas-

#### BASILICA DE LOYOLA

FORMA esta gran iglesia, toda ella de sillería y mármoles del cercano montañón del Izarraitz, el centro de un vasto monasterio, también de sillería, frío de líneas, sin más ornamentación que la cornisa y el resalto plano sobre el muro de las impostas que separan los pisos y las del dintel y jambas de las ventanas rectangulares. Se construyó con planos del arquitecto Fontana, que ejecutó el maestro Ignacio de Ibero. La Santa Casa de Loyola, que, como se comprende, es la casa nativa de San Ignacio, se halla encerrada dentro del edificio del Colegio, lo que quita perspectiva.

Se conserva bien, sin embargo, su estructura exterior, que es notable por tratarse de una torre medieval, mandada derribar en su parte superior por la Hermandad de Municipios Guipuzcoanos durante la Edad Media y vuelta a alzar según el gusto mudéjar. En el interior apenas se conserva nada del tiempo de vivencia de San Ignacio, aunque un proyecto moderno trate de llevar el viejo castillo a su prístino carácter.

# HOTEL MONTE IGUELDO

## SAN SEBASTIAN



**LA MAS BELLA PANORAMICA DE LA REGION**

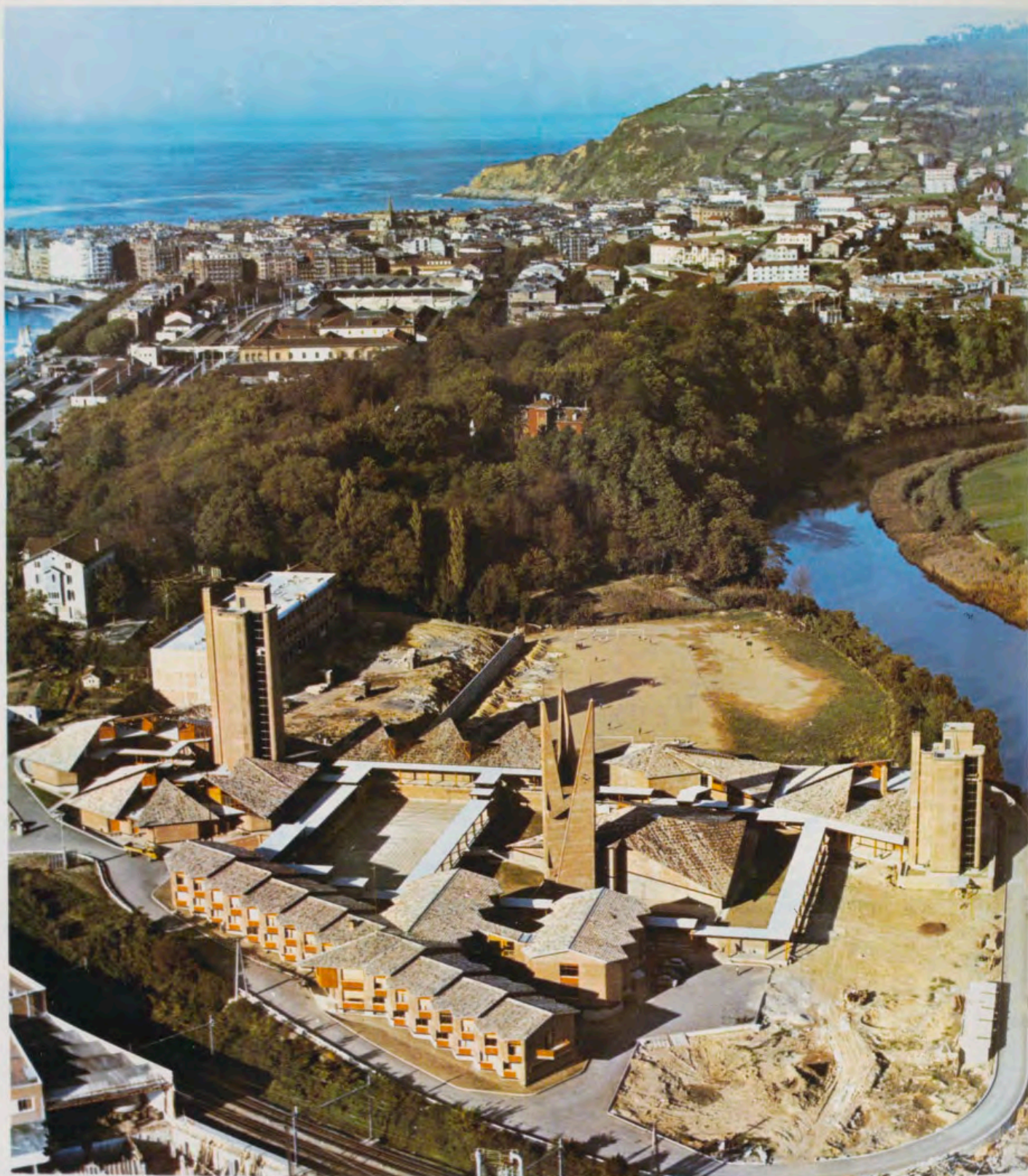
Gran Restaurant. — Amplio aparcamiento.

Teléfono 29050. — Dirección telegráfica: IGUELDOTEL

# CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA

**76** oficinas en la capital y provincia

**Oficina Central: Garibay, 13 - 15. San Sebastián**



Panorámica del Centro de Estudios Universitarios y Técnicos de Guipúzcoa

Obra Social propia de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa que sostiene, además, entre otras Obras, las Colonias Infantiles de Ribavellosa y Goyeneche, Instituto Radio Quirúrgico, Dispensario Móvil Antituberculoso, Centro de Investigaciones Técnicas (Escuela Supe-

rior de Ingenieros Industriales), Ciudad Laboral Don Bosco, Centro Cultural Femenino de Nazaret, Homenajes a la Vejez, Bibliotecas Populares y Fomento a la Agricultura y Ganadería.

# EIBAR, LA VILLA ARMERA



No deja de tener cierto significado que a una población como es Eibar, se le llame siempre «la villa armera» en provincia tan industrializada como Guipúzcoa, en la que apenas puede encontrarse municipio alguno en el cual no haya una fábrica, taller o factoría, y ello —dicho sea de paso— sin que el paisaje pierda su belleza, tan apreciada de viajeros y turistas.

Eibar ya no es, exclusivamente, una población dedicada sólo a la fabricación de armas. Si se consultan las estadísticas de la producción eibarresa, se comprueba que las escopetas y pistolas hoy no ocupan el puesto preponderante que antaño. Hoy se fabrican allí bicicletas, máquinas de coser, ciclomotores y «scooters», rodamientos de bolas y toda clase de transformados metálicos, en un número y variedad de productos tal, que el catálogo de la industria eibarresa desborda lo imaginado.

Y, sin embargo, Eibar sigue siendo «la villa armera» por antonomasia. Y es que el poderoso presente industrial del Eibar de hoy tiene su origen en la armería; como que, en realidad, Eibar fue siempre el arsenal de donde salían las armas —mosquetes, picas, arcabuces— con que Guipúzcoa cumplía su misión histórica de plaza fuerte española que cerraba el camino de invasión entre el Pirineo y el mar.

Enclavada Eibar en un valle estrecho —donde hoy apenas cabe—, rodeada de abruptos montes que antaño suministra-

ban la leña para la industria ferronera, la calidad de su mano de obra artesana creó allí una tradición industrial que ha sido solera y levadura cuando, en la explosión demográfica del siglo último, la población más que decuplicó su censo: de 2.560 habitantes en 1826, a 36.540 hoy. Y en este fabuloso crecimiento de la población —producido en un 50 por 100 largo por la inmigración— la peculiar mentalidad del pueblo eibarrés, la fuerza de su tradición gremial y artesana, mantiene el movimiento ascensional de este Municipio, que continúa hacia arriba incluso topográficamente, pues las casas y las fábricas cada vez más escalan las laderas de los montes circundantes.

Progreso que trae aparejados problemas con los que el Municipio eibarrés ha de enfrentarse. Entre ellos, uno de los que a la hora presente afronta con mayor decisión y acierto es el de la enseñanza en sus diversos grados. Este mismo verano el Ministro de Educación y Ciencia inauguró el nuevo Instituto de Segunda Enseñanza eibarrés y varias escuelas, y para el verano próximo se terminarán las obras de la Universidad Laboral de reciente creación, de forma que en el curso 1968-69 preste servicio ya, logrando con esto una vieja aspiración de pueblo laborioso cuyo mayor timbre de gloria es que por el mundo entero circulen sus productos con el timbre: «Fabricado en Eibar.—España.»



Elgo Elgorriaga

PESO NETO 100 g  
Fre Nº 720  
IRÚN

con sus  
sabores preferidos  
caramelos y bombones

*Elgorriaga*



### FERRERIA MIRANDAOLA, Legazpia

Reconstruida por don Patricio Echeverría.

Existen documentos históricos demostrativos de sus actividades en el año 1580, en la obtención y forja del hierro.

Constituye un testimonio vivo de la tradición siderometalúrgica de Legazpia.



### PATRICIO ECHEVERRIA, S. A.

Legazpia

Vista parcial de la fábrica de herramientas «BELLOTA» y «MENDI», de gran prestigio en España y mercados de exportación.

El acero de estas herramientas es también fabricado en la propia acería, en la calidad más especialmente adecuada para cada tipo de herramienta.

Patricio Echeverría, S. A., ofrece más de medio siglo de experiencia en la fabricación de sus herramientas.

## PATRICIO ECHEVERRIA, S. A.

### LEGAZPIA (GUIPUZCOA)

Aceros finos, al carbono y aleados, laminados y forjados. Herramientas para agricultura, minería, obras y oficios. Piezas forjadas y estampadas para la industria de automoción, máquinas herramientas, etc.

# BREVE HISTORIA DEL CARRUAJE

Por ALFONSO DE CARLOS



Cuadriga romana en uno de los mosaicos del Museo Arqueológico Nacional.

La reina María Cristina de Borbón, en carretela, revista a las tropas. Cuadro de Fortuny. Museo de Arte Moderno. Madrid.





Entrada, en la ciudad de Parma, del Cardenal Legado de Su Santidad, para asistir a las bodas de Felipe V con Isabel de Farnesio.

Detalle de la anterior comitiva. La carroza que aparece tirada por seis caballos, en la parte inferior, pertenecía al Legado, lo mismo que la litera y la silla de manos que figuran detrás.

**E**L Carruaje, en francés, Voiture, y, en inglés, Carriage, comprende el conjunto de carros, coches, diligencias, carrozas, etcétera, que se utilizan para viajar.

No se tienen noticias concretas sobre el origen de los carruajes, ni sabemos qué vehículos servían de medio de transporte a los pueblos primitivos. Diversos historiadores y tratadistas que han intentado aclarar esta nebulosa histórica, dudan si el carro nació como consecuencia natural del descubrimiento de la rueda o si la rueda fue aplicada al carro posteriormente, cuando éste ya existía en forma de trineo o se deslizaba sobre rodillos. Para la mayoría, la rueda tiene su origen en el rodillo; en cambio, para otros, la primera rueda fue una rodaja maciza seccionada de un tronco de árbol.

#### ANTECEDENTES HISTORICOS: EL CARRO

La palabra Carro viene del latín carrus. En general, el carro es una máquina de







4.

1. Carroza o carro triunfal del Emperador Maximiliano I de Alemania. Corresponde a la obra manuscrita (única en el mundo) «Triunfo del Emperador Maximiliano» que se encuentra en la Biblioteca Nacional, de Madrid. Es copia de la obra grabada por Alberto Durero.
2. Carroza o carro triunfal de María de Borgoña, esposa del Emperador Maximiliano. Pertenece a la obra citada.
3. Carro con músicos. Corresponde, también, a la misma obra.
4. Carro fúnebre que transportó los restos mortales de Daoiz y Velarde.
5. Carreta de bueyes, en Galicia, con sus ruedas primitivas.
6. Milord, en el que Abraham Lincoln, su esposa y su hijo Tad pasearon, horas antes de ser asesinado el Presidente.



5.

6.



madera que sirve para llevar personas y transportar cargas. Suele ser de varias formas, aunque el modelo más corriente es un armazón de tablas y maderos en forma de andas o de cajón, el cual se pone sobre un eje o dos, con dos ruedas en sus extremos y que va tirado por caballerías o bueyes.

La mayoría de los pueblos salvajes no conocieron el carro ni ninguna otra clase de vehículos. Tales son los australianos, los melanesios y la mayor parte de los indígenas de África y América.

El carro de dos ruedas era conocido en Asia desde la más remota antigüedad, tanto para la guerra como para el transporte. El tipo más antiguo que actualmente se conoce es de origen sumerio y aparece en Asia Menor en el cuarto milenario, figurando en el bajorrelieve del «Carro de los Felinos» y en el famoso tablero denominado «Estandarte de Ur», descubiertos en las excavaciones allí realizadas en 1928.

Las ruedas de aquel carro eran auténticas, muy parecidas a las que utilizan hoy en día muchas de las carretas que circulan en el norte de España y Portugal. El conductor, único ocupante del carro de Ur, iba sentado a horcajadas sobre el caballete, recubierto con pieles de borrego para amortiguar los golpes, apoyando los pies en unos estribos colocados en las partes bajas, laterales del carro.

Otro tipo de carro coetáneo del anterior, se llamaba «Escabel», denominado así por la forma de su asiento. Numerosas piezas de barro cocido que representaban este modelo de carro, las localizó la misión Morgan en la Acrópolis de Susa.

En España se encontraron en 1917 unos modelos en miniatura de carros en bronce, más modernos, época de Halstaatt, en la cueva de Los Jardines, Despeñaperros (Jaén).

Las representaciones gráficas más antiguas del carro se encuentran en los monumentos egipcios, observándose en ellas que su construcción es sumamente parecida a la de los carros romanos y griegos. En el Museo Arqueológico de Florencia se conserva un carro de esta clase, pieza única, auténtica, hallada en una tumba de la dinastía XVIII.

Desde el Oriente, el carro pasó a Grecia. «La Iliada», de Homero, describe las carreras celebradas en los funerales de Patroclo, así como la escena en que aparece el carro de Aquiles arrastrando el cadáver de Héctor alrededor de los muros troyanos.

La Biblia menciona también los carros de guerra, de los que Salomón tenía 1.400. Ciro reformó el carro de guerra e inventó el carro falcado, semejante al que, después, usaron los galos. Tenían estos carros dos largas hoces o guadañas en cada extremo del eje y otras cuchillas en la lanza y trasera del carro para impedir que nadie se acercara, los arrastraban cuatro caballos enganchados a dos lanzas y el conductor solía ir armado.

En Grecia fueron famosas las carreras de carros. En los Juegos Olímpicos, Alcibiades presentó siete carros en unas carreras, consiguiendo tres premios, y Alejandro Magno dejó de correr por no tener contrincante de su talla.

Los carros romanos conservaron su forma redondeada por delante y abierta por detrás, enganchando a éstos hasta cuatro y cinco caballos, y en ocasiones, mulas. El vehículo tirado por dos caballos se llamaba Biga; el de tres, Triga; el de cuatro, Cuadriga, etc. Cada carro debía dar 12 vueltas a la pista, con ocasión de las carreras, y según el historiador Píndaro, el número de carros que se presentaban era tan grande que en una ocasión se vieron 40 en línea.

Los carros de cuatro ruedas debían ser conocidos en Europa desde muy antiguo, a juzgar por los restos encontrados en la Edad de Bronce, en Italia. Un carro vikingo, descubierto en las excavaciones realizadas en Jutlandia, demuestra que en aquella época la construcción de carros estaba muy perfeccionada en el norte de Europa.

#### CARRO FUNEBRE

En la antigüedad griega, los que morían en el extranjero, especialmente en la guerra, eran devueltos a su patria conducidos en carros. El carro que condujo el cadáver de Alejandro Magno desde Babilonia a Alejandría, era un verdadero monumento, sin precedentes, que se tardó dos años en construir. Cuatro lanzas se enganchaban a la parte delantera del carro, y a cada lanza cuatro yugos, que recibían cada uno, a su vez, cuatro mulas, de forma que el número de mulas enganchadas era de 64, escogidas entre las más altas y fuertes.

Después del Renacimiento italiano, los carros o carrozas fúnebres adquirieron gran importancia, siendo de destacar, en España, el que transportó los restos mortales de los héroes del 2 de Mayo: capitanes de Artillería Daoiz y Velarde, desde el parque de Artillería hasta la iglesia madrileña de San Isidro el Real. El carro de triunfo fúnebre que contenía las urnas sepulcrales de los héroes, marchaba lentamente tirado por ocho caballos desherrados y adornados con penachos y largas cubiertas de terciopelo negro y franjas de oro. El carro iba adornado con figuras alegóricas, destacándose entre ellas dos bajorrelieves bronceados. Detrás, una roca y las columnas de Hércules, con dos globos. Rodeado todo de manto negro, corona, cetro y púrpura real. En la parte anterior, dos leones que representaban la noble fiereza del pueblo español abatido trofeos franceses, los vasos de alabas-

tro, que llevaban a su lado, humeantes, simbolizaban las oraciones al Señor por las víctimas de la Independencia. Los cañones, que se dejaban ver, con trozos de cadenas, por la espalda del carro, aludían a que la artillería española mandada por aquellos oficiales había roto la esclavitud del pueblo en tan memorable día. El escudo de Madrid aparecía debajo de los globos, entre las dos bocas de fuego.

Dentro de los carros, en general, cabe destacar el carro catalán, adoptado en 1848 para el Ejército español, era de dos ruedas y tiraban de él, regularmente, dos mulas o caballos, uno en varas y otro en ganchos. El Carromato, Carretón, Carreta y Galera, pertenecen más o menos a la familia de los carros, y aunque la mecanización se ha impuesto en el mundo, todavía se sigue viendo alguno.

## TRINEOS

Como hemos dicho al principio de este artículo, según algunos, los primitivos medios de transporte fueron los trineos, adoptándose luego los rodillos y últimamente las ruedas.

en consonancia con los gustos de la época. También es de destacar el trineo de la emperatriz María Teresa, que se encuentra en el palacio de Schönbrunn, en Wagnburg (Viena), y entre los muchos existentes en el Museo Royal Mews, de Londres, el llamado Trineo de Estado, diseñado por el príncipe Alberto para uso exclusivo de la reina Victoria. Los del palacio de Versalles, Museo de Compiègne y, por último, los del Museo Suizo del Transporte, de Lucerna.

El trineo se sigue utilizando como medio de transporte en Laponia, arrastrado por renos, o por perros esquimales en las regiones árticas. Los samoyedos también los emplean, así como los siberianos. De todos es conocido el famoso trineo moscovita de lujo, llamado Troika, que iba arrastrado por un tiro de tres caballos enganchados uno junto a otro. Este tipo ofrece la particularidad de que así como en el tronco deben marchar los caballos a un mismo paso, en la troika es de rigor que el del centro vaya al trote y los de los extremos al galope. El cochero, sentado en un pescante muy pequeño, maneja las riendas de tal manera que los

nos y japoneses se emplean éstos para paseo y viaje. Son muy ligeros y van suspendidos de un solo palo que cargan dos hombres en sus hombros. Los palanquines destinados a las señoras van cerrados por una colgadura roja; tienen dos palos de suspensión y han de ser transportados por cuatro hombres. Existen otros de bambú compuestos de dos largueros unidos por un sistema de correas, que pasando de uno a otro, forman la base del lecho; lo conducen dos hombres y, generalmente, va otro conductor para sustituir al más fatigado. En la India se usan unas literas de madera con uniones y refuerzos de hierro, recubiertos de cuero; en su interior hay un lecho y dos cojines de algodón.

En Arabia se utilizaron unos palanquines muy parecidos a nuestras sillas de manos. Llevaban un solo palo de suspensión y se cree que los inventaron los portugueses en el siglo XVI. En Africa todavía se utilizan en algunas regiones.

La Litera, del latín *lectica*, es otro vehículo antiquísimo. Capaz para una o dos personas, de forma de caja de coche y con dos varas laterales que se afianzan



Carroza que participa desde 1781 en la procesión de «Carros de Oro», en Mons, Bélgica.



El «Jaunting Car», cochecito típicamente irlandés que puede llevar hasta cuatro viajeros.

El trineo es también un carruaje, por eso hablamos de él aquí. Su nombre viene del francés: *traîneau*, y, en general, es un vehículo sin ruedas para ir sobre el hielo. Durante mucho tiempo el trineo fue un medio de locomoción que emplearon exclusivamente los habitantes de las regiones hiperbóreas. Después se extendió su uso a diversos ramos de la locomoción urbana y del transporte, así como a los deportes alpinos, cuyo elemento insustituible es la nieve, sobre la cual se desliza ágil y ligero.

Como ejemplo de estos vehículos puede citarse el magnífico ejemplar que se guarda en el Museo de Carruajes de Madrid. Merecen mencionarse también, por su riqueza, alguno de los usados por la Corte de Rusia, como el que poseía el emperador Pedro el Grande, de proporciones gigantescas y del que tiraban 10 caballos. En la fastuosa Corte de Luis XIV fue moda, entre las damas de alto linaje y los favoritos del monarca, pasear en trineo por los jardines de Versalles. Y para este uso, apartándose del tipo lapón, construyéronse vehículos de esta índole en forma de concha de Venus, silla de mano, etc.,

tres caballos se juntan entre sí por las ancas y se separan por la cabeza, abriéndose en abanico.

Austria, Suiza y Alemania del norte cuentan todavía con trineos, no sólo para el deporte, sino también como vehículos de alquiler en las estaciones invernales.

En los países templados se vienen utilizando los trineos para la conducción de fardos, precisando, por tanto, que el suelo sea liso y duro. En la isla portuguesa de Madera se emplean dos tipos de trineo: de alquiler para subir y bajar por las calles en cuesta. Cuando se trata de ir hacia arriba o por terreno llano, una yunta de bueyes arrastra el vehículo con paso tardo. En los descensos se prescinde de los animales.

## PALANQUINES, LITERAS Y SILLAS DE MANOS

El Palanquín es una especie de andas usadas en Oriente para llevar en ellas a los grandes personajes. La palabra palanquín, viene de palanca. Entre los chi-

en dos caballerías, puestas una delante y otra detrás. Es de origen oriental, y desde remotos tiempos fue conocida de los egipcios, que sin lugar a dudas la habían copiado del palanquín usado en la India antigua. En varias representaciones figuradas aparece la litera o palanquín real de los egipcios, en el cual el faraón iba sentado en un trono. Los encargados de llevar esta litera eran seis u ocho hombres y cuatro las de los particulares.

Ciertas divinidades, como La Cibele, eran conducidas en litera a través de las ciudades de Asia, y la misma costumbre existió en Cartago. Los persas también la usaron, lo mismo que los griegos, debido a sus relaciones con el Oriente, empleándola estos últimos en sustitución de las parihuelas que utilizaban entonces para transportar a los heridos, los muertos o las personas débiles o delicadas. La litera llegó a constituir un objeto de lujo para las mujeres en el siglo IV, y que luego fue adoptado por los hombres, siendo conducidas siempre por esclavos.

En Roma, como había ocurrido en Grecia, para lo primero que se empleó la

litera fue para transportar heridos y enfermos. Las esposas de los senadores usaban literas cerradas. En los últimos tiempos del Imperio, había literas de alquiler para el servicio público.

Durante la Edad Media y parte de la Moderna, se extendió por toda Europa el uso de la litera, y los señores la empleaban para recorrer sus dominios, ya que muchas veces los caminos no permitían la circulación de carruajes, y con ella se evitaban las molestias del caballo. Es de destacar la litera del emperador Carlos V (el gran Emperador español que había corrido por todos los caminos de Europa), en la que realizó su último viaje al monasterio de Yuste, que se conserva en el Museo de Carruajes del Palacio de Oriente.

Las reinas de Francia emplearon literas de gran lujo en ciertos actos oficiales. Las destinadas a estas ceremonias eran muy abiertas y las de viaje, por el contrario, cerradas. Algunas tenían cabida para dos personas, una enfrente de otra, pero no obstante, debido a su ligereza, no solían necesitar más que dos hombres para lle-

Las sillas de manos, al ser conducidas por hombres, no servían para distancias largas como las literas, pero hacían un servicio importantísimo en las ciudades. Las de servicio público madrileño tenían su parada en la plaza de Herradores:

*Plazuela habrá de Herradores  
y Puerta de Santa Cruz;  
no me han de faltar dos reales  
y señoras de alquiler.*

En el siglo XVIII y comienzos del XIX, Madrid acepta y adopta plenamente este medio de transporte. Fernando Rodríguez hace célebre su taller. Se mejoran las sillas de manos de los servicios públicos, que se elevan a doce. Según la Real Cédula del año 1786, se ordenaba que las sillas fueran de construcción decente, bien pintadas, con sus cortinas y vidrios, se marcaban las horas de servicio de siete u ocho de la mañana a doce de la noche, costando cuatro reales de vellón, «sin propinas ni cualquier otro agasajo».

Las más elegantes datan de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, con un marcado estilo Carlos IV. Los pintores

España los coches Pendentes, cuando vino a casarse con el príncipe don Juan, hijo de los Reyes Católicos. Sin embargo, no tenemos noticia cierta de su empleo, entre nosotros, hasta 1548.

En 1650, el duque de Roannez obtuvo el privilegio de establecer en París un servicio de carruajes públicos. Estos, en realidad, eran carrozas, a las que siguieron en las empresas alquiladoras de París las calesas y carricoches de dos caballos, llegando a fijarse hacia 1696 la primera hora de alquiler en 25 suses y en 20 cada una de las siguientes. Dos años después se obligó a los alquiladores de coches a que pusieran su número en la trasera del carruaje, pintado al óleo y de color amarillo.

En la fabricación de coches intervenían ebanistas, herreros, tapiceros y pintores, siendo la madera empleada el fresno, olmo, encina, haya, abeto, albar, bálsamo, pino, hikorria y nogal.

Los coches pueden ser abiertos, cerrados o desmontables; de dos puertas o de cuatro; ligeros o pesados; de lujo, de punto o de sociedad, etc.



Carretelas, sociables, faetones, pitters..., enganches que no faltan en las fiestas andaluzas.



Uno de los viejos tranvías que todavía prestan servicio en Douglas, capital de la isla de Man.

varlas, si bien algunas, a imitación de la Basterda romana, eran conducidas por dos caballos.

La silla de manos se inventó para el transporte de las personas, empleándose principalmente en Europa durante los siglos XVII y XVIII. Esta es su denominación propia, pero si nos atenemos a su significado, la voz «silla de manos» resulta sinónima de palanquín y litera, y en este sentido su uso es antiquísimo.

De la silla de manos propiamente dicha, la referencia más antigua que se conoce data del siglo XIV. Consta en aquella descripción que cuando Carlos V de Francia fue visitado por el emperador de Alemania, que padecía gota, en 1377, fue transportado por varios caballeros en un asiento de tisú de oro.

En numerosos palacios y museos se conservan valiosos ejemplares de sillas de manos. No sólo en el aspecto artístico, sino también en el histórico. Tal es el caso de las literas españolas que han enriquecido el nuevo Museo de Carruajes del Campo del Moro y las del Museo de Compiègne.

doradores, tallistas, guarnicioneros y tapiceros rivalizaron en el decorado de las literas y sillas de manos que llegaron a ser riquísimos muebles de lujo, hasta que la apertura de nuevos caminos y los adelantos de la carrocería moderna las hicieron innecesarias, siendo sustituidas por coches y carrozas.

#### COCHES

La palabra española Coche viene del turco, cecchi, que quiere decir carruaje. En inglés se denomina coach o carriage y en francés voiture o carrosse. El coche es un carruaje de cuatro ruedas, con una caja, dentro de la cual se pueden acomodar dos, cuatro o más personas en los asientos.

El coche, según lo conocemos en la actualidad, es relativamente moderno. Su probable origen quizá sea Italia, o más seguramente Hungría, en donde fue explotado a partir de 1525. No obstante, en el siglo XIV ya existían los coches Bamboles. Según Fernando de Oviedo, la princesa Margarita fue la que introdujo en

Bajo la regencia de Ana de Austria aparece en París la Caleché, y poco tiempo después el Cabriolet, que tenía dos ruedas y capota, enganchándose a él los caballos en limonera. Fue coche de guiar muy elegante, que tuvo su éxito durante el siglo XIX.

Las Calechés eran unos coches de campo para cuatro o seis, y hasta ocho personas. Iban cubiertas por un toldo sostenido por varillas de acero, al que algunas veces se añadían cortinillas, para cerrar sus laterales. Las Diablos eran unas calechés reducidas y que se solían emplear como coches de doma. No llevaban nunca pescante y eran muy altas con respecto al toldo. Los coches de Doma, posteriores a las diablos, se diferenciaban por su gran plataforma, que llevaba un asiento en su parte posterior para los auxiliares, y en la anterior un alto pescante para el domador-cochero y su lacayo. Cuando no existía, la plataforma y el juego delantero quedaba unido al trasero por una flecha, se denominaban Esqueletos.

La Calesa era un carruaje de dos ruedas y limonera, con caja abierta por de-

lante, de dos asientos y con capota de vaqueta. En la parte posterior de las varas llevaba una almohadilla para que se sentara el calesero. Fue carruaje de principios del siglo pasado en España para las fiestas de toros, ocupado, generalmente, por damas. El Ayuntamiento madrileño conserva tres carruajes de este tipo y en el Museo del Pueblo Español, de Madrid, se encuentra otra, muy mal conservada. Hace unos meses, con motivo de la puesta a punto del nuevo Museo de Carruajes, de Palacio, el Ayuntamiento de la Villa cedió una calesa a dicho museo.

Los Wourts, inventados en Alemania, eran carruajes para ir de caza. Estaban compuestos de un tren estrecho y largo. Sus ruedas delanteras eran pequeñas y las traseras grandes. En el pescante sólo se sentaba una persona. Sobre la flecha, y suspendido, se colocaba un gran asiento en forma de caballete, en donde montaban a horcajadas los ocupantes, cazadores, en «fila india», y en la parte posterior solía añadirse un asiento doble con capota, que era el lugar destinado a las señoras.

Los coches de dos ruedas tomaron el nombre genérico de Sillas, pudiendo ser de una o dos plazas. Su caja, tipo coupé, descendía sobre las varas, entrándose a la silla por delante, abriendo una portezuela. Había sillas de postas, a la italiana o de capotas; Cul de Singe, etc.

Otra variedad de carruajes que tuvo gran aceptación en Francia y Alemania fue la Roulette o Brouette, conocida vulgarmente por el nombre de Vinaigrette. Esta era una especie de silla de manos abierta en la parte delantera por medio de una portezuela, pero con dos ruedas cuyo eje atravesaba la caja por debajo del asiento.

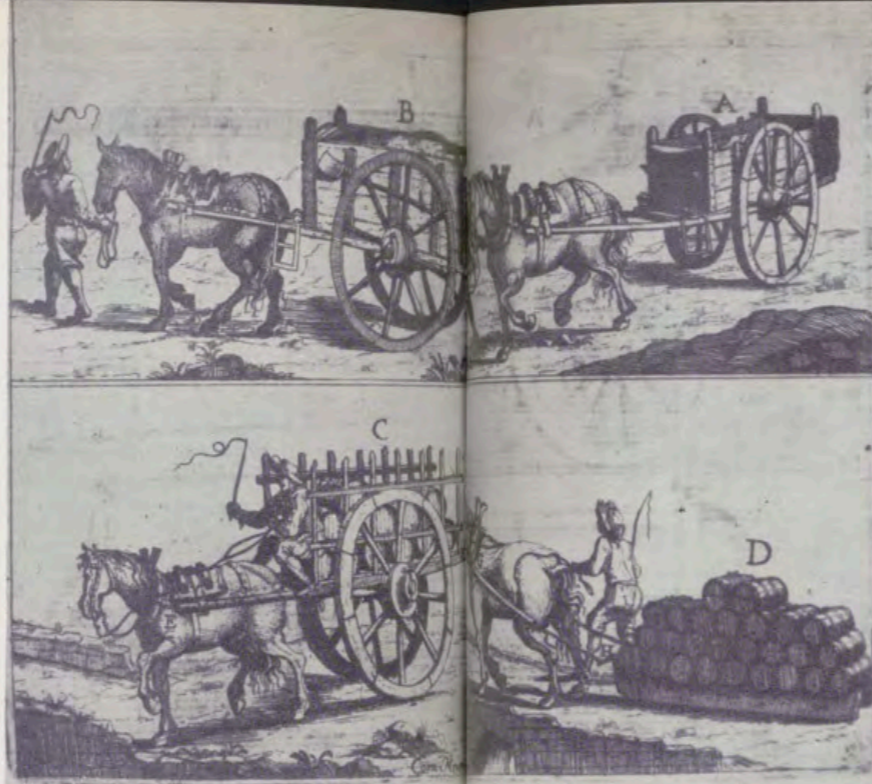
En Berlín nace la Berlina, pero París se la apropia, la mejora y transforma durante el siglo XVIII. Menos pesada que la carroza, la berlina era un coche cubierto de cuatro plazas interiores y el pescante. Se engancha siempre este coche con dos caballos y en las ceremonias de corte cuatro o seis y hasta ocho con cocheros y algunas veces los servidores de las portezuelas. Si las berlinas tienen solamente dos plazas y éstas están colocadas una enfrente de la otra, el carruaje se llama de Vis a Vis.

El Landó apareció por primera vez en el 1757 en Alemania. Tenía dos capotas movilizadas por medio de resortes. De este carruaje, que ha llegado hasta nuestros días, nació el Landolet, que en realidad es un landó más reducido, que no tiene más que dos plazas y una sola capota.

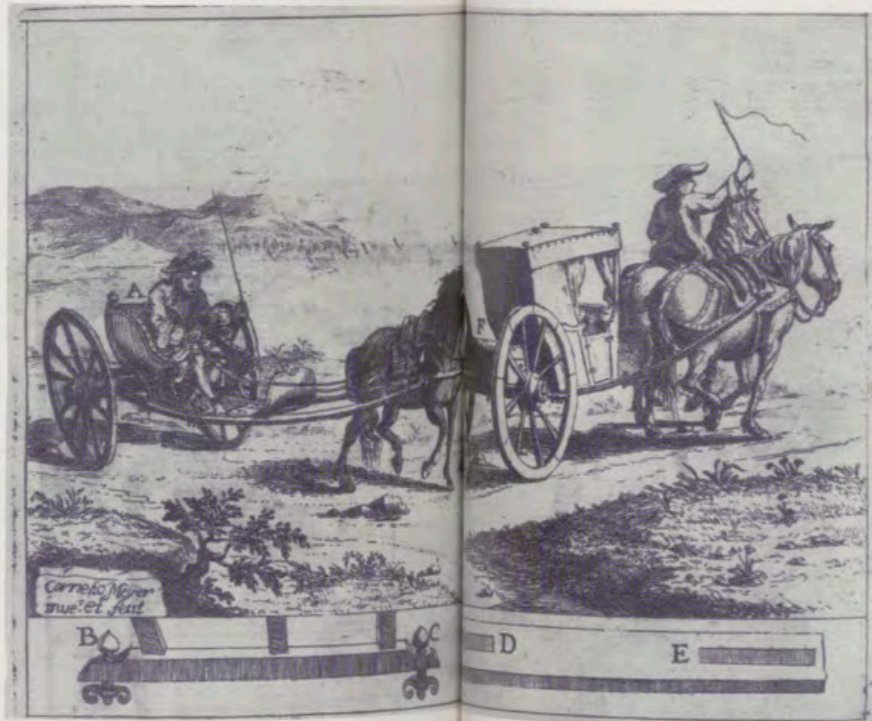
#### DILIGENCIAS, SILLAS DE POSTA, COCHES DE PUNTO, OMNIBUS Y TRANVIAS

El carruaje más pintoresco del siglo XIX es la Diligencia, cuyo antecedente está en el servicio de postas. El tipo clásico de diligencia constaba de tres departamentos aparte de la baca: pescante, cubierto por una capota; berlina en el centro, con asientos, y la rotonda, parte posterior del coche, de aspecto modesto y en malas condiciones para el viajero (una especie de «tercera»). El enganche solía ser de cinco caballos: dos en tronco y tres delanteros en potencia.

El servicio de diligencias y postas se organiza en España en 1771, gracias al magnífico sistema de carreteras creado por Carlos III. Las noticias más concretas que tenemos sobre el servicio de diligencias

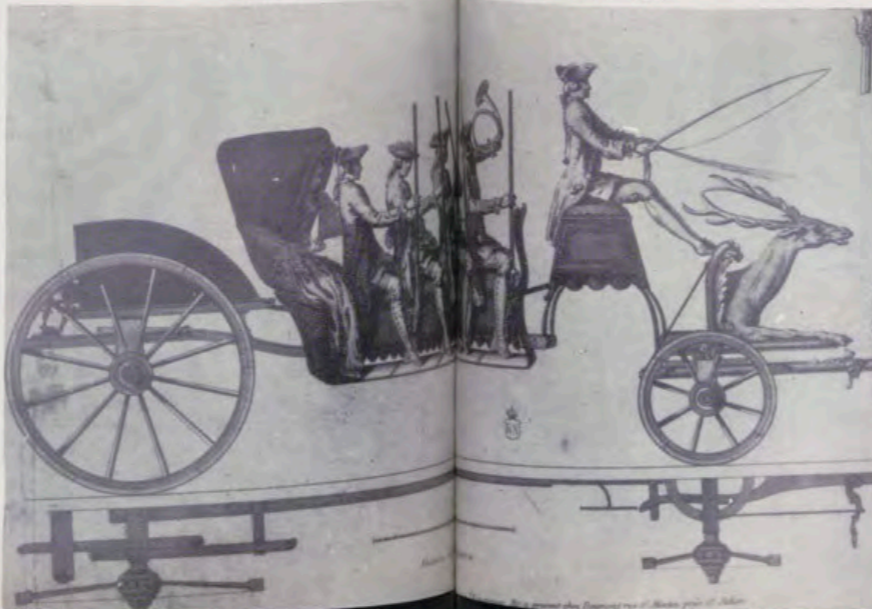


Carruajes de 1689. Dos carretones y un trineo.



Dos tipos de calesa, de 1750 de Cornelio Meyer.

«Wourt», coche de caza. De 1750 de Diderot y D'Alembert.



De Runnymede a Stratford, en diligencia. Servicio actual para turistas.

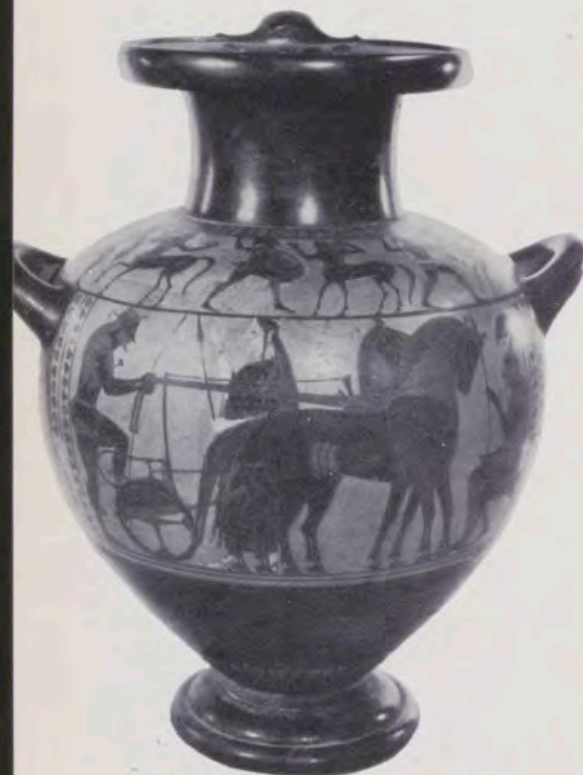


Diligencia española de 1853. Ilustración de MM. Ronargue Frères.

El «Quitrín», de La Habana, con una fila de asientos y abierto.



EL «QUITRÍN» (Habana)



Carro griego, en una de las hidrias de esta región, que se conserva en el Museo Arqueológico Nacional.

en España son de 1816, fecha en que se estableció la Sociedad de Diligencias, en Barcelona. A partir de esta fecha este servicio fue casi exclusivo de la compañía Diligencias Generales, pues aunque se formó la de Caleseros, no pudo aventajar a aquella. En 1840 se creó la de Carsi Ferrer, que sucesivamente se llamó Diligencias Peninsulares y Postas Peninsulares, hasta que en abril de 1847 se unió a la de Diligencias Generales, con el nombre de Diligencias Postas Generales. A título de curiosidad, les diremos que en 1848 viajaron por este medio de locomoción 85.000 personas y que el precio del billete, por término medio, era de unos 400 reales (asiento y manutención comprendidos).

Los servicios generales de Correos, debido al mal estado de las carreteras, no empezaron a utilizar los coches hasta el siglo XVIII, empleándose las diligencias para transportar el correo. La diligencia Paris-Lyon, era una gran berlina para cuatro personas con maleta para la correspondencia. El recorrido del trayecto era de cinco días durante el verano y seis en el invierno. Su nombre, como es lógico, nació de la rapidez con que hacía los recorridos, comparada con los demás medios de locomoción empleados entonces. En Inglaterra, a los vehículos que transportaban la correspondencia se les llamó Mail-Coach (Coche Correo). El Royal Mail-Coach alternaba sus servicios con los viajeros.

El 14 de septiembre de 1782 la Sala de Alcaldes de Casa y Corte aprobaba la cédula que establecía el servicio de Coches Diligentes, destinados al servicio público y cuya contrata se concedió por dos años a don Francisco Tolosa. En la parte exterior de la caja y en el mismo respaldo tenían que llevar un número pintado en blanco. No cabe duda que ésta fue la primera vez que en España se utilizaron las matrículas en los vehículos. Los diligentes podían alquilarse por carreras o por horas y el precio por viaje, si era de día, se estipulaba en cuatro reales, y por una hora, seis.

El tipo de coche de alquiler o coche de punto o de plaza más clásico y que todavía presta sus servicios en numerosos países, entre ellos España, es el Simón, que lleva este nombre, en nuestro país (Madrid), por ser Simón González el primer cochero al que la Real Casa concedió el privilegio de establecer seis coches de pechera para alquilar al público.

En las Islas Británicas se hizo famoso el Hansom Cab, coche de dos ruedas, cu-

bierto, con un asiento interior y un pescante alto detrás de la caja. Normalmente iba tirado por un caballo enganchado en limonera. Otro coche de alquiler que aún perdura en Irlanda es el Jaunting Car, también de un solo caballo y cuatro asientos, dos a cada lado dándose la espalda, entre ellos un pequeño asiento para el cochero.

Entre los coches de alquiler o viaje, por último, cabe destacar el Poulailleur francés, Char-de-Côté o unilateral, utilizado en los Alpes (Francia, Suiza e Italia), las Briskas, el Malle-Poste y Patache. Los carruajes de uso comercial, como son los de transporte de mercancías, los de bomberos, el Omnibus y Tranvías fueron también muy clásicos del siglo pasado. En el Museo del Tranvía de Crich, en las Islas Británicas, se conserva un tranvía de un piso que va tirado por un caballo, procede de Sheffield y fue construido en 1874. En la isla de Man (Gran Bretaña) todavía se siguen utilizando tranvías arrastrados por caballos, quizá sea éste el único sitio del mundo donde se empleen aún.

### LOS COCHES DEL SIGLO XX (ANDALUCÍA)

Todavía se ven coches de caballos de todo tipo. En los pueblos de España, especialmente en Levante, aún circulan las Tartanas, carruaje muy español con cubierta abovedada y asientos laterales, por lo común de dos ruedas y enganche de mula o caballo en limonera. También las hay de cuatro ruedas; recientemente hemos visto dos de ellas, bastante abandonadas, en el Museo del Pueblo Español, de Madrid.

Las Jardineras son carruajes de cuatro ruedas, abiertos y ligeros, con pescante y asientos laterales. Su entrada es por la trasera por medio de un estribo. Las Carretelas, Sociables, Faetones y Pitters, tirados por caballos a la calesera y a la jerezana, o a veces por mulas, son enganches camperos que no faltan en las fiestas sevillanas.

Y no nos dejemos olvidados tampoco las Arañas, los Breaks, Char-á-Bancs, muy parecidos a los anteriores, los Familiares, el Húngaro, Milord y Wagonette, ingleses o franceses en su mayoría, y que todavía se encuentran rodando por el mundo.

Finalmente, tampoco queremos dejar de mencionar aquellos otros de dos ruedas que van tirados por uno o dos caballos, como son: el Birlocho, Buggy, Cesto, Ca-

rick, Dog-Cart, Charrette, Derby-Cart (que puede ser también de cuatro ruedas, lo mismo que el dog-cart), Pony Cart, Tonneau, etc.

Muchos de éstos, así como las Victorias, Carricart, Ripper y otros, se pueden ver en la Andalucía baja, desde Sevilla a Jerez y los Puertos. Su máximo esplendor lo encontramos en las ferias, así como en la Semana del Caballo, de Jerez. Las Manue-las, así como los Simones, todavía se siguen viendo en España. Y no queremos, por último, dejar en olvido al sencillo pero típico «cohecito de la plaza de Oriente». Este carruaje, en el que yo creo que casi todos hemos montado de pequeños, tiene un valor sentimental para la mayoría. El que actualmente da vueltas a la plaza lleva cincuenta años unido al Palacio. Las carrozas de los reyes enganchadas a ocho briosos caballos, y este cohecito, humilde, con un viejo «Platero». Sin embargo, para mí, el «cohecito de la plaza de Oriente» es un carruaje que debe figurar en este artículo, codeándose con los demás. ¿Por qué no?

En otros países también se pueden ver algunos coches de caballos, tal es el caso de las Islas Británicas, Francia y otros países europeos, así como en Estados Unidos.

Lo mejor que queda permanece quieto, sin rodar, en los museos. Es un testimonio importantísimo de lo que fueron los carruajes. Así los hombres de la era de los aviones supersónicos, de los barcos propulsados por energía atómica, de los trenes que alcanzarán los 500 km/hora y de los automóviles del futuro, podrán contemplarlos. Allí están las carrozas y los coches, los trineos y las diligencias, en: el Museo Nacional de los Coches, de Lisboa; Royal Mews (Reales Caballerizas), de Londres; el Museo de Carrozas y Coches, de Viena; el Museo Nacional del Coche y del Turismo, de Compiègne; el Museo Royal Umpire, de Lancashire; el Museo Suizo del Transporte, en Lucerna; el Museo de Coches, de Versalles, y el Museo del Coche o del Transporte, de Munich. Así como el no menos famoso por su contenido y ahora por sus nuevas instalaciones: Museo de Carruajes de Madrid.

[Agradecemos la colaboración prestada, así como las fotografías obtenidas a la: Biblioteca Nacional, Museo de Arte Moderno, Museo Arqueológico Nacional, Museo del Pueblo Español (Madrid), Ayuntamiento de la Villa, Oficinas de Turismo de la Gran Bretaña y Bélgica y al servicio de prensa de la Embajada de los Estados Unidos (USIS).]



Dibujo de Toulouse-Lautrec.

# CRÓNICA DEL PATRIMONIO NACIONAL



Monseñor Riberi durante su alocución.



Credenciales del Embajador de Italia.

Credenciales del Embajador de Vietnam del Sur.



Imposición de birreta. El Caudillo y su esposa en la Capilla del Palacio de Oriente.

**IMPOSICION DE BIRRETA.** En la Capilla del Palacio de Oriente se celebró la imposición del birrete cardenalicio por S. E. el Jefe del Estado al Nuncio de Su Santidad Monseñor Antonio Riberi. Estuvieron presentes en la ceremonia la esposa del Caudillo, doña Carmen Polo de Franco, los miembros del Gobierno, varios Cardenales, Arzobispos y Obispos, Cuerpo Diplomático y altas personalidades de la Nación. Después de ser revestido por primera vez con la Sagrada Púrpura, se entonó un TE DEUM tras el cual el Cardenal Riberi impartió su bendición. Asimismo S. E. el Jefe del Estado impuso también al Cardenal Riberi la Gran Cruz de la Orden de Carlos III.

**PRESENTACION DE CREDENCIALES.** Recientemente se celebraron en el Palacio de Oriente y con el ceremonial de costumbre, los actos de presentación de Credenciales a S. E. el Jefe del Estado de nuevos embajadores acreditados en Madrid. Después de la ceremonia, en cada caso, el Caudillo habló con los representantes diplomáticos en uno de los Salones de Palacio, anexo al Salón del Trono.

Los representantes diplomáticos a que se hace referencia fueron los siguientes: Embajador de Vietnam del Sur, señor Nguyen Van Hiev, y de Italia, señor Marqués de Cavalletti.

**DON LUIS CARRERO BLANCO, VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO.** En el Palacio de El Pardo se celebró el acto de Jura del nuevo Vicepresidente del Gobierno, Almirante don Luis Carrero Blanco, Presidente del Consejo de Administración del Patrimonio Nacional. El Ministro de Justicia como notario mayor del Reino, tomó juramento al Vicepresidente. Asistieron el Jefe del Estado y el Gobierno en pleno.

**LA FUNDACION GENERALISIMO, EN EL SALON DE LA ELEGANCIA.** Con asistencia del Gobernador Civil de la Provincia, señor Valencia Remón y del Alcalde de San Sebastián, señor Alosegui, se celebró la inauguración del IV Salón Intersindical de la Elegancia, instalado en el Salón de Ex-



Doña Carmen Polo de Franco en el IV Salón de la Elegancia.

Muestra de la Fundación Generalísimo en el Salón de la Elegancia.





D. Luis Carrero Blanco jura su cargo como Vicepresidente del Gobierno.

posiciones del Ayuntamiento. Presidió el acto el Comisario General de Ferias y Exposiciones, don Miguel Angel Santamaría, en representación del Ministro de Comercio. A esta importante exposición concurrió la «Fundación Generalísimo Franco, Industrias Artísticas Agrupadas» con unas muestras muy sobresalientes de cuantas obras se ejecutan en sus numerosos talleres. Durante la celebración de este Salón de la Elegancia, giró una visita al mismo la esposa de S. E. el Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco, que fue acompañada en el recorrido por el Consejero Delegado Gerente del Patrimonio Nacional, don Fernando Fuertes de Villavicencio.

**INAUGURACIONES EN SANTA CLARA DE TORDESILLAS.** Dentro de su constante atención por los diferentes patronatos que tiene bajo su custodia, el Patrimonio Nacional se dispuso a celebrar el VI Centenario de la Fundación del Monasterio de Santa Clara de Tordesillas con el esplendor que este Monumento merecía. El fallecimiento de Su Santidad Juan XXIII, ocurrido en aquellas fechas y el luto nacional guardado en España, con este motivo, aplazó la celebración antes aludida.

En realidad todas las restauraciones y mejoras efectuadas en el Monasterio de Santa Clara, igual que en otros monumentos del Patrimonio Nacional, se deben a la inquietud y preocupación del Caudillo, cuyas directrices sigue fielmente el Consejo de Administración del Patrimonio Nacional.

Ahora, y después de importantes obras de restauración y mejora, se ha procedido a llevar a cabo este acto. El hecho posee su interés dada



Reparto de beneficios en Sotomayor.

Perspectiva de la piscina del Patrimonio en Somontes.



Las numerosas personalidades en las inauguraciones de Tordesillas.

la importancia que, para nuestra historia, tiene esta población y de manera preponderante durante el reinado de don Pedro I de Castilla, llamado «El Cruel».

El acto de inauguración estuvo presidido por el Consejero Delegado Gerente del Patrimonio Nacional, don Fernando Fuertes de Villavicencio, y los Consejeros de esta Entidad, señores Marqués de Lozoya, García Lomas, Torrejón, Martí Basterrechea y Gómez Sanz. También estuvieron el Capitán General de la VII Región Militar, Jefe del Sector Aéreo, Arzobispo de la Archidiócesis, Director General de Bellas Artes y Gobernadores Civil y Militar, Presidente de la Diputación, Alcalde de Tordesillas y otras autoridades y personalidades.

**REPARTO DE BENEFICIOS.** En la explotación agrícola Sotomayor, que el Patrimonio Nacional tiene en Aranjuez, se ha procedido al reparto anual de beneficios entre las veinticinco familias de obreros y empleados de la misma. Presidieron el acto don Fernando Fuertes de Villavicencio, Consejero Delegado Gerente del Patrimonio Nacional y otras autoridades.

La cifra distribuida representa el veinte por ciento de lo obtenido en la explotación y supone para cada trabajador más del cuarenta por ciento de lo que percibe en su sueldo mensual.

**PISCINA EN SOMONTES.** El Patrimonio Nacional ha construido junto a la carretera de El Pardo, en el terreno denominado Somontes, y situado cuatro kilómetros antes de llegar a la vecina localidad, una piscina. Esta piscina posee características olímpicas. Tiene 50 metros de largo por 25 de ancho, y alcanza en uno de los extremos (en el otro no cubre), 5 metros de profundidad que facilitará los saltos desde la palanca.

Modernos y amplios vestuarios —para hombres y para mujeres— se encuentran en el edificio que da acceso a las instalaciones. Alrededor de la piscina se ha instalado un bar, un restaurante y una zona con arena para tomar el sol o la sombra.

El lugar es cómodo y agradable. Son varias las razones: por un lado, está rodeado de árboles (los del monte de El Pardo) y se encuentra a la salida de Madrid; por otra parte, las instalaciones son inmejorables y dispone de extensos aparcamientos.

Pero, las obras no han terminado. Inmediatamente, se procederá aquí a la construcción de otras dos piscinas, parque infantil y otras instalaciones deportivas. Todo esto supone unas doce hectáreas. Pero el proyecto existente es muy ambicioso. Hasta ocupar unas treinta hectáreas se tiene idea de construir otra piscina de competición, doce campos de tenis, una pista de «cards», frontones, campos de baloncesto y otras dependencias.

Una vista de la instalación deportiva desde el restorán.



# ALFA

y Vd. misma...



"Mi nueva **ALFA**  
es maravillosa"



## ...darán personalidad a su hogar

Sus mantelerías, juegos de cama, cortinas...; su buen vestir y el de sus hijos serán realidad gracias a la maravillosa máquina automática creada por **ALFA** para usted.

Hay tantas cosas que realizar en un hogar, que la máquina de coser **ROTOMATIC** se hace imprescindible.

MAQUINAS DE COSER ALFA S. A. - EIBAR

NOMBRE Y APELLIDO \_\_\_\_\_

DIRECCION \_\_\_\_\_

POBLACION Y PROVINCIA \_\_\_\_\_

Solicita gratis Catalogo en colores y condiciones de pago

SE COMPRA EN EL MOMENTO Y SE PAGA EN COMODOS PLAZOS



**ARMAS DE FUEGO DEPORTIVAS**

**AGUIRRE  
Y  
ARANZABAL**

---

**EIBAR**

---

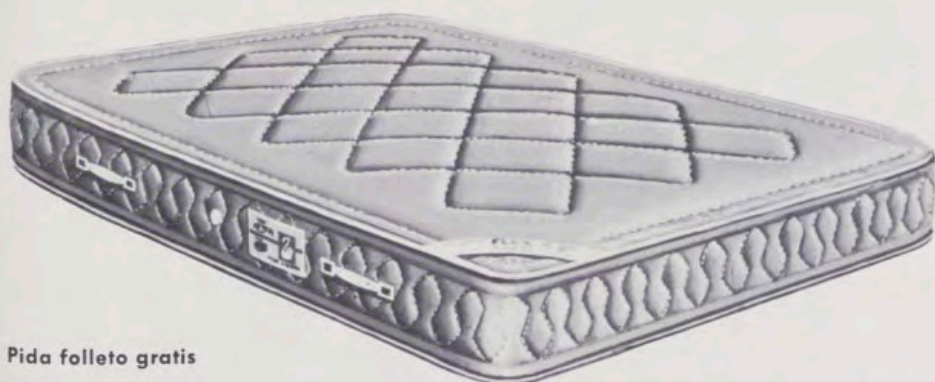


**ESTE ES**

**el sistema de muelles entrelazados que  
hace famoso al colchón FLEX R-59**

Un misterioso mundo de comodidad. Un solo hilo de acero que gira y se entrelaza formando muelles, —**muelles sin nudos**— en una superficie sin enganches, sin ruidos, sin posibles deformaciones. Este es el secreto de la comodidad inigualable de los modelos FLEX R-59, GRAN FLEX y SUPER LUJO FLEX ahora, con nuevos tapizados acolchados exclusivos del más depurado gusto y presentación.

Véalos en las buenas casas de muebles y colchoneras.



Pida folleto gratis



**UNICO COLCHON ESPAÑOL DE MUELLES SIN NUDOS**

los servicios del  
**BANCO ESPAÑOL DE CREDITO**  
llegan a todos los lugares del mundo



11 Representaciones  
en AMERICA:

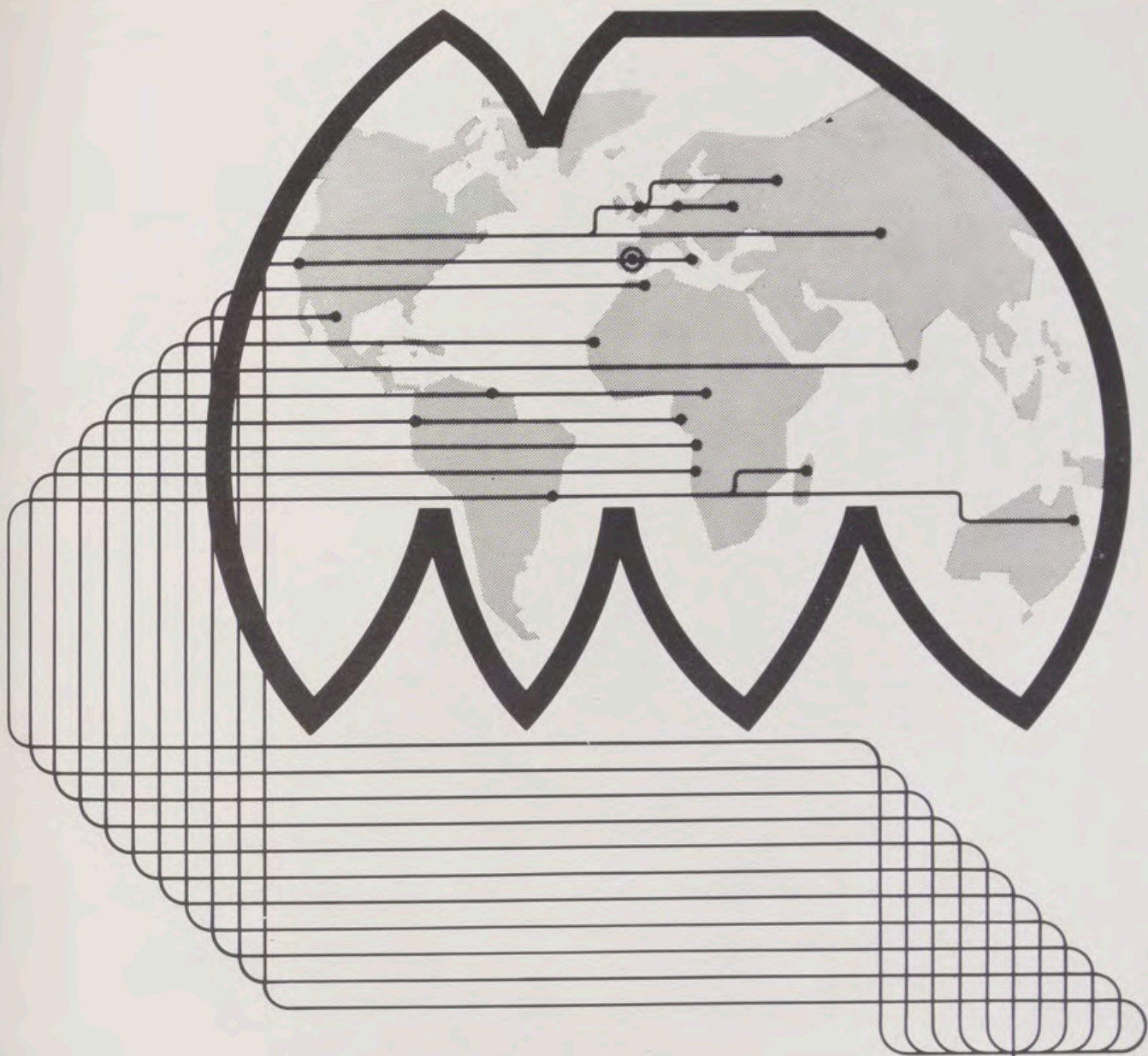
Puerto Rico	Perú
México	Chile
Venezuela	Argentina
Colombia	EE. UU.
Brasil	Panamá
R. Dominicana	

CAPITAL: 3.417.230.125,00 Ptas.  
RESERVAS: 7.668.172.550,40 »

Más de 600 Oficinas  
repartidas  
por todo el país

**BANESTO**  
la organización bancaria  
más extensa de España

OFICINA PRINCIPAL: Alcalá, 14. MADRID



## Nuestros equipos de telecomunicación ponen el mundo en su mano



Lo mismo dentro de su oficina o su fábrica que a escala internacional, usted puede disponer en la actualidad de un sistema de comunicaciones moderno y seguro con los equipos de Standard Eléctrica, la mayor empresa española de telecomunicaciones, respaldada por la continua labor de investigación y experiencia de la International Telephone and Telegraph Corporation.

Fundada en España en 1926, Standard Eléctrica cuenta hoy con cuatro fábricas, en las que trabajan más de 15.000 empleados, incluyendo 3.000 instaladores de larga experiencia en los servicios que requiere la red y el mercado español. Es de

hecho, una de las mayores firmas exportadoras nacionales y fue declarada "empresa modelo" por el Gobierno en recompensa a su valiosa contribución al desarrollo de España.

Standard Eléctrica es una de las 105 empresas asociadas a ITT - el mayor suministrador en electrónica y telecomunicaciones del mundo - las compañías ITT abastecen de equipos de telecomunicación a 115 países de los cinco continentes. STANDARD ELECTRICA, una compañía nacional que conoce las necesidades de las empresas españolas, respaldada por los recursos técnicos de la ITT, pone el mundo en su mano.

ASOCIADA A

**Standard Eléctrica, S.A. ITT**

# BANCO HISPANO AMERICANO

MADRID

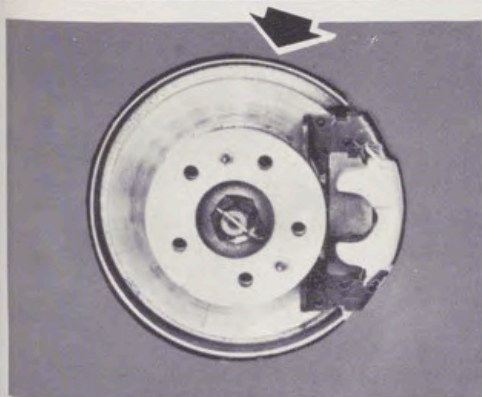
Capital autorizado . . . . Ptas. 2.250.000.000  
» desembolsado. . » 2.025.000.000  
Reservas. . . . . » 7.155.575.000

**442 OFICINAS**

*Representaciones propias  
y Corresponsales directos  
en el Extranjero*

# Más ventajas en el SEAT 1500

BERLINA



**FRENOS DE DISCO**  
en las 4 ruedas mejoran el frenado  
para **más seguridad.**



**CAMBIO**  
por varilla lateral en lugar de tubos con-  
céntricos para un cambio de marcha  
con **más suavidad.**



**ORNAMENTACION** con  
ceniceros en las puertas  
posteriores y... **más  
detalles.**

ELEGANTE    RAPIDO    CONFORTABLE

SEGURO    GRAN CAPACIDAD    ECONOMICO



**PRECIO: 136.000 Pts.**

en  
cualquier  
punto de  
España.

**SEAT**

# PUBLICACIONES DEL PATRIMONIO NACIONAL

## LIBROS DE ARTE, HISTORIA Y GUIAS TURISTICAS

DENTRO de su completa organización, el Patrimonio Nacional cuenta con un Servicio de Publicaciones dependiente de su Inspección General de Museos que se encarga de editar una serie de obras, de las más diversas clases, relacionadas todas ellas, directa o indirectamente con el arte de los palacios, monasterios y otros monumentos que esta entidad administra.

Entre sus publicaciones destaca, por su cuidada presentación e interés documental y literario los siguientes libros:

**EL ESCORIAL.** El más exhaustivo estudio sobre la Octava Maravilla del Mundo, editado para conmemorar el IV Centenario de la fundación del Monasterio.

Esta obra comprende dos tomos magníficamente encuadrados en tela, con hierro de oro, donde colaboran las firmas más competentes en todas las especialidades, desde arquitectura y pintura, hasta literatura y artes menores, que han escrito los artículos más completos sobre la gran obra herreriana. Así, el libro es, sin duda alguna, el documento más importante para el conocimiento de nuestra época imperial.

**CONDECORACIONES ESPAÑOLAS.** Es un libro en el que se recogen, con extraordinaria profusión de ilustraciones a todo color, la historia completa de cuantas condecoraciones se conceden en nuestra patria.

**EL ESCORIAL, OCTAVA MARAVILLA DEL MUNDO.** Un libro para todos por su contenido. Un volumen de 448 páginas con 454 ilustraciones a todo color y 80 fotografías en blanco y negro, que ofrecen el Monasterio en sus diferentes aspectos.

Se pueden citar, asimismo, las obras sobre el *Ceremonial del Casamiento* de los dos últimos monarcas españoles, sobre los *Tapices de Goya* que constituye el más minucioso estudio de la primera época del genial pintor de Fuendetodos, en la que cultivó esencialmente los cartones de tapices.

Además de estos libros y de otros que completan un total de cincuenta y nueve títulos, destacan, por la minuciosa labor con que han sido recogidos y estudiados todos los detalles artísticos, históricos y anecdóticos, las Guías de los diferentes monumentos del Patrimonio y editadas en varios idiomas. Hasta el momento, son:

Valle de los Caídos.  
Palacio Real de Madrid.  
Alcázar de Sevilla.  
Reales Sitios de La Granja y Riofrío.  
Real Armería de Madrid.  
Monasterio de El Escorial.  
Descalzas Reales.  
Las Huelgas de Burgos.

Todas estas guías se presentan, también, en estuches que contienen distintos de estos títulos, y cuya apariencia es muy indicada para su colocación en bibliotecas.

Complemento de estas publicaciones son las numerosas y variadas tarjetas y diapositivas que de sus diferentes palacios, monasterios y otros monumentos (con vistas de interiores y exteriores) ha editado el Patrimonio Nacional.

TAPICES . PORCELANAS MUEBLES ALFOMBRA



*Májera*

PLAZA DE LA  
INDEPENDENCIA, 4  
TELEFONO 229 14 43  
MADRID - I



## Decididamente, opte por la elegancia

Para las grandes ocasiones lleve un reloj fuera de lo corriente: un Omega cuadrado.

El cuadrado, forma perfecta, da a la vez una imagen de fuerza y de sobria elegancia. Vd. que es un hombre moderno encontrará en las líneas puras de estos modelos el reloj que conviene exactamente a su buen gusto.

Omega, la marca suiza universalmente conocida y apreciada, presenta una gama completa de refinados modelos de forma cuadrada. Estos modelos, al igual que cualquier otro de la colección Omega, reúnen todas las garan-

tías de calidad y proverbial solidez que han hecho célebre a la marca en el mundo entero. En las mejores Casas de relojería y joyería de su ciudad encontrará Vd. el reloj que se adapte a su personalidad.

Ω  
OMEGA