

# UNA «SILLA VOLANTE» PARA EL EMPERADOR DE MARRUECOS

Alfonso Pleguezuelo

*Universidad de Sevilla*

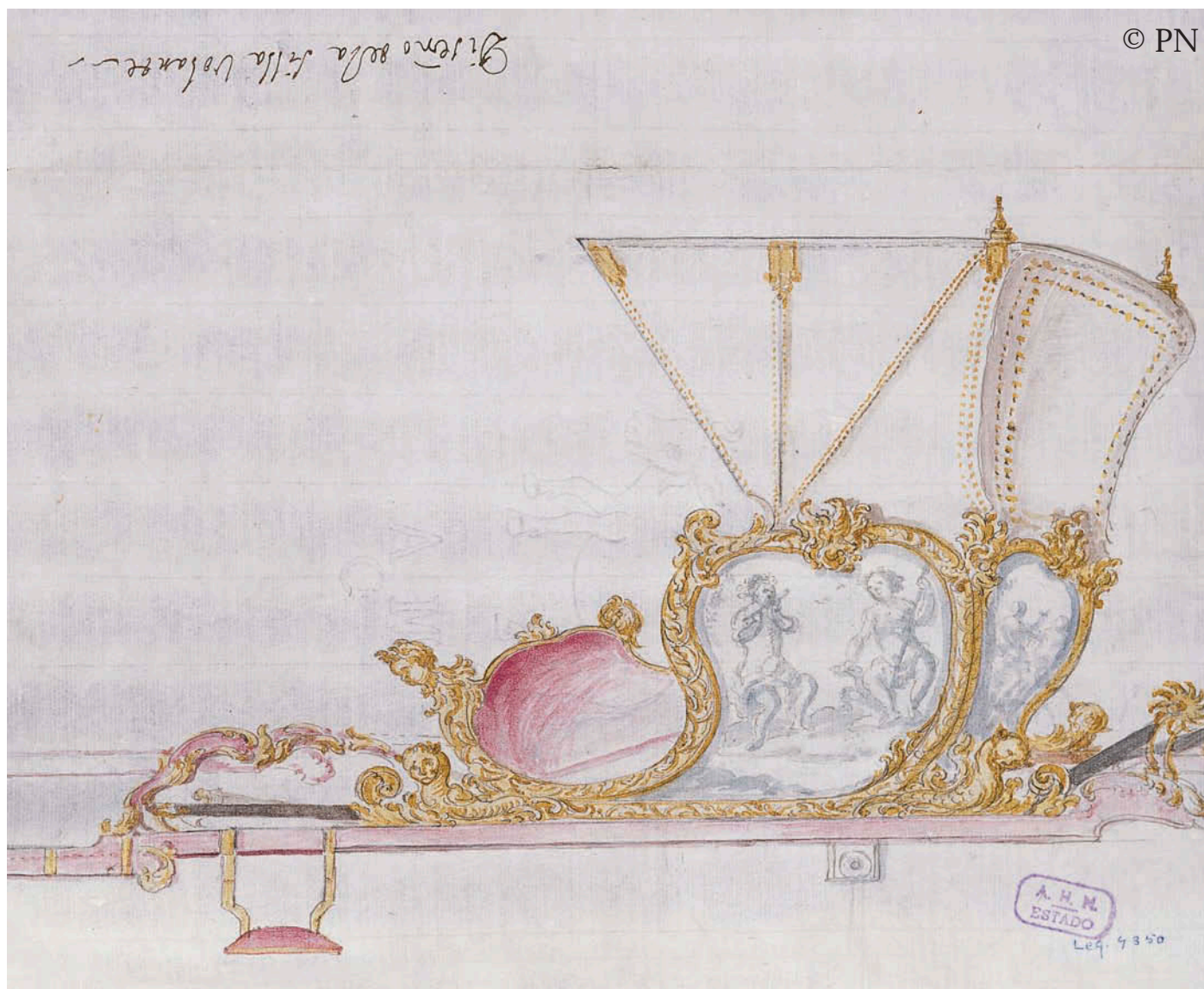
Que el carro fue en las antiguas culturas un emblema de poder real queda claro en las numerosas representaciones que de ello se conservan, y en el hecho de que algunos faraones del antiguo Egipto incorporaran su vehículo al ajuar funerario preparado para su largo viaje a la Eternidad. Que los coches barrocos, como versión moderna de aquellos vehículos, siguieran siendo distintivo de Reyes y que alcanzaran un altísimo contenido político y ceremonial es algo fuera de toda duda, y nada añadiremos aquí a esta idea si no es la posibilidad de confirmarla con un nuevo episodio hasta ahora inédito<sup>1</sup>. Lo que sí podrá ser comprobado en este trabajo es que tal símbolo real no fue exclusivo de las Monarquías europeas, sino que en algún periodo, concretamente en el reinado de nuestro Carlos III, la moda caló en la elite de un pueblo del norte de África cuya tradición en este terreno había sido muy distinta hasta entonces.

Por otro lado, aunque sabemos genéricamente de la importancia de este fenómeno en la Sevilla del Antiguo Régimen, es muy escasa la información concreta que tenemos sobre esta actividad para cuyo mejor conocimiento ahora podremos añadir los datos que aquí se mencionarán. Aliviar tal penuria informativa y confirmar la enorme importancia artística, técnica, social y cultural de este asunto son también objetivos que nos han impulsado a dar a conocer este episodio, aparentemente anecdótico, animado asimismo por el hecho de que no sólo se trata de informaciones escritas, sino también de un testimonio gráfico que las acompaña en el expediente, y que, a falta del vehículo, reproduce su aspecto aproximado. Se trata, en suma, del primer vehículo sevillano documentado y contextualizado.

Pero, junto al dibujo y a la pura información del curso de los acontecimientos, narración fácil de reconstruir por la fortuna de haber hallado documentación epistolar tanto en el Archivo Histórico Nacional como en el del Real Alcázar de Sevilla, son algunos comentarios escritos por sus protagonistas los que ofrecen más interés desde las diversas perspectivas mencionadas.

Pero ubiquémonos primero en el contexto histórico recordando que, después de siglos de fría y distante relación con nuestro país vecino del Sur, el reinado de Carlos III inaugura un cambio de actitud e inicia una inteligente política de acercamiento que se contempla como conveniente, entre otros fines, para hacer del entonces Imperio de Marruecos un posible aliado frente a las crecien-

1. Ninguna alusión, al menos, se hace a este episodio en el excelente libro publicado con el título *Historia del Carruaje en España*, Fomento de Construcciones y Contratas, Madrid, 2005.



Manuel Flórez, Proyecto de silla volante para el rey de Marruecos, Sevilla, 1771, Ministerio de Cultura, Archivo Histórico Nacional, Estado, Mapas, planos y dibujos, 960, Madrid.

tes hostilidades con Inglaterra y a las continuas amenazas de piratas argelinos que padecía nuestra flota comercial marítima.

En esta línea se sitúan los viajes de la embajada marroquí a la Corte española en 1766, encabezada por Hamet El Gazel, y, poco después, el de nuestro geógrafo y diplomático Jorge Juan a Marruecos para firmar el Tratado de Paz que, desde el 28 de mayo de 1767, regirá las relaciones entre ambos países por bastantes años<sup>2</sup>. Según comprobaremos, durante el primero de esos dos viajes tienen lugar acontecimientos en los que podríamos rastrear las causas del encargo de coches que aquí tratamos.

El episodio en cuestión se inicia casi dos años después de ser firmado el Tratado, con una carta, fechada el 9 de febrero de 1769, que, en nombre del Emperador de Marruecos Sidi Mamad, envía su Secretario, Samuel Sumbel, a Fray Tomás Bellido, Presidente del Hospicio que en ese país mantenían los misioneros españoles<sup>3</sup>. En ella el Monarca expresa su deseo de que le envíen desde la Corte, con la mayor brevedad posible, «cuatro carrozas de las más bellas que haya» cada una con capacidad para cuatro personas y tiradas por cuatro caballos. El fraile, extrañado de ser él el destinatario de tan particular misiva, la remite ló-

2. Los datos históricos que a continuación se mencionan han sido tomados de la obra de V. Rodríguez Casado, *Política marroquí de Carlos III*, Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, 1947. Véase también, sobre este mismo asunto, R. Loureiro Díaz, *Marruecos y el mundo exterior en la segunda mitad del siglo XVIII: relaciones de Sidi Mamad b 'Allah (1757-1790) con el exterior*, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid, 1989.

3. Sumbel era un judío educado en Marsella que llegó a ocupar cargos de gran responsabilidad en el Gobierno marroquí.





Lorenzo de Quirós, Arco de Triunfo de Santa María en la calle Mayor, Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Sign. Inv. 841, en depósito en el Museo Municipal de Madrid.

gicamente a Tomás Bremond, Primer Cónsul General de España en Marruecos, residente en Larache<sup>4</sup>. Además de transmitirle la curiosa petición, se permite algún juicio personal al comentar: «No se quién le ha metido al Emperador estas carrozas en la caveza, pues no se contenta con una sino con cuatro, como si costara poco una carroza en España»<sup>5</sup>.

Si el fraile desconocía al responsable de este asunto, nosotros podemos sospechar hoy que el sujeto que probablemente le había «metido al emperador estas carrozas en la caveza» era el mencionado Hamet El Gazel, individuo de gran sensibilidad artística que había quedado deslumbrado con la cantidad y riqueza de los coches españoles que pudo ir contemplando –y usando– desde que desembarcara en Tarifa hasta que regresara a su país tras el viaje que había hecho a la Corte de Carlos III desde mayo hasta octubre de 1766.

Nuestro Monarca ilustrado había sido involuntario estimulador de este costoso antojo al disponer que el viaje de la Embajada fuese realizado precisamente en una espléndida carroza con un tronco de cuatro caballos, que estaría ya dispuesta el día de la llegada de la comitiva a la costa española<sup>6</sup>. Es preciso también considerar que Hamet El Gazel, según narra él mismo en el Diario que escribió de su viaje, había quedado positivamente impresionado por los sucesivos y calurosos recibimientos que las damas nobles y caballeros de las localidades por donde iba pasando hacían a la comitiva real, acompañándolos, como era costumbre en el país, hasta la siguiente ciudad, cabalgando en sus enjaezados caballos o có-

4. No debe pasarse por alto esta «aparente» confusión sobre la correcta vía administrativa de la petición. No olvidemos que los misioneros cristianos españoles podían ejercer sus tareas gracias a un especial trato tolerante que recibían del Monarca musulmán.

5. Carta de Fray Thomas Bellido (Marruecos) a Don Thomas Bremond, de 9 de febrero de 1769, Archivo Histórico Nacional, desde ahora AHN, Estado, legajo 4350.

6. V. Rodríguez Casado, 1947, p. 75 [op. cit. n. 2].





Anónimo, Berlina de los Marqueses de Alcántara, *Palacio Real, Madrid, Patrimonio Nacional.*

modamente sentados en sus vistosos coches de aparato. No sería de extrañar que entre estos improvisados anfitriones, a su paso por Écija, estuviesen los Marqueses de Alcántara en su berlina, conservada hoy en el Museo de Carruajes de Patrimonio Nacional, pieza magnífica que por su estilo podría datar de esos años, y que es de las pocas andaluzas conservadas de esa época. También se conocen datos de los lujosos coches que poseían los Marqueses de Peñaflores en esa misma ciudad, carrozas que también pudieron formar parte del vistoso recibimiento<sup>7</sup>.

Además de esto, cuando los emisarios llegaron a Madrid, les esperaba un coche especial de las Reales Caballerizas que el Rey había dispuesto sirviera al Embajador para sus desplazamientos en la villa<sup>8</sup>. Carlos III, pendiente como solía estar de los mínimos detalles, determina en aquel momento, siguiendo la costumbre nacional, que «cuando vaya por dentro del poblado vaya en un coche con cuatro mulas y con seis en los paseos de afuera»<sup>9</sup>. En suma, la comodidad y, sobre todo, la suntuosidad de los vehículos de transporte españoles debieron ser para los marroquíes elementos exóticos que llamaron poderosamente su atención durante esta experiencia y que echarían en falta a su regreso a la Corte alauita.

Pero sigamos con nuestro encargo recordando que el 2 de marzo del mismo año 1769 escribe Bremond al Ministro Grimaldi adjuntándole la carta del Rey, carta que lamentablemente no se ha conservado en el expediente, y le adelanta: «estoy en ánimo de hacerme el desentendido»<sup>10</sup>. Grimaldi le responde el 4 de abril, aconsejando, en efecto, que haga oídos sordos a la pretensión del Rey y que, en

7. Véase A. Valseca Castillo y M. Martín Ojeda, *Écija y el Marquesado de Peñaflores de Cortes de Graena y de Quintana de las Torres*, Écija, 2000, pp. 224-227.

8. *Ibidem*, p. 77.

9. *Ibidem*, p. 78.

10. Carta de Thomas Bremond, desde Larache, al Marqués de Grimaldi, en Madrid, datada el 2 de marzo de 1769, AHN, Estado, leg. 4350.

caso de insistencia, argumente que la ejecución de esos vehículos es labor muy lenta, que sólo sirven para ser usados en cierta clase de caminos, y que se necesitan caballos adiestrados para este tipo de tiros<sup>11</sup>. De todas formas, le comenta que se está pensando en enviarle algún otro regalo de menos costo como «damasco y otras cosas» y que eso es todo lo que el Rey puede hacer para complacer a aquel Soberano.

El 29 de abril del mismo año, escribe de nuevo el Cónsul al Ministro y le reitera su escaso interés por satisfacer al Monarca en su demanda no sólo de las cuatro carrozas, sino también de doscientas lámparas que había solicitado. Respecto de esta última parte de la petición, es preciso recordar que entre los regalos que había llevado Jorge Juan dos años antes se encontraban dos arañas de cristal -tal vez de La Granja- que debieron hacer las delicias del Emperador<sup>12</sup>.

Bremond aduce, como descargo de conciencia, que no le ha llegado a él la petición real sino, de nuevo, mediante los religiosos del Hospicio, y advierte del peligro de que «si viese (el Emperador) tener efecto lo que por su conducto pide, cada día tendríamos estos encargos»<sup>13</sup>.

Pero el Monarca no se dio por contento con este «silencio administrativo» y, cuando había transcurrido más de un año sin respuesta, decide reformular su deseo. Esta vez, según Bremond narra detalladamente a Grimaldi, en carta de 5 de marzo de 1771, el Rey le hace la petición a él, pero no de forma directa, sino mediante Sidi Boasa, cortesano suyo que le conduce a uno de sus Palacios y le muestra una silla de manos muy deteriorada aunque -comenta el Cónsul- «con señales de haber sido un objeto primoroso» y le muestra su deseo de que le hiciera llegar a su Rey desde España dos como aquella, una de dos ruedas para que fuese arrastrada por una mula y la otra, de tres, para que tirasen de ella dos servidores y paseasen al Monarca por sus jardines.

Confirma nuestra sospecha sobre la identidad del responsable del primer encargo, y también del segundo, el hecho de que Bremond iba acompañado en esta visita no sólo de Sidi Boasa, sino también por Hamet El Gazel, quien le especifica, además, que la silla de tres ruedas que desea el Monarca «será como la que usa en los jardines la Serenisima Princesa N.S.» a la que el diplomático -y no su Emperador- había sido presentado en agosto de 1766 y a la que pudo haber contemplado paseando por los Jardines de La Granja, Palacio incluido en el itinerario de los emisarios<sup>14</sup>.

El 2 de abril se responde desde Madrid que se le enviará lo que pide, y veinte días después se escribe desde allí a Don Nicolás Bucarelli y Ursúa, Conde de Gerena, Teniente General de los Reales Ejércitos y Gobernador militar y político de la plaza de Cádiz, para que allí se construyan los dos vehículos, ahorrando así el traslado desde Madrid. Se le pide «que sean decentes pero no con exorbitancia»<sup>15</sup>. Bucarelli mandó llamar a Juan Paredes, al que califica de «maestro fabricante de coches de más crédito y habilidoso en su ejercicio». El Conde de Gerena no sólo se entrevistó personalmente con el artesano, sino que le hizo dejar testimonio de su declaración ante el escribano de guerra de la plaza. El hecho de haber informado Bucarelli al artista sobre el destino imperial de las piezas, e incluso haberle dado a la consulta la formalidad de pasarla ante notario, es interpre-

11. En efecto, el incómodo viaje de la embajada de Jorge Juan no pudo hacerse en coches por el pésimo estado de los caminos de aquél país. Los viajeros iban a caballo; y los equipajes, a lomos de mulas y camellos.

12. V. Rodríguez Casado, 1947, p. 104 [*op. cit.* n. 2].

13. Carta de Thomas Bremond, desde Larache al Marqués de Grimaldi, en Madrid, datada el 29 de abril de 1769, AHN, Estado, leg. 4350.

14. Carta de Thomas Bremond, desde Larache al Marqués de Grimaldi, en Madrid, datada el 5 de marzo de 1771, AHN, Estado, leg. 4350. Sobre la visita, V. Rodríguez Casado, 1947, p. 79 [*op. cit.* n. 2].

15. Carta de Nicolás Bucarelli, desde Cádiz al Marqués de Grimaldi, en Madrid, datada el 30 de abril de 1771, AHN, Estado, leg. 4350.





© PN



© PN

Silla de mano, siglo XVIII, Iglesia Colegial de El Salvador, Sevilla, Fotografía: Cortesía de la institución propietaria.

tado por Grimaldi y sus funcionarios como un acto de arriesgada candidez, y así se lo comentan cruda y confidencialmente al Alcaide del Alcázar de Sevilla, Francisco de Bruna, en carta privada, fechada el 17 de mayo de ese mismo año. Bernardo del Campo, redactor de la misma, le informa, refiriéndose al Gobernador, que «el buen hombre hizo la bestialidad de llamar solamente a un Maestro... y tomar testimonio de su respuesta y dictamen por cuyo arbitrio ha imposibilitado la cosa a menos que se quiera pagar diez veces más de lo justo. Se le ha respondido que se hará por otra parte y yo he propuesto a S.E. encargar a v.m. esta impertinencia porque la haría bien y sin “fachendar”»<sup>16</sup>.

Bruna recibe el encargo de Grimaldi unos días después, y responde el 26 de mayo aceptando gustoso la misión, y aclarando que se ejecutará sin dificultad «porque aquí se hacen muy buenas y primorosas» e informando que la mandará fabricar con sigilo como si fuese para él<sup>17</sup>. El encargo que se hace a Bruna no menciona ya la carriola de tres ruedas, sino sólo la silla volante, y sólo a ésta se referirán las cartas desde ese momento.

La silla que se hará fabricar en Sevilla no se considera obstáculo para que se envíen otros regalos al Emperador de Marruecos desde Madrid, pues Grimaldi escribe a Bruna informándole en carta de 25 de octubre de que el día antes ha salido de la Corte, rumbo a Sevilla, un arriero que lleva cinco cajones «con una esfera, dos globos y varias medicinas» que Bruna deberá sumar a los cajones en que será introducida por partes la silla volante<sup>18</sup>. En efecto, el 6 de noviembre Bruna comenta a Grimaldi que han llegado los cinco cajones de Madrid y que

16. Carta privada de Bernardo del Campo, desde Madrid, a Francisco de Bruna, en Sevilla, datada el 4 de mayo de 1771, Archivo del Real Alcázar de Sevilla, desde ahora ARAS, caja 331, expediente 26.

17. El encargo iba en una carta del Marqués de Grimaldi, desde Aranjuez, a Francisco de Bruna, en Sevilla, datada el 31 de mayo de 1771. Su respuesta es una carta de Francisco de Bruna, en Sevilla, al Marqués, Madrid, datada el 9 de junio de 1771, *Ibidem*.

18. Carta del Marqués de Grimaldi, desde San Lorenzo del Escorial a Francisco de Bruna, en Sevilla, datada el 25 de octubre de 1771, ARAS, caja 331, expte. 26.





¿Pierre Gallays?, Felipe V visita El Escorial, París, h. 1702-1714, Biblioteca Nacional, Sign. Inv. 22797, Madrid.

los enviará, junto con la silla, al Cónsul Bremond para que éste haga entrega oficial de todo ello al Monarca. Informa en ese momento que la silla está terminada y que sólo faltan la guarnición y el sillón del caballo<sup>19</sup>. El 19 de ese mismo mes Bruna escribe a Bucarelli para preguntarle si conviene que envíe todo a Larache directamente desde Sevilla, o si se podría embarcar en Cádiz y, si es así, cuándo zarpa la nave para ese puerto africano<sup>20</sup>. El Conde de Gerena le responde que desde Cádiz salen barcos con frecuencia para ese destino y que puede remitirle los bultos cuando los tenga preparados<sup>21</sup>. En 3 de diciembre Bruna avisa a Grimaldi de que el día 9 se embarcarían en Sevilla nueve cajones que entregará en Cádiz un tal Pedro de Beas a Bucarelli, a quien ha solicitado que vaya informándose del barco en que podrán enviarse a Larache<sup>22</sup>.

Desde este momento el cargamento se ve aumentado, dado que a los cinco cajones con regalos procedentes de Madrid y los dos en que iba desmontada la silla, su guarnición y el sillón del caballo, se suman dos cajones más que contienen objetos destinados al culto en las capillas del norte de África. Estos últimos enseres, que se mencionan en este primer documento como «ornamentos, vasos sagrados y pinturas de las temporalidades», son meticulosamente enumerados, especificándose su concreta procedencia de los colegios sevillanos de la recientemente expulsada Compañía de Jesús<sup>23</sup>. Este hecho puede estar en relación con la consecución de algunos de los objetivos del Tratado de Paz en el que se pedía al Emperador que los misioneros españoles gozasen de todas las facilidades para celebrar los oficios en sus templos y para administrar los sacramentos a sus feligreses.

El 4 de diciembre de 1771 Francisco de Bruna envía al Marqués de Grimaldi la carta en que informa de la remisión a Cádiz de los nueve cajones. Grimaldi se da por informado y le pide que envíe la cuenta para que la Hacienda Real le abone los gastos realizados, abono que tardará en hacerse efectivo más de un lustro<sup>24</sup>.

Como se comprueba, del encargo inicial de cuatro magníficas carrozas, tiradas por troncos de cuatro caballos, hasta la modesta silla volante tirada por uno, hay todo un regateo a la baja, muy propio tanto de las tácticas comerciales mu-

19. Carta de Bruna, en Sevilla, a Grimaldi, en Madrid, datada en 6 de noviembre de 1771, AHN, Estado, leg. 4350. Copia de esta carta en ARAS, caja 331, expte. 26.

20. Borrador de carta de Bruna, en Sevilla, a Bucarelli, en Cádiz, datada en 19 de noviembre de 1771, ARAS, caja 331, expte. 26.

21. Carta de Bucarelli, desde Cádiz, a Bruna, en Sevilla, datada el 22 de noviembre de 1771, ARAS, caja 331, expte. 26.

22. Borrador de carta de Bruna, desde Sevilla, a Bucarelli, en Cádiz, datada el 3 de diciembre de 1771, ARAS, caja 331, expte. 26.

23. Los varios documentos de este asunto se encuentran mezclados con los relativos a la silla volante, tanto en el legajo del AHN como en el expediente del ARAS.

24. Carta de Bruna, desde Sevilla, a Grimaldi, en la Corte, datada el 4 de diciembre de 1771, AHN, Estado, leg. 4350.



Pedro Tortolero, Entrada de Felipe V en Sevilla, 1729, Biblioteca Nacional, Sign. Invent. /43563, Madrid.

sulmanas, plagiadas aquí por los funcionarios de la Corona, como, probablemente, también del enfriamiento de las relaciones diplomáticas, experimentado desde las arrebatadas efusiones de los días de las visitas hasta los preámbulos de la declaración de guerra a fines del mismo año en que se entregan los regalos.

Pero en los párrafos de las cartas, aunque se omiten datos de la coyuntura política, se alude, sin embargo, a los vehículos con ciertos detalles técnicos que aquí pueden interesar.

Parece que la vieja silla de Emperador que los cortesanos muestran a Bremond era una pieza de probable fabricación española, al parecer, imposible de reparar y mucho menos de fabricar en Marruecos. Aunque Bremond rehusa la oferta de que se envíe esta silla a España para que sirva de modelo. Es probable que este antiguo vehículo, como el que ahora se encarga, fuese de dos ruedas y tirado por una caballería.

El primer vehículo solicitado es nombrado, pues, desde el primer momento en que se cita como una «silla volante», denominación que se mantiene hasta el final del expediente, y que parece estar muy clara para los contemporáneos, aunque resulta confusa para nosotros, puesto que, a diferencia de la «silla de manos» o la «litera», no vuela sino que se apoya en ruedas. A este respecto, resulta curioso confirmar la idea de Bessone, quien recuerda que una de las dificultades que se presentan al estudiar la historia de los carruajes es la diversidad de denominaciones que reciben los distintos tipos en diferentes lugares<sup>25</sup>. Y, en efecto, no hemos hallado en los trabajos consultados sobre el tema esta concreta nomenclatura. Tan sólo pudo ser algo parecida en su forma –que no en su denominación ni en su tracción– la llamada «vinaigrette», que también llevaba dos ruedas, aunque era tirada por un hombre, por delante, y una mujer, por detrás. El fabricante gaditano, al que acude Bucarelli, se compromete en principio a fabricar los dos coches, pero, después de reflexionar, comenta que sólo se compromete a ejecutar la silla volante, a condición de que se le aclaren si ha de ser de dos asientos, si sería tirada por un caballo «como es costumbre» o por criados y, finalmente, si la caja ha de ir descubierta, cubierta con «texadillo» o con «fuelle de varillaje». Ya veremos más adelante que la tiraría un animal, que tendría cabida para dos personas en un solo asiento, y que llevaría la caja cubierta por fuelle plegable.

25. S. Bessone, «El camino hacia el carruaje» en *Historia del carruaje en España*, Madrid, 2005, pp. 96-109.



El otro vehículo solicitado es descrito por los marroquíes como silla «de tres ruedas que la tiren hombres para pasear por los jardines». Los cortesanos aclaran, como justificación de la petición, que «este soberano, acostumbrado a andar siempre a caballo, está torpe en andar a pie»<sup>26</sup>. El segundo vehículo es espontáneamente denominado por Bucarelli como «carriola» y de ella comenta el artista gaditano consultado en primer lugar que «como no se usa en esta ciudad ni sus contornos ignora el cómo (hacerla) pero que viendo el modelo en un dibujo dirá su sentir en el asunto». Sin duda, se trataba de un vehículo más lúdico que funcional y más adaptable a los jardines de la Corte que a las calles de una mercantil ciudad de provincias.

El dibujo, la memoria descriptiva y la relación de gastos que presenta Bruna finalmente son tres documentos muy útiles para conocer las características de la silla finalmente construida.

La «Noticia de la silla bolante con el sillón y guarnición» es una escueta memoria descriptiva que merece la pena transcribir parcialmente de forma literal. El vehículo se compone de la caja con su cubierta, el juego, la guarnición y el sillón del caballo: «La figura de la caja está sacada por una Inglesa, el cimientó, Pilares y molduras, todo tallado y dorado, y los tableros de color de china (¿azul?) pintados de ymaginería, vestida de terciopelo carmesí con galones de seda del propio color y guarnición de tachuelas doradas donde corresponde».

El tejadillo plegable con varillajes lo describe así: «Tiene la caja sus fuelles por fuera de becerros de Francia negros guarnecidos de las mismas tachuelas, con varios sobrepuestos y cifras doradas con muelles para descubrir la caja cuando parezca oportuno».

Respecto de los mecanismos, los describe del siguiente modo: «El juego está tallado y dorado como las molduras; los lisos son de color de coral fino, el eje de fierro y contravaras de lo mismo; pero tan ligera toda la silla que un Hombre solo la arrastra con facilidad». Un detalle que no incluye la descripción, pero visible en el dibujo, son las pequeñas ruedas dentadas que servían para tensar las correas de cuero sobre las que iba suspendida la silla y los estribos para facilitar la subida al vehículo. «La guarnición y sillón del caballo es de suela negra, guarnecidas todas sus correas por el medio de ellas con labores de tafilete, respunteadas, con ribetes de lo mismo, con diversas piezas de metal dorado, hebillas de lo propio de distintos tamaños, y labores de tachuelas en el sillón».

En relación a los arreos del caballo, se lee que: «Las cabezadas son correspondientes y lleban en lo alto un penacho de mas de un quarta de alto con labores de torzales y cartulina de seda fina carmesí y blanca con dos cordones gruesos de a cinco varas de largo de la misma seda y colores con dos borlas a los extremos».

En la memoria de gastos se detallan, además, los nombres y precios de todos los materiales, la mano de obra y las piezas empleadas, lo que sumaba un total de 1.273, 17 maravedís de vellón en lo referido a la guarnición y la silla para el caballo, y de 5.738, 17 en lo que atañe a la caja y el juego.

Resulta interesante el comentario inicial de la Noticia en que se alude al modelo inglés que se ha seguido en su construcción, apreciación de especial inte-

26. Carta citada en nota 14.



Silla de mano, Finales del siglo XVIII y principios del XX, Colección particular, Sevilla, Fotografía: P. Feria.



rés por cuanto el aspecto de la silla dibujada parece más cercano a los vehículos franceses de la época de Luis XV que a los ingleses que desde ese momento irán, no obstante, haciéndose cada vez más frecuentes en nuestro parque móvil hasta constituir el origen de la inmensa mayoría de nuestros vehículos. Este testimonio puede ser interpretado, en cualquier caso, como un temprano indicio de un fenómeno que se haría más claro años después. El prestigio local de los coches ingleses se ve confirmado tanto por la abundancia de ejemplares de esta procedencia en Sevilla como también por un testimonio escrito de los coches que fabrica en Sevilla el pintor Andrés Rubira, que son de tal calidad que se tienen «... por de fábrica inglesa...»<sup>27</sup>.

Sabemos que el autor de esta silla volante era Manuel Florez, pues firma la nota de gastos y es de suponer que también él sería autor del dibujo. Hay testimonio documental de que en 1762 este artesano tenía instalado su taller en un lugar llamado las Cocheras de Pineda, cuya ubicación concreta desconocemos; que declara ganar 550 reales al año, la misma cifra que los otros doce colegas de su profesión, salvo un tal Ignacio de la Rosa que gana el triple<sup>28</sup>. También sabemos que su obrador era un modesto taller donde, en la mencionada fecha, trabajaba ayudado por un oficial y un aprendiz. Pero no sabemos, realmente, ni cómo se repartieron las diversas tareas al fabricar esta silla ni cuántos artesanos intervinieron en su ejecución, pues se detallan pagos, sin mencionar nombres concretos, a un tallista y a un pintor, pero también se mencionan los necesarios trabajos de curtidores de cuero, talabarteros, herreros, guarnicioneros, tapiceros, etc. Realmente, la construcción de un coche exigía destrezas en muchas disciplinas diferentes.

El dibujo posee el atractivo de ofrecer una imagen aproximada de la silla, que es representada con una cierta perspectiva que nos permite ver en escorzo el respaldo y el reposapiés delantero. La eliminación virtual de las ruedas en el dibujo -elementos que se añadirían en Marruecos, puesto que ni se representan ni tampoco se incluyen en la nota de gastos-, permite identificar los motivos profanos del panel lateral de la caja, donde aparecen dos figuras infantiles que hacen sonar sus instrumentos musicales, rasgo éste de los tableros pintados también de origen más francés que británico.

A pesar del interés evidente de este documento gráfico, no se trata de un dibujo de gran calidad artística, sino de una representación algo torpe, tanto en términos técnicos como puramente artísticos. Resulta interesante que Bruna -él mismo coleccionista de dibujos, además de haber reunido pinturas, monedas, libros y otras antigüedades- comente que «la talla y molduras ban mas finas de los que señala la pintura»<sup>29</sup>. Ello hace pensar que Manuel Florez fuera uno de esos buenos tallistas formados con métodos gremiales que se adentran en la fabricación de coches, y que serán agresivamente criticados poco después por Andrés Rubira, también, como pintor que era, intruso en este oficio en el que pretende una concesión municipal y real de su fabricación en exclusiva, tachando a estos modestos competidores como «ignorantes del dibujo»<sup>30</sup>.

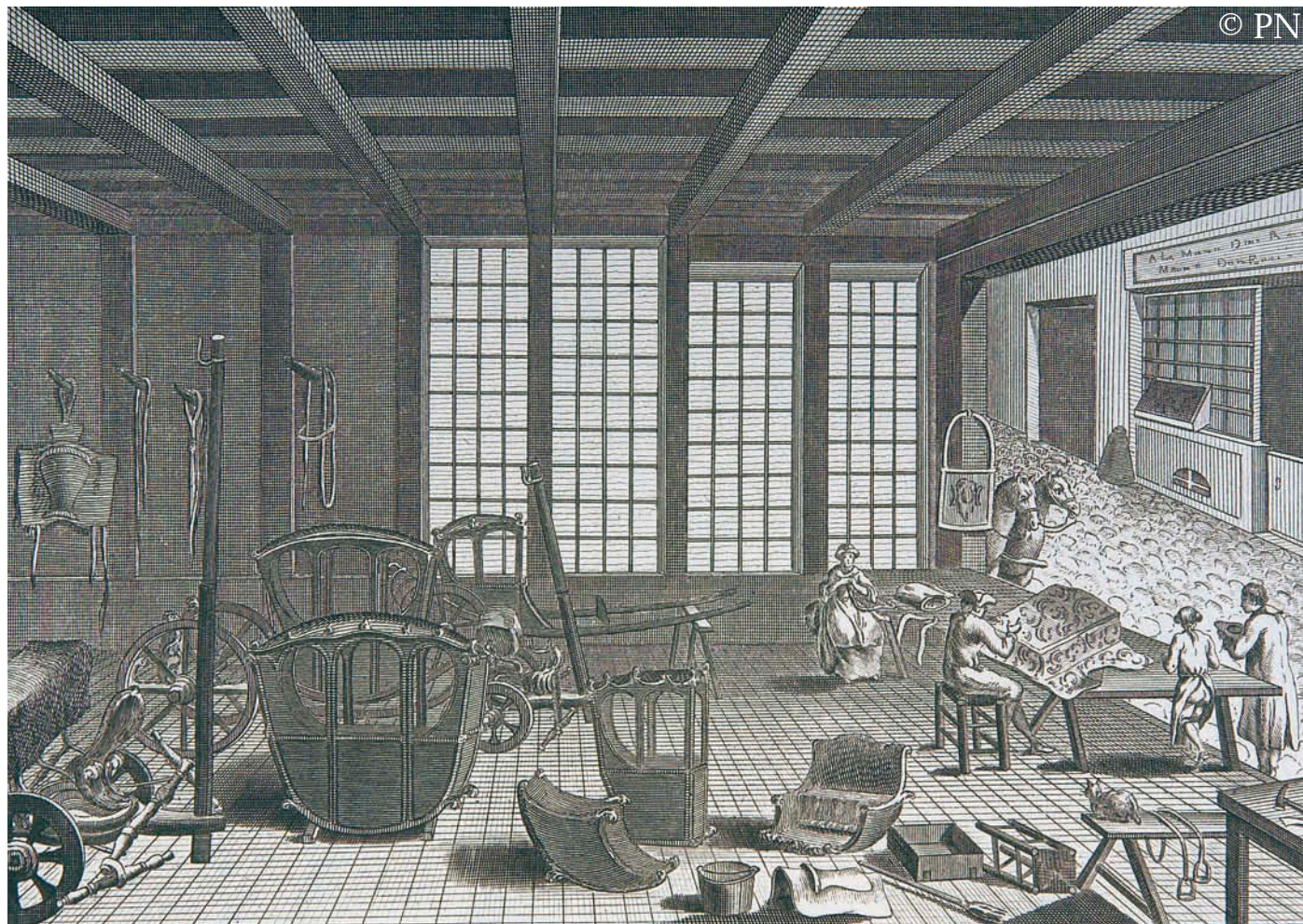
En términos más generales, es preciso inscribir el regalo de esta silla volante y de los otros presentes que vienen de Madrid, en un lenguaje de gestos perfectamente ritualizados tanto en España como en Marruecos, cortesías que formaban

27. Véase Á. Recio Mir, «Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica Gremio-Academia», *Laboratorio de Arte*, 18, 2005, p. 368, nota 18.

28. *Ibidem*, p. 362, nota 10.

29. Carta de Bruna, desde Sevilla, a Grimaldi, en la Corte, datada el 4 de diciembre de 1771, AHN, Estado, leg. 4350.

30. Á. Recio Mir, 2005, p. 368 [op. cit. n. 27].

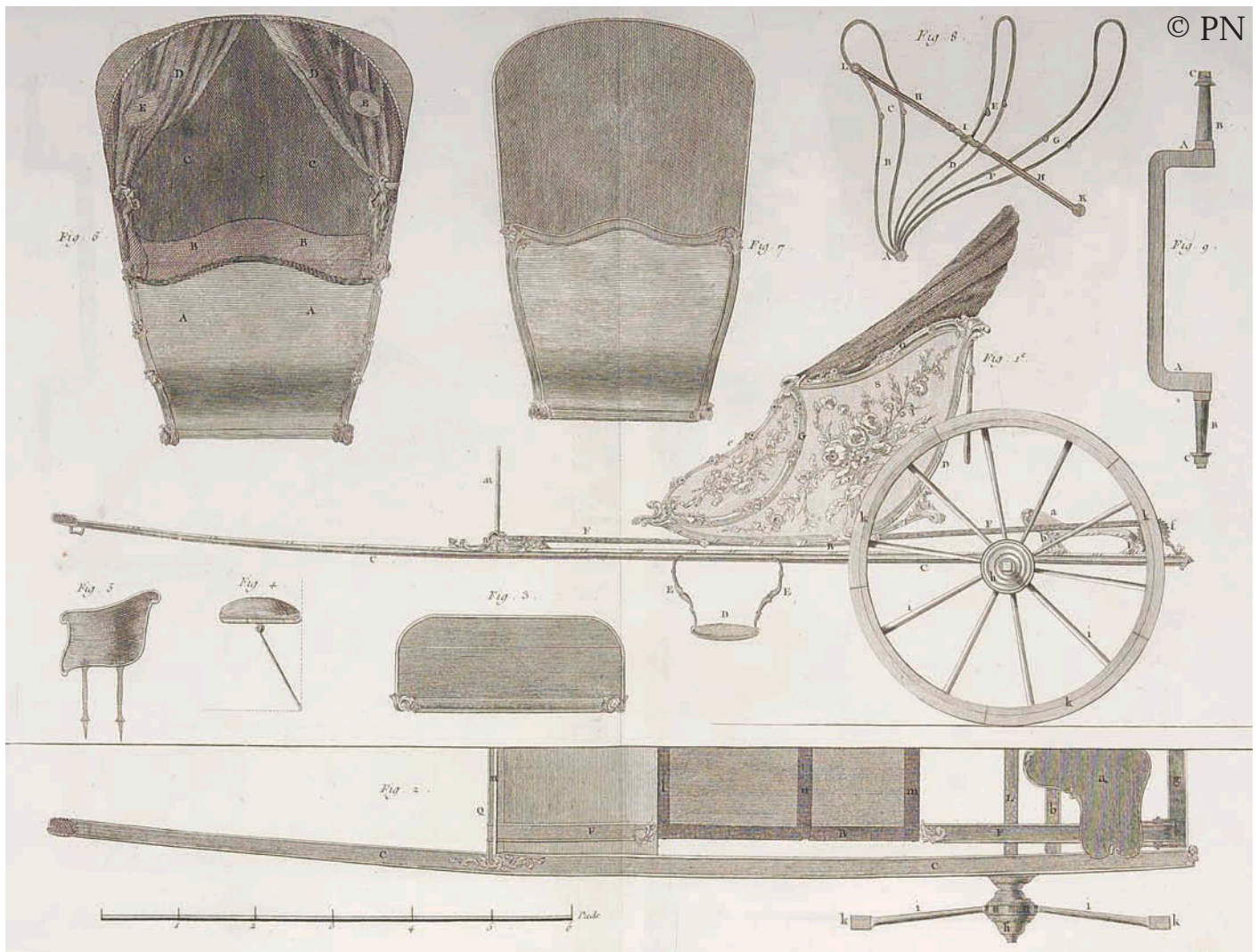


Taller de un carroceros, grabado de la obra *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers...*, Real Biblioteca, Sign. IV/1263, Plancha I, Madrid, Patrimonio Nacional.

parte sustancial del mundo diplomático y que tenían consecuencias de enorme alcance por cuanto eran entendidas como sutiles indicadores de actitudes, y como indicios claros del estado de las relaciones entre los países. Por ejemplo, poco antes de este episodio, en septiembre de 1765, el Emperador Sidi Mamad había enviado a Madrid «tigres y leones» con un emisario español, Fray José Boltas, misionero en Fez. También Jorge Juan en 1767 fue cargado de regalos, pues era costumbre entre los marroquíes que cada vez que se producía una entrevista se entregaran presentes. Fue muy frecuente en este lenguaje de gestos el intercambio de cautivos, asunto al que se le otorgaba el más alto valor simbólico.

A propósito de estos intercambios de presos, es curioso comprobar que el Monarca marroquí se mostrara más reticente que el español a repatriar a algunos prisioneros por el hecho de que dominaran ciertos oficios que eran útiles a las continuas obras que por estos años promovía en sus Palacios. Según sabemos, retiene a veces a carpinteros, herreros y marmolistas con objeto de que «finalicen algunos trabajos en el palacio imperial». Ante la ineludible necesidad de repatriarlos llega a solicitar que se le envíen otros más tarde, para que sigan trabajando como asalariados y no como esclavizados cautivos de guerra, y no descuida advertir que «cada uno traiga la herramienta necesaria a sus oficios». No podemos imaginar que en Marruecos hubiera falta de «artesanos», como comenta Rodrí-





Silla cabriolet, grabado de la obra *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers...*, Real Biblioteca, Sign. IV/1263, Plancha XV, Madrid, Patrimonio Nacional.

guez Casado, sino sólo escasez de artesanos «especialistas en arte occidental», aunque sería necesario comprobar con detalle qué obras fueron éstas que aquí se dejan entrever<sup>31</sup>.

Tal vez no sea gratuito recordar ahora que Sidi Mamad se había educado con un tutor maronita, es decir con un cristiano griego, lo que, según sus biógrafos, le imprimió un carácter diferente al de sus compatriotas y una actitud comprensiva y tolerante con nuestro clero. Una de sus cuatro esposas-reinas era Lal-la Dubai, miembro de la familia genovesa de los Franceschini, y parte de los objetos que lo rodeaban en sus Palacios y de los tejidos con que se vestía procedían de países europeos<sup>32</sup>.

Esta actitud sincrética no era novedad entonces, teniendo en cuenta que la asimilación de formas ajenas era todo un principio sustancial del arte musulmán desde sus inicios. Considerando, además, su tradicional tendencia al lujo y al decorativismo más exacerbado, nada puede sorprender que los cortesanos marroquíes se sintieran fascinados por nuestro arte rococó, y que fuese en este periodo cuando asumieran como propia la costumbre de colgar en sus mezquitas innumerables lámparas de lágrimas de cristal, costumbre que ha llegado al presente.

31. V. Rodríguez Casado, 1947, pp. 48-49 y nota 10 en p. 65 [op. cit. n. 2].

32. *Ibidem*, pp. 20-21.

Recientemente se ha vuelto a abordar el interesante fenómeno de la «maurofilia» de Carlos III y de sus colaboradores a propósito de las medidas de protección que toman respecto de la Alhambra y sus célebres «jarrones». Estoy persuadido de que el hecho de que fuera Carlos III Rey de Nápoles en los años en que comienzan las excavaciones de Pompeya, antes de acceder al trono de España, favoreció en él una curiosidad científica, interesada no sólo por la cultura clásica –de evidente preminencia para él– sino también por la cultura musulmana, como testimonian, entre otros hechos y noticias, dos muy significativas: por una parte, la publicación –promovida desde su Academia– de la obra de Hermosilla *Antigüedades árabes en España*<sup>33</sup>; por otra, la edición de la *Biblioteca Arabico Hispana Escorialensis*, obra comenzada en 1741 bajo el reinado de Fernando VI, pero impresa ya bajo el estímulo y la protección de Carlos III (Tomo I, 1760, y Tomo II, 1770). Este índice de los libros escritos en lengua árabe, de la Biblioteca de El Escorial, fue elaborado por Cariri, precisamente otro cristiano maronita, y parece ser que la obra fue muy festejada por el Rey<sup>34</sup>.

Pero el fenómeno histórico, cuyo análisis no ha sido abordado aún y que plantea –además de dificultades metodológicas de todo género– perfiles teóricos cargados de interés, es el inverso a esta «maurofilia» española que podríamos bautizar, si se me permite esta libertad, como una cierta «hispanofilia» marroquí que se detecta simultáneamente en la Corte alauita, y de la que el episodio aquí narrado puede ser un testimonio significativo.

33. Sobre este tema véase el sugerente trabajo de D. Rodríguez, «La fortuna e infortunio de los jarrones de la Alhambra en el siglo XVIII» en *Los jarrones de la Alhambra. Simbología y poder*, Cat. Expo., Granada, 2006, pp. 97-122; *Idem*, *La memoria frágil. José de Hermosilla y las Antigüedades árabes de España*, Madrid, 1992.

34. Véase al respecto A. Mestre Sanchís, «Los orígenes de la Biblioteca Real (1711-1761)» en *La Real Biblioteca Pública (1711-1760). De Felipe V a Fernando VI*, Cat. Expo., Biblioteca Nacional, Madrid, 2004.