

## ***PARA SALIR EN PÚBLICO: LAS CARROZAS DE LOS REYES EN EL SIGLO XVIII***

Raúl Martínez Arranz  
(Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía)  
[museoes@yahoo.es](mailto:museoes@yahoo.es)

### **RESUMEN**

Pese a ser parte fundamental del ceremonial cortesano, las carrozas que utilizaban los reyes en los actos más solemnes de la monarquía borbónica en el siglo XVIII han sido apenas estudiadas. El presente trabajo intenta paliar esta escasez, a través del estudio de documentación inédita del Archivo de Palacio en Madrid que ha permitido reconstruir la procedencia y orígenes de las más importantes, así como identificar algunas de ellas en fuentes gráficas.

**PALABRAS CLAVE:** carruajes; arte del siglo XVIII; embajador plenipotenciario; ceremonial cortesano.

## **TO GO OUT IN PUBLIC: THE KINGS' CARRIAGES IN THE EIGHTEENTH CENTURY**

### **ABSTRACT**

Despite being an essential part of court ceremonial, the carriages used by the kings in the most solemn acts of the Bourbon monarchy in the 18th century, have hardly been studied. The present work tries to palliate this shortage through the study of unpublished documentation from the Archivo de Palacio in Madrid that has allowed us to reconstruct the provenance and origins of the most important ones, as well as to identify some of them in graphic sources.

**KEY WORDS:** carriages; 18th century art; plenipotentiary ambassador; court ceremonial.

En su entrada oficial en Madrid el 14 de abril de 1701, Felipe V utilizó una «[...] gran carroza que, por nunca vista otra igual, mereció las plausibles atenciones de toda la corte, y que presentó a Su Majestad su mayordomo mayor el señor marqués de Villafranca»<sup>1</sup>. Sabemos además por Yves Bottineau, que era de tipo estufa, dorada, con delicada escultura, guarnecida interiormente de terciopelo azul y oro y que procedía de Francia<sup>2</sup>, la misma procedencia que las regaladas por Luis XIV para recibir a María Luisa de Orleans ese mismo año<sup>3</sup>. Estas serán las primeras de una serie de estufas de gran lujo que se irán incorporando a lo largo del siglo XVIII a las Caballerizas Reales y que, sin excepción, serán todas de fabricación extranjera.

Las estufas o carrozas se caracterizaban por poseer una única viga uniendo los dos ejes de ruedas, una caja cerrada al exterior con paneles de madera y ventanas con vidrios y una suspensión mediante sopandas. Carruajes similares ya existían en España desde principios del siglo XVII, también llamados estufas, aunque su exterior se cubría con cueros o textiles. En el último cuarto del siglo comenzarán a verse estufas a la francesa, con carrocerías de madera, conviviendo ambos modelos durante varias décadas<sup>4</sup>. Denominadas *Grand Carrosses* en Francia, sus carrocerías eran un soporte más adecuado para todo tipo de decoraciones pictóricas y escultóricas, que encontrarán sus modelos en la labor de los ebanistas y decoradores del momento a través de repertorios de diseños realizados por maestros ornamentistas como Jean Lepautre o Jean Berain. Este mayor despliegue artístico y de riqueza hizo que pronto se convirtieran en un objeto de deseo para reyes y nobleza de toda Europa. Más o menos por la misma época aparecieron en Alemania las berlinas, unos carruajes que sustituían la viga por dos varas, una innovación técnica que mejoraba la seguridad, velocidad y comodidad de sus ocupantes. Su ventaja respecto a las estufas se fue imponiendo a lo largo del siglo XVIII, quedando éstas como vehículos de aparato vinculados al uso regio que los asimiló como auténticos tronos rodantes. Para desplazamientos menos solemnes se utilizaban las berlinas, mucho más prácticas y seguras.

Los monarcas, conscientes del carácter simbólico de estos lujosos vehículos, fueron configurando un conjunto de carruajes, un “tren”, con los que hacían sus apariciones en público en las ocasiones más solemnes como entradas triunfales en la Corte, onomásticas o visitas al santuario de Atocha en ocasión de matrimonios o bautizos. El tren real estaba formado por tres estufas que seguían un orden protocolario: primero un coche de respeto, que iba vacío y que utilizarían los reyes en caso que su carruaje sufriera algún percance, después un coche de oficios, que conducía

---

AGP: Archivo General de Palacio, Madrid

AHN: Archivo Histórico Nacional, Madrid

<sup>1</sup> *Diario de noticias sobresalientes en Lima y noticias de Europa (1700-1711)* (New York, IDEA/IGAS, 2017), 161.

<sup>2</sup> Yves Bottineau, *El arte cortesano en la España de Felipe V (1700-1746)* (Fundación universitaria española, Madrid, 1986), 229.

<sup>3</sup> *Ibidem*, 253.

<sup>4</sup> Un ejemplo de estufa a la francesa de este momento es la conocida como “carroza negra”, regalada a la reina Mariana de Austria y que todavía conserva su caja original, aunque se desconoce su procedencia (Nº de inventario de Patrimonio Nacional: 10008001).

al personal de más alto rango de la casa del rey, y finalmente el coche de persona, para uso de los reyes. A continuación, seguiría un séquito de estufas y berlinas en las que viajaban el resto de familiares y personal de la real casa y al que habitualmente se incorporaban las estufas ricas que habían dejado de dar servicio a los reyes. Además, tanto la reina en sus apariciones en solitario, como los príncipes de Asturias, contaban con un tren propio que, en la mayoría de los casos y a diferencia del de los reyes, estaba formado por estufas construidas en la propia Caballeriza Real.

El significativo papel que tenían las estufas en el ceremonial cortesano se reflejaba también en su valor económico, alcanzando los precios más altos en los inventarios de carruajes. En el de 1747 realizado tras la muerte de Felipe V, la estufa más cara de la Caballeriza Real aparece valorada en 300.000 reales. Este carruaje, denominado *estufa de cristales*, había sido adquirido el 15 de noviembre de 1721, junto con otras tres estufas más y un cupé, a la duquesa viuda de Osuna, María Remigia Fernández de Velasco y Tovar, de la testamentaría de su marido, Francisco María de Paula Téllez-Girón y Benavides, VI duque de Osuna, muerto en París en 1716<sup>5</sup>.

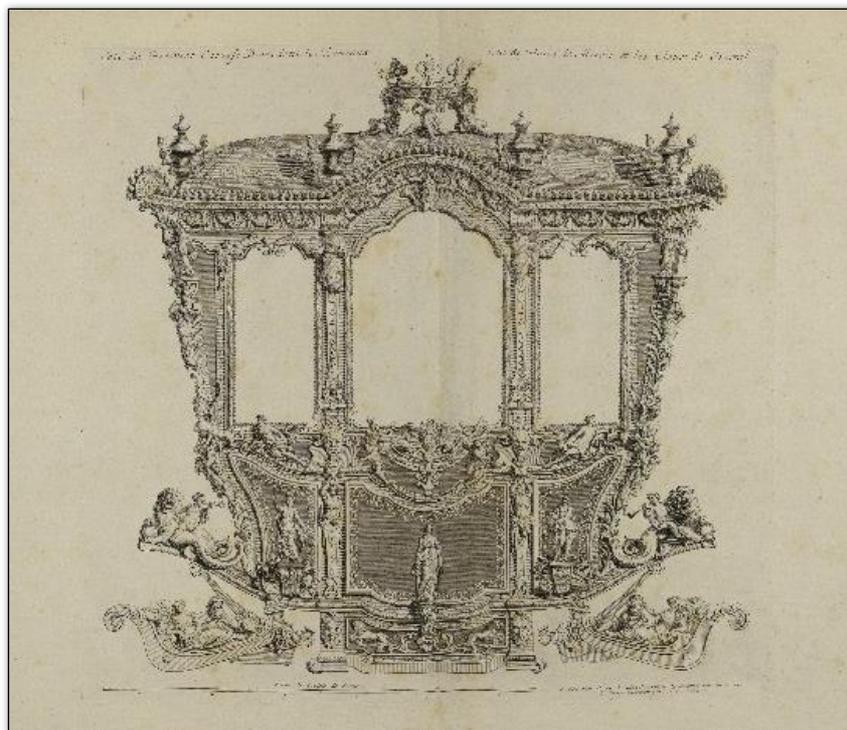


Fig. 1 -Vista lateral de la estufa de espejos del duque de Osuna, una de las estampas incluidas en *Premier de Magnifiques Carosses de Monseigneur le Duc D'Ossuna Ambassadeur Extraordinaire et Premier Plenipotentiaire de Sa Majesté Catholique Philippe V*, realizados por Bernard Picart y publicados en Utrecht en 1713. Rijksmuseum, Amsterdam.

<sup>5</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 421: “Nota de Diego Vicente de Zamora a los señores veedor y contralor de la Real Caballeriza de Su Magestad”, 15 de noviembre de 1721. Los cinco carruajes fueron valorados en 13.132 doblones, aunque finalmente el precio se ajustó en 9.832.

Osuna había sido nombrado en 1711 plenipotenciario de Felipe V para el tratado de Utrecht que pondría fin a la Guerra de Sucesión Española. Estas misiones diplomáticas, independientes de las embajadas permanentes, se organizaban con propósitos específicos, habitualmente para capitulaciones matrimoniales o firma de tratados. Los enviados, que actuaban en representación del rey, debían presentarse con la debida magnificencia para causar impresión en las cortes anfitrionas y para ello disponían de un caudal para gastos suntuarios dado por el monarca. No obstante, esta asignación regia, siempre insuficiente, exigía que estos enviados contaran con suficiente solvencia económica para satisfacer los importantes gastos que comportaban estas embajadas. El duque, comprometido en su papel de representante de Felipe V, pero también de su propia imagen, derrochó en su misión una pompa extraordinaria<sup>6</sup>. Encargó el diseño de los carruajes que utilizaría para su entrada oficial en Utrecht en 1713 a uno de los diseñadores más importantes de su tiempo, el francés Bernard Picart, que desde 1711 residía en Amsterdam.

El carruaje principal tenía la particularidad de cubrir los paneles de la caja con espejos y clavos de cristal, un auténtico alarde estético que por razones técnicas no fue muy repetido. Los paneles laterales se decoraban con esculturas de Apolo, Concordia y Minerva, (fig. 1) y el panel trasero con una figura de la Paz, que aparecía con un castillo y un león, emblemas de la casa de Osuna, y convenientemente también, de la corona de España (fig. 2). Este lenguaje alegórico alude a los poderes dados al embajador en representación de Felipe V, mientras que los montantes en forma de mujeres indias con tocados de plumas y palmas del tren trasero y las figuras de indios que sostienen el pescante, referencian al imperio colonial español<sup>7</sup>. Osuna, conocedor del material propagandístico que suponía este excepcional carruaje decidió darlo a conocer en una publicación con grabados del propio Picart de título: *Premier des Magnifiques Carosses de Monseigneur le duc d'Ossuna Ambassadeur Extraordinaire et Premier Plenipotentiaire de Sa Majesté Catholique Philippe: V. pour la Paix faits Pour l'Entrée Publique de son Excellence a Utrecht MDCCXIII*.

---

<sup>6</sup> Además de las numerosas fiestas realizadas durante su estancia en Holanda, de las que se llegó a publicar alguna relación, a Osuna se le vincula con el encargo en Amberes al ebanista Henri van Soest de una serie de ocho escritorios o *cabinets* decorados en marquetería de tipo Boulle con las armas de Felipe V y escenas militares. Uno de ellos se encuentra en el Museo Nacional de Artes decorativas (Nº inventario: CE26531) y otro en el Museo del Prado (O-237).

<sup>7</sup> Rudolf H. Wackernagel, *Der Französische Krönungswagen von 1696-1825*. (Walter de Gruyter & Co., Berlín, 1966), 115-131.



Fig. 2 -Panel trasero de la estufa de espejos del duque de Osuna, una de las estampas incluidas en *Premier de Magnifiques Carosses de Monseigneur le Duc D'Osuna Ambassadeur Extraordinaire et Premier Plenipotentiaire de Sa Majesté Catholique Philippe V*, realizados por Bernard Picart y publicados en Utrecht en 1713. Rijksmuseum, Amsterdam.

A su llegada a las Reales Caballerizas, los cinco carruajes de Osuna se sometieron a una compostura durante los meses de septiembre a diciembre de 1721 por Manuel Pérez, maestro de coches, que realizó arreglos en juegos, vigas y ruedas por valor de 10.600 reales<sup>8</sup>. La entrada oficial de Fernando VI en Madrid como nuevo rey el 10 de octubre de 1746, supuso otra puesta a punto de las carrozas de Osuna, seleccionándose tres de ellas para el cortejo: la estufa de cristales, como coche de respeto, la estufa segunda azul como coche de oficios y la tercera, denominada agamuzada o de color de melocotón, que formaría parte del séquito. En estos trabajos intervinieron diferentes personas, entre ellas Gerónima de Rocha, proveedora habitual de vidrios para las caballerizas reales, quien un mes antes de la entrada, el 9 de septiembre, entregó «[...] para la estufa primera de Osuna de cristales, un vidrio cristal de tres cuartas y de ancho una terzia y tres dedos azogado, cortado para poner enzima de los tableros»<sup>9</sup>, esto es, un espejo para un ladillo de la carroza que vendría a sustituir a uno roto. En la misma carroza, Manuel Ruiz, tallista de la Real Caballeriza, revisó

<sup>8</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 379: “Memoria de la obra que yo Manuel Pérez, Maestro de hacer y guarnecer coches del rey nuestro señor que Dios guarde y tengo hecha en los coches, carrozas y forlones de S. M. desde septiembre de 1721”.

<sup>9</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Cuenta de los vidrios cristales que yo D<sup>a</sup> Gerónima de Rocha”.

todas las figuras y adornos de talla en la caja y juego<sup>10</sup> mientras que Manuel Pérez la desguarneció por dentro para insertar «[...] un contratadero enbarrotado que sirve de resguardo al vidrio de cristal azogado que tiene en el testero dicha estufa»<sup>11</sup>. También se intervino en el «chapaje recortado y burilado embutido de latón fino y concha», según la técnica del ebanista de Luis XIV, André-Charles Boulle, que cubría el pesebrón y las zancajeras, tal y como aparece ilustrado en uno de los grabados<sup>12</sup> (fig. 3). Se puso especial cuidado en completar las faltas que se encontraran en los adornos, pegando con betún las piezas que estaban levantadas «[...] para que si llega el caso de entrar la reina en la de cristales no se le agarren o prendan las faldas»<sup>13</sup>.

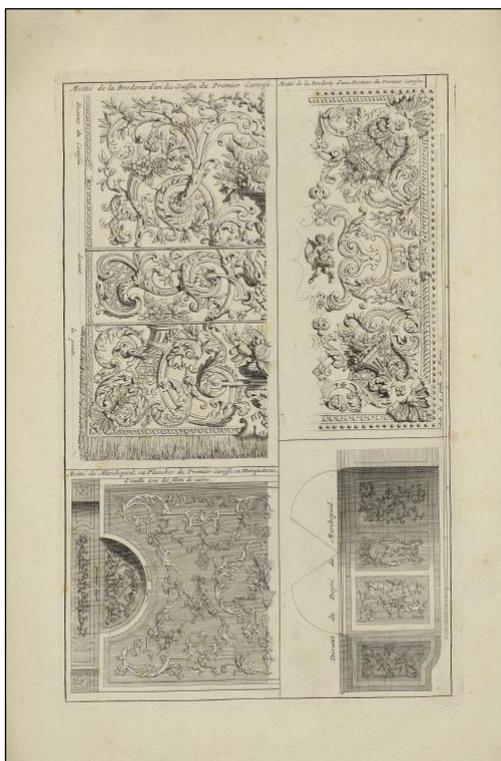


Fig. 3 - Detalles de los bordados del interior y del pesebrón y zancajeras de la estufa de espejos del duque de Osuna, una de las estampas incluidas en *Premier de Magnifiques Carrosses de Monseigneur le Duc D'Ossuna Ambassadeur Extraordinaire et Premier Plenipotentiaire de Sa Majesté Catholique Philippe V*, realizados por Bernard Picart y publicados en Utrecht en 1713. Rijksmuseum, Amsterdam.

<sup>10</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Obra de talla de Manuel Ruiz”.

<sup>11</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Cuenta de las obras que se ha hecho en las ocho estufas para la salida en público del Rey”.

<sup>12</sup> Sobre aspectos técnicos de la construcción de carruajes y sus tipologías en el siglo XVIII una fuente indispensable es el artículo y las planchas de *Sellier-Carrossier* en Denis Diderot y Jean d’Alembert, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers* (Briasson: París, 1751-1765).

<sup>13</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Cálculo o presupuesto prudencial del coste que llegará a tener el todo del tren que se tiene por preciso e indispensable para la entrada pública que han de hacer sus majestades en esta corte”.

Posteriormente, dos de las estufas de Osuna, la de cristales y la azul, llegarían a participar en la salida al santuario de Atocha con ocasión de los desposorios de la infanta María Antonia, duquesa de Saboya, el 13 de abril de 1750<sup>14</sup>, sin embargo, sólo un año más tarde, en un memorial del Caballerizo Mayor de Fernando VI, duque de Medinaceli, dirigido al Marqués de la Ensenada, ya se informaba del mal estado de los carruajes de la siguiente manera:

[...] las dos estufas viejas que llaman de Osuna, la una forrada en terciopelo de color de melocotón y la otra de carmesí estaban enteramente inútiles e indecentes por su hechura y construcción antigua, como por lo maltratadas que están, sin que sean capaces de admitir compostura que pueda constituir las en disposición de aplicarlas destino alguno y menos que sus compuestos de herraje y otros adornos se puedan aprovechar para otras estufas, por su mala calidad; por cuyo motivo tampoco sirvieron en la última salida en público; [...] La de cristales que fue de Osuna, no está muy maltratada, pero solo puede dársele aplicación para embajadores en las funciones de entrada<sup>15</sup>.

La de color de melocotón y la carmesí acabaron entregándose al jefe del guadarnés y al sobrestante de coches para que se repartieran el producto de su desguace<sup>16</sup>. Respecto a la de cristales y la azul, se desconoce el momento exacto en el que dejaron de prestar servicio en las Reales Caballerizas, pero ya no aparecen en el inventario de carruajes de 1767<sup>17</sup>.

El lugar de honor en la entrada de Fernando VI fue para la segunda estufa más cara del inventario de 1747. Valorada en 260.000 reales, también había sido utilizada previamente en una fastuosa embajada, la del IV marqués de los Balbases, Carlos Ambrosio Gaetano Spínola de la Cerda (1696-1757). Balbases había sido enviado extraordinario a Portugal en 1728 para concertar las dobles alianzas entre Mariana Victoria con José I y Fernando VI con Bárbara de Braganza. De la entrada pública en Lisboa se conserva su descripción en el Archivo Histórico Nacional, una prolija reseña del cortejo con datos sobre el número de lacayos y gentilhombres y descripciones de sus libreas. Respecto a los carruajes, se describe el orden que siguió la comitiva, comenzando con los numerosos carruajes de la casa real portuguesa, seguidos por los del embajador ordinario de España, marqués de Capeceletro, y el del cardenal Acuña. A continuación, venía el coche de persona, prestado por el rey de Portugal según la costumbre, donde iba el propio Balbases. Tras él, comenzaba el tren propio del embajador, que constaba en primer lugar de dos literas, la primera hecha en París y pintada a la chinesca y la segunda de talla dorada con pinturas a los lados. Seguía la

---

<sup>14</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 606: *Salida a Atocha el 13 de abril de 1750 con motivo de los desposorios de la infanta D. María Antonia, duquesa de Saboya*.

<sup>15</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 525: "Informe del Duque de Medinaceli al Marqués de la Ensenada, 4 de junio de 1751".

<sup>16</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 528: "Carta de D. Diego Francisco de Santisteban, 7 de enero de 1752".

<sup>17</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 15: "Razon Yndividual delas estufas. Carrozas ricas. Verlinas francesas, y demás coches, que se emplean en las salidas en Publico de sus Magestades... Madrid, 27 de febrero de 1767, por Tomás Francisco de Sesé, sobrestante de coches de Carlos III".

carroza principal y su compañera, ambas realizadas en París por el mismo artífice. La tercera carroza estaba decorada con esculturas y pinturas, entre las que destacaba la del testero, con una representación de la fortaleza en fondo de oro. Respecto a la cuarta carroza dice que era «[...] más hermosa y menos grande que las tres, podía más presto llamarse escaparate de carroza, pues era toda entallada de finísimo trabajo de oro y pinturas finas a flores». El tren acababa con una quinta carroza lisa y dorada con armas y trofeos y una berlina o forlón dorado con pinturas, guarnecida con clavazón de metal sobredorado. Tras estas seguía el tren del conductor de embajadores, que consistía en una litera y tres carrozas medianamente buenas<sup>18</sup>.

No obstante, fue la carroza principal la que por su riqueza y extraordinaria grandeza más llamó la atención, ya que:

[...] no parecía carroza, sino montaña de oro, la cual por dentro y afuera estaba guarnecida de un glasé muy rico todo bordado a relieve de oro, con franjas por adentro y por afuera, compuestas de pequeños flecos de oro, y a las cuatro esquinas, cuatro grandes flecos de oro, y su talla de un diseño bellissimo; encima del cielo en lugar de clavazón tenía unas revueltas de metal labradas con hojas de oro, con cuatro remates a las extremidades de las cuatro esquinas, del mismo metal sobredorado; en el medio una gran corona sostenida de cuatro niños, uno y otros de bellissimo entalle sobredorado. A los lados de la dicha carroza, de los cristales abajo, tenía tres pinturas por cada lado, de una excelente mano, historiadas, en cada una de las cuales se veía de un lado la matemática, de otro la riqueza, de otro la fortaleza, de otro la sapiencia, de otro la esperanza y de otro la belleza. Por la parte de atrás dos grandes pinturas con trofeos de guerra y amor, todas obras de singular ingenio<sup>19</sup>.

El eco de esta embajada llegó a la corte y en la *Gaceta de Madrid* se describió el carruaje principal en elogiosos términos: La carroza principal, y la primera litera eran tan ricas, vistosas, y adornadas de escultura, bordado de realce, cordonería, y telas de oro, y plata, y de tan nueva invención y hechura, que causaron general admiración, mayormente por ser tan grande la carroza, que fue preciso derribar la parte superior de la puerta de la ciudad por donde entró<sup>20</sup>. La anécdota, lejos de ser una exageración del redactor de la noticia, sucedió en realidad y así lo detalló Balbases en una carta dirigida al marqués de la Paz, secretario de Estado de Felipe V<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> “Entrada pública del Marqués de los Balbases en Lisboa a pedir a la princesa doña María Bárbara de Portugal, para esposa del Príncipe de Asturias D. Fernando”, AHN, Estado, 2.517, en A. M. Aranda Huete, “La joyería en la Corte durante el reinado de Felipe V e Isabel de Farnesio” (Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2002): 85-86.

<sup>19</sup> AHN, Estado, 2.517: “Entrada pública del Marqués de los Balbases en Lisboa a pedir a la princesa doña María Bárbara de Portugal, para esposa del Príncipe de Asturias D. Fernando”.

<sup>20</sup> *Gaceta de Madrid*: n° 3, 20 de enero de 1728, p. 12.

<sup>21</sup> AHN, Estado, 2.517: “Marqués de los Balbases al Marqués de la Paz, Lisboa, 26 de agosto de 1727”: Habiendo desde mi casa a palacio dos arcos antiguos de fábrica de piedra que pasar, se había reconocido que mi primera carroza es más alta una vara que los referidos arcos, vinieron los días pasados maestros de obra a pedirme licencia para tomar las medidas de la altura de los coches, y habiéndolas llevado quedan ya entendiendo en facilitar el paso habiendo roto los arcos y dándoles la altura que se necesita para que pase el coche.

A su vuelta de Portugal, el marqués regaló al rey el primer coche rico que utilizó en su embajada. En una carta dirigida al duque del Arco, caballero mayor de Felipe V, Balbases le explica que su intención siempre había sido la de poner el carruaje principal a disposición del rey, y que como a éste le gustó y le pareció bueno, suplicaba al duque que lo aceptara en las caballerizas<sup>22</sup>, en donde ingresaría el 22 de septiembre de 1728<sup>23</sup>. Las cuentas del maestro de coches reflejan las reparaciones realizadas en esta carroza, así en 1739 se sustituyó la corona y los ángeles que tenía en el tejado, por un florón de latón dorado con sus calamones del mismo material<sup>24</sup>. En mayo de 1740: «se recorrió y puso corriente todo el juego y caja de la estufa grande que fue de Balbases para salir Dios en ella de Santa María a los Impedidos»<sup>25</sup>, esto es, para procesionar una custodia desde la iglesia de la Almudena -en la vecindad de Palacio-, al hospital de incurables de Nuestra Señora del Carmen en la calle de Atocha. Una práctica habitual, relacionada con la tradición de la *pietas austriaca* que había sido inmediatamente adoptada por Felipe V a su llegada a España<sup>26</sup>.

Para la entrada de Fernando VI se volvió a poner a punto por Manuel Pérez, quien además de desguarnecer la caja, la vistió nuevamente de terciopelo azul con bordados de oro y plata, obra del bordador de cámara Antonio Gómez de los Ríos<sup>27</sup>. Se decidió sustituir el panel pintado del testero por una luna que mejorase la visibilidad de sus ocupantes por el público asistente<sup>28</sup>. El problema era que, dadas las dimensiones de la estufa, el vidrio debía medir vara y media de ancho (unos 125 cm) y en Madrid no existían lunas de ese tamaño, teniendo que recurrir para su encargo a la Real Fábrica de Cristales de La Granja. Las dos lunas -se fabricó una de repuesto por el peligro de rotura en el trayecto desde Segovia- llegaron a Madrid y fueron cortadas a la medida del testero por Gerónima de Rocha<sup>29</sup>. Manuel Ruiz recorrió toda la talla de caja y juego,

---

<sup>22</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 455: “El Marqués de los Balbases regala al Rey el primer coche rico que hizo para la función de embajada extraordinaria en la corte de Portugal”, Reales Caballerizas del Rey, 1728.

<sup>23</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 422: “Cuentas de la Real Caballeriza (1724-1730)”.

<sup>24</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 377: “Cuentas de arreglo de estufas”.

<sup>25</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 379: “Memoria de la obra que yo Manuel Pérez, Maestro de hacer y guarnecer coches del rey nuestro señor que Dios guarde y tengo hecha en los coches, carrozas y forlones de S. M. desde septiembre de 1721”.

<sup>26</sup> Felipe V cedió su carruaje a un sacerdote que portaba al Santísimo en 1701, emulando al conde Rodolfo, fundador de linaje de los Habsburgo en el siglo XIII, que cedió su caballo a un clérigo que portaba la Eucaristía y, más cercano en el tiempo, a Carlos II que había hecho lo mismo con su carroza en 1685, como aparece en un grabado de Romeyn de Hooghe. La acción de Felipe V fue publicada en un libro de M. Dávila y Palomares: *Aplauso panegyrico, que celebra la segunda acción de nuestro Católico Monarca Don Felipe Quinto (que Dios guarde): executada por su Magestad ..., y fue, que hallando à vn señor Sacerdote, que llevaba à el Santissimo Sacramento, de buelta de la casa de vn enfermo, descendió de su Carroza, y hizo ascender à ella à el señor Sacerdote, con su Divina Magestad, y le fue acompañando à pie, arrimado à el estrivo, hasta la Parroquia de el Señor S. Sebastian....* Madrid, 1701.

<sup>27</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Entrada de Fernando VI. Cuentas de la obra que yo Antonio Gómez de los Ríos, Bordador de cámara del Rey Nuestro Señor, octubre, 1746”.

<sup>28</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Entrada de Fernando VI. Cuentas de Manuel Pérez. Maestro de hacer y guarnecer coches de la Reales Caballerizas, octubre, 1746”.

<sup>29</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Entrada de Fernando VI. Cuenta de los vidrios cristales que yo D<sup>a</sup> Gerónima de Rocha he entregado del servicio de las carrozas y coche, octubre, 1746”.

reparando las pérdidas en las esculturas y también realizó una corona nueva de talla sostenida por castillos y leones para rematar el tejado<sup>30</sup>.

Las suntuosas fiestas de exaltación del nuevo rey aparecen descritas en la *Gaceta de Madrid* del 18 de octubre de 1746, donde también se anunciaba que estaba previsto publicar una crónica de las mismas ilustrada con grabados de diferentes momentos de las celebraciones, incluyendo vistas de los arcos triunfales y las fuentes adornadas, la comitiva regia, el artificio de fuego construido por el ayuntamiento, las mojigangas y la fiesta de toros<sup>31</sup>. Aunque la obra finalmente no llegara a realizarse, sí que consta, al menos en lo que se refiere a la comitiva, que el proyecto se comenzó. Por este motivo, unos días después de la entrada, se solicita a la caballeriza que se le franqueen a Andrés de la Calleja (1705-1785), pintor de cámara, todas las estufas utilizadas, así como los tiros de caballos que vinieron de Portugal –regalo de su cuñado, el príncipe de Brasil, futuro José I– con sus guarniciones, clarineros y timbaleros con sus uniformes y todo lo demás que necesitara<sup>32</sup>.

A propósito de este encargo ponemos en relación una serie de dibujos con un cortejo real conservados en la Biblioteca Nacional a donde llegaron procedentes de la colección Carderera. Estos dibujos fueron dados a conocer por Ángel María Barcia<sup>33</sup> y citados por Yves Bottineau en su clásico trabajo sobre el arte en la corte de Felipe V, como atribuidos al poco conocido pintor (Isidoro) López de la Fuente, según la firma que aparece en el mismo dibujo<sup>34</sup>. Uno de ellos tiene además una nota manuscrita de mano de Valentín Carderera que dice: *dibujos p<sup>a</sup> la represent<sup>n</sup>. de la entrada de Felipe V en su desposorio – No llegaron a aprobarse*. Para Bottineau corresponderían a la entrada de Felipe V y María Luisa Gabriela de Saboya en ocasión de su matrimonio en 1701 y las carrozas serían las regaladas por Luis XIV.

---

<sup>30</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 666: “Entrada de Fernando VI. Memoria de la obra de talla que yo Manuel Ruiz, tallista de las Reales Caballerizas del Rey N<sup>o</sup> Sr, octubre, 1746”.

<sup>31</sup> *Gaceta de Madrid*: n<sup>o</sup>42, 18 de octubre de 1746, p. 338: [...] Tuvieron término de esta suerte los festejos hechos en celebridad de la Entrada pública del rey nuestro señor, que han sido de los más lucidos, magníficos, y suntuosos, que se han visto en tiempo alguno; y se ha dispuesto, que de todos se forme una puntual descripción, abriéndose láminas de los arcos, fuentes, valla, comitiva, o pompa de la entrada, artificio de fuego, mojigangas, Plaza Mayor, según estaba en la fiesta de toros, y después iluminada, y de las demás particularidades, que merecen trasferirse por este medio a la posteridad, y a la noticia de los que por estar ausentes, o por otro indispensable motivo, no han logrado ver tan regias funciones.

<sup>32</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 541: “Carta de Melchor de Noel a Pedro del Alcázar, 26 de octubre de 1746”.

<sup>33</sup> Ángel María de Barcia y Pavón, *Catálogo de dibujos originales de la Biblioteca Nacional* (Tip. de la Rev. de Arch. Bibl. y Museos, Madrid, 1906), 212.

<sup>34</sup> Yves Bottineau. *L'art de cour dans l'Espagne des Lumières 1746-1808* (De Boccard, París, 1986), 241-242.



Fig. 4 - Andrés de la Calleja (atribuido). Estufa de respeto y estufa de oficios en la entrada en Madrid de Fernando VI y Bárbara de Braganza en 1746. Madrid, Biblioteca Nacional de España, Signatura: DIB/14/48/37. Imagen procedente de los fondos de la Biblioteca Nacional de España.

No obstante, las coincidencias que existen entre los dibujos y las descripciones que conocemos del tren y los trabajos que se hicieron en el carruaje principal, nos hacen identificarlos como pertenecientes al encargo de Fernando VI y atribuirlos, aunque con interrogantes, a Calleja. En uno de ellos (fig. 5) aparece la estufa de Balbases, tirada por ocho caballos y escoltada por los caballerizos de campo a caballo y los pajes y lacayos del rey a pie, con los reyes en su interior y rematada por la corona sostenida por castillos y leones que se añadió para la entrada. El carruaje se corresponde con una estufa a la francesa, de ocho vidrios, rica talla y paneles pintados, que se encuentran meramente sugeridos en el dibujo. La parte inferior posee en las esquinas unos característicos detalles decorativos en forma de bustos femeninos denominados *espagnolettes* que están documentados en la decoración de carruajes sólo a partir de la década de 1720, momento que coincide con el de la construcción de la estufa<sup>35</sup>.



Fig. 5 - Andrés de la Calleja (atribuido). La estufa de Balbases en la entrada en Madrid de Fernando VI y Bárbara de Braganza en 1746. Madrid, Biblioteca Nacional de España, Signatura: DIB/14/48/35. Imagen procedente de los fondos de la Biblioteca Nacional de España.

<sup>35</sup> Max Terrier, “La mode des espagnolettes, Oppenord et Juvarrá”, *Antologia di Belle Arti* 27-28 (1985), 123-146.

Este dibujo estaría precedido de otro (fig. 4) representando juntos el tren real completo. En él aparecen dos estufas tiradas igualmente por ocho caballos, la primera de ellas, vacía, es el coche de respeto que, aunque está meramente esbozado, se correspondería con la de cristales de Osuna. El siguiente carruaje, con cinco ocupantes en su interior<sup>36</sup>, es el coche de oficios y sería la azul de Osuna, de diseño similar a la de cristales. Existe además otro dibujo (fig. 6) que representa otra vez el coche de persona, aunque de una manera más abocetada y esquemática.

Si bien parece que no cabe duda que el tren representado en los dibujos es el de la entrada de Fernando VI, la atribución de los mismos a Andrés de la Calleja es algo más problemática. En su labor como pintor de cámara, la mayoría de su trabajo se enfocó principalmente en la restauración de las numerosas pinturas dañadas tras el incendio del Alcázar, en la copia de retratos y en la realización de cartones para tapices, llegando incluso a pintar una berlina para la infanta delfina en 1744. Además, Calleja fue miembro de la Junta preparatoria de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, de la que llegaría a ser director, profesor de pintura y tasador. Respecto a su obra conservada, además de numerosos cartones siguiendo composiciones de Teniers, destacan unos cobres de tema religioso para un oratorio portátil en Patrimonio Nacional, el lienzo alegórico con el *El Tiempo descubriendo la Verdad* conservado en la Real Academia y varios retratos<sup>37</sup>. En el Museo del Prado se le atribuyen además tres dibujos en diferentes técnicas para composiciones no identificadas<sup>38</sup> y con los que los dibujos de la Biblioteca Nacional no parecen guardar relación estilística, debiendo por tanto mantener con interrogantes su atribución a Calleja.



Fig. 6 - Andrés de la Calleja (atribuido). La estufa de Balbases en la entrada en Madrid de Fernando VI y Bárbara de Braganza en 1746. Madrid, Biblioteca Nacional de España, Signatura: DIB/14/48/36.

Imagen procedente de los fondos de la Biblioteca Nacional de España.

<sup>36</sup> Según la *Gaceta de Madrid*, los cinco ocupantes de su interior eran el Duque de Santisteban, Caballerizo Mayor; el Duque de la Mirandola, Mayordomo Mayor; el Marqués de San Juan, Sumiller de Corps; el Conde de Bournonville, Capitán de la Compañía Flamenca de Guardias de Corps que estaba de cuartel y el Conde de Rivadavia, primer Caballerizo del Rey.

<sup>37</sup> M. L. Morales Piga, “Andrés de la Calleja” (Tesis doctoral. Universidad Complutense, Madrid, 2016).

<sup>38</sup> *La Virgen con el Niño* (Nº de inventario Museo del Prado: D-626), *Dos ángeles niños* (D-628) y *Monje arrodillado (¿San Antonio?)* (D-629).

La estufa de Balbases, también denominada *estufa grande de Portugal*, se utilizó de respeto en la salida al santuario de Atocha que se produjo el 13 de abril de 1750 con motivo de los desposorios de la infanta María Antonia<sup>39</sup>. Años más tarde, en la entrada de Carlos III en Madrid de 1760, de la que hablaremos posteriormente, ocuparía un escalafón más bajo al ser destinada al príncipe de Asturias<sup>40</sup>. Todavía en 1803 la utilizaría el infante D. Antonio para la visita de los reyes a Atocha con ocasión de la boda de Fernando VII con María Antonia de Nápoles<sup>41</sup>, perdiéndose su pista a partir de 1808.

Los preparativos para la entrada de Fernando VI en Madrid corroboraron la carencia de suficientes estufas de calidad en las Caballerizas Reales, una situación que se decidió solventar con el encargo de nuevos carruajes en París, cuyo proceso describe Bottineau<sup>42</sup>. Al marqués de la Ensenada, se le encomendó gestionar el pedido de una carroza de persona y otra de respeto, que serían contratadas por el embajador Fernando de Silva y Álvarez de Toledo, duque de Huéscar. Dada la premura del encargo, se dispuso buscar un carruaje que ya estuviera construido en el taller de algún maestro de coches o en la casa de alguien que no las hubiera utilizado y deseara deshacerse de ellas<sup>43</sup>. Sin embargo, al acabar agosto, Huéscar no había conseguido todavía encontrar las dos estufas solicitadas, solo una berlina para uso de respeto que aun así se tuvo que adecentar, de lo que se encargaría el *carrossier* Francin. El 15 de septiembre dicho carruaje partió de París, camino de Bayona y Pamplona, llegando a Madrid el 15 de octubre, tres días antes de la entrada oficial<sup>44</sup>.

Ya que se había dado con un *carrossier* en el que aparentemente se podía confiar y como la necesidad de estufas nuevas seguía existiendo, el 26 de septiembre de 1746 el mismo maestro Francin se comprometió a proporcionar al embajador, para el 1 de marzo de 1747 y por 51.000 libras «un grand carrosse à deux fonds exécuté suivant le Modèle que Son Excellence a veu»<sup>45</sup>. Esta *voiture extraordinaire*, como se la denomina en la correspondencia entre Madrid y París, no estaba acabada en la fecha prevista, y en una carta a Ensenada, Huéscar se queja de la tardanza de los maestros parisinos, diciendo que aún le quedaban dos meses de trabajo<sup>46</sup>. Finalmente, y con más de un año

---

<sup>39</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 606: “Salida a Atocha el 13 de abril de 1750 con motivo de los desposorios de la infanta D. María Antonia, duquesa de Saboya”.

<sup>40</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 652, exp. 1: “Entrada de Carlos III”.

<sup>41</sup> *Gazeta Extraordinaria de Madrid*, 12 de septiembre de 1803, p. 792.

<sup>42</sup> Bottineau, *L'art*, 146-149.

<sup>43</sup> AHN, Estado, 4.027: “Marqués de la Ensenada al Duque de Huéscar, Buen Retiro, 15 de agosto de 1746”.

<sup>44</sup> El inventario de 1747 incluye la cita de los ocho coches que se adquirieron desde la muerte de Felipe V hasta la realización del inventario, entre ellos está la berlina de París de la Reina que aparece descrita ya en el inventario de 1767 como: *Berlina Encarnada de Francia: Caja y juego a la francesa, 7 vidrios, vestida de terciopelo carmesí bordado de oro, ricos metales en el tejado de luchas de serpientes y también en el testero de atrás. Toda la caja y juego poblado de bastantes adornos de talla dorados, rica pintura en los tableros de escudos reales con sus orlas alrededor*. AGP. Reinados, Carlos III, caja 15.

<sup>45</sup> Bottineau, *L'art*, 148.

<sup>46</sup> Huéscar a Ensenada: Versalles 22 de abril de 1747: *Amigo mío. Diga Vm al Rey que aunque envió dos veces cada día a casa de los obreros que trabajan de orden mía, están aún atrasadas las obras. El coche y las guarniciones tardarán aún dos meses y hubieran tardado más si no hubiera dicho a los pintores y doradores que los haría poner en la*

de retraso, la carroza llegó a Madrid en junio de 1748, aunque tan maltratada por el viaje que tuvo que ser reparada en casa del marqués<sup>47</sup>.

Conocida inicialmente como *estufa de París*, sirvió de carruaje de persona de los reyes hasta su desaparición en 1808. Se estrenó en la salida a Atocha de 1750 según la crónica de la *Gaceta de Madrid*<sup>48</sup>. En julio de ese mismo año, Francisco Rodríguez de Miranda, compuso un tablero dañado a la carroza, refiriéndose a ella como la *estufa que vino de casa del Marqués de la Ensenada*<sup>49</sup>. No se ha encontrado prueba en la documentación de haber sido un regalo del marqués a Fernando VI, pero en los sucesivos inventarios de las caballerizas además de como *Estufa rica grande* aparece denominada también como *la de Ensenada* lo que podría confirmar esa suposición. Se consideraba la más sobresaliente de todas, vestida de una tela denominada estufa rica de plata y oro que tapizaba no solo el interior sino también el tejado y el testero de atrás, que además estaba decorado con ricos adornos de metal dorado a molido. Tenía cortinajes de glasé de plata, cenefas de oro con ricos flecos, paneles pintados, exquisitas decoraciones doradas de talla y esculturas en la caja, juego y tejado. La carroza se remataba con una escultura dorada de un león coronado con la mano izquierda colocada sobre dos mundos unidos mientras que la derecha portaba un cetro. El carácter altamente simbólico de esta escultura para la monarquía borbónica hizo que años más tarde, ya en época de Fernando VII, la idea fuera retomada para la escultura en madera dorada de un león coronado con una mano en cada orbe (fig.7) que se colocaba en ocasiones especiales en el pescante del coche de la corona real<sup>50</sup>.

---

*cárcel*, en D. Ozanam y D. Téllez Alarcía, *Misión en París. Correspondencia particular entre el marqués de La Ensenada y el duque de Huéscar (1746-1749)* (IER, Logroño, 2010), 232.

<sup>47</sup> La Ensenada a Huéscar: Buen Retiro, 19 de junio de 1748: “El coche para el Rey se ha maltratado en el camino lastimosamente pero se compone en mi casa”. Ozanam y Téllez, 2010, p. 450.

<sup>48</sup> *Gaceta de Madrid*, nº 16, 21 de abril de 1750, pp. 124-132.

<sup>49</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 609: “Memoria de Francisco Rodríguez de Miranda, julio 1750”.

<sup>50</sup> Juan Ramón Aparicio González, “Anotaciones documentales sobre el coche de la Corona Real”, *Reales Sitios* 201 (2015): 76-77.



Fig. 7 - Escultura de león (h. 1833) que se colocaba en el pescante del Coche de la Corona Real. Patrimonio Nacional, Palacio Real, Madrid. N° Inv: 10008612 © Patrimonio Nacional.

Otras estufas procedentes de embajadas extraordinarias, acabarían incorporándose a la Caballeriza Real durante el reinado de Fernando VI. Dos de ellas fueron encargadas por el IX duque de Medinaceli, Luis Antonio Fernández de Córdoba, enviado especial a Nápoles en 1747 para ser padrino, en representación del rey, del príncipe Felipe, hijo de Carlos VII de Nápoles y Sicilia, el futuro Carlos III de España. Tras la función, el duque pensaba regalar una de las carrozas principales a la reina Bárbara de Braganza, aunque finalmente serían dos<sup>51</sup>. De acuerdo con la documentación conservada en el archivo de la casa de Medinaceli, en principio se iban a encargar dos estufas en París y cuatro coches en Milán, cada uno de diferente hechura. Para el encargo a París de los dos carruajes principales se contaría de nuevo con la mediación del embajador, el duque de Huéscar, que además era primo de Medinaceli. Pero el duque, escarmentado con la comisión de las estufas del rey sólo unos meses antes, contestó lo siguiente:

Es moralmente imposible encontrar en París dos coches sin estrenar, y me consta, porque los he buscado y no los he hallado. Mandándolos hacer, tampoco te podrían servir, porque los maestros son tan flemáticos y embusteros, que aun ofreciéndomelos

---

<sup>51</sup> Antonio Paz y Meliá, *Serios de los más importantes documentos del Archivo y Biblioteca del Excmo. señor Duque de Medinaceli / elegidos por su encargo y publicados a sus expensas por A. Paz y Meliá.* (Madrid, 1915-22), 228.

para cuando los pidiese, no me los darían acabados, a que ayudaría mucho la cortedad del tiempo, que casi es preciso para conducirlos, y a la cual debemos añadir una razón no menos poderosa, que es el riesgo del mar poseído por los ingleses. [...] Esto me deja mortificadísimo, aunque creo que te valdrás del único medio que queda, y es tomarlos en el mismo Nápoles<sup>52</sup>.

Medinaceli optó por esta opción, y el 13 de octubre escribió a Lelio Andrés Caraffa, VII marqués de Arienzo<sup>53</sup> para que le mandase construir en Nápoles una carroza «[...] ostentosa y primorosa que pueda servirme de primer coche en las funciones de mi comisión en esa Corte, y tiro de guarniciones para 4 ó 6 caballos, porque encargada la carroza a varias partes, le responden que no es bastante el plazo que dan»<sup>54</sup>. Ese mismo día Medinaceli escribió también al ministro plenipotenciario interino de España en Roma, Alfonso Clemente de Aróstegui, encargándole otro coche estufa, «[...] lo más primoroso y ostentoso que pudiera ser, también para servir de primer coche en las funciones» con la intención de asegurarse que fuera igualmente de gran calidad<sup>55</sup>. En diciembre de 1747 se pagaron 5.200 escudos romanos a Lorenzo Grego, maestro de carruajes, por dicha carroza.

Existe una relación de las ceremonias del bautizo del infante el 4 de febrero de 1748 y en el que aparecen descritos los diferentes carruajes utilizados:

La primera carroza, de respeto, era una magnífica estufa, de hechura moderna especialísima, tallada y pintada con gran primor, forrada de terciopelo verde recamado de oro y ricas guarniciones. A esta seguían otras cinco carrozas, la primera era una magnífica estufa de extraordinaria grandeza, toda tallada y dorada, forrada de terciopelo carmesí recamado de oro; la segunda, de igual terciopelo y galones de oro de Francia, tallada y dorada caja y carro; la tercera, una estufa de París, muy tallada, con igual terciopelo, guarnecida de cartulina de color de oro y pintada; la cuarta era una berlina forrada de terciopelo azul turquí, guarnecida de plata, caja y carro de talla, con pintura azul, y la quinta un forlón de terciopelo, fondo matizado de colores, toda la caja dorada y tallada, con los tableros pintados<sup>56</sup>.

Tras el bautizo, el duque y su familia volvieron a España, llegando a Madrid en abril, mientras que el equipaje y las carrozas lo harían unos meses más tarde, entrando todo en la capital el 13 de agosto de 1748<sup>57</sup>. A su llegada, las dos estufas principales fueron adscritas a la caballeriza de la reina, donde fueron conocidas en un primer momento como *estufas de Medinaceli*, sirviendo de carrozas de respeto y de persona. Allí

<sup>52</sup> *Ibidem*.

<sup>53</sup> Lelio Andrés Caraffa, militar italiano al servicio de la corona española, fue Gentilhombre de Cámara de Felipe V y capitán de la Compañía de Corps de Carlos VII, participando en el gobierno de Nápoles junto al ministro Tanucci.

<sup>54</sup> Paz y Meliá, *Series*, 229.

<sup>55</sup> Paz y Meliá *Series*, 229-30.

<sup>56</sup> *Relación del solemne y público Bautismo del Real Príncipe hijo primogénito de las Majestades de los Reyes de las Dos Sicilias, ejecutado y celebrado en Nápoles la mañana del día 4 de febrero de 1748, hecha por D. Juan Bautista de Aguirre, Caballero del Orden de Santiago Secret. de S. M. Fernando VI y del Sr. Duque de Medinaceli*, Paz y Meliá 1915-22, pp. 240-244.

<sup>57</sup> Paz y Meliá, *Series*, 246.

sirvieron hasta que la muerte de la reina María Amalia de Sajonia en 1761 llevó a la disolución de la caballeriza de la reina por Carlos III, incorporándose todos sus efectivos a las caballerizas del rey<sup>58</sup>.

A la primera de ellas, también llamada *Estufa verde de Medinaceli* y posteriormente *Estufa rica verde napolitana*, se le cambió el juego [...] por causa de ser muy estrecho de quadra y a su proporción corta de viga, causa bastante para que con ella pudiera experimentarse el volcarse a poco desnivel que encontrase en la tierra. Para evitar este riesgo y el de que las maderas que tiene no son suficientemente fuertes para el terreno de este país, me parece preciso el ponerle un juego nuevo con las ruedas más altas y fuertes de las maderas correspondientes<sup>59</sup>. En 1751, Isidoro de Tapia (1712-1778), pintor de la Caballeriza Real, compone las dos puertas, tapando las aberturas de los tableros y quitando mucho de lo antiguo por estar mal compuesto, volviéndolo a pintar de nuevo<sup>60</sup>. Como dato interesante sobre esta carroza y con motivo de la salida pública en ocasión del matrimonio por poderes de la infanta Doña María Luisa con el archiduque Leopoldo de Habsburgo-Lorena el 16 de febrero de 1764, la cuenta del mismo artífice dice que «[...] se retocaron todos los tableros de pintado de mano del Sr Corrado que por estar muy abiertos y deslucidos se compusieron como nuevos»<sup>61</sup>. Este Sr Corrado no puede ser otro que Corrado Giaquinto, pintor de cámara de Fernando VI y Carlos III entre 1753 y 1762 y que muy probablemente repintaría los paneles de la carroza durante su estancia en la corte, una actividad que no le era ajena, ya que había sido responsable de la pintura de una de las sillas de manos de la reina, afortunadamente todavía conservada en las colecciones de Patrimonio Nacional<sup>62</sup> (fig. 8). La otra estufa aparece en las cuentas de la caballeriza como *Estufa carmesí que llaman de Medinaceli o la encarnada y dorada de Medinaceli* y se utilizaba de respeto para la reina<sup>63</sup>. También fue conocida como *estufa rica de Roma* por su procedencia, denominación que mantuvo hasta su desaparición en 1808<sup>64</sup>. Según los inventarios, era una estufa de ocho cristales, con su interior tapizado en terciopelo carmesí liso bordado en oro, primorosos adornos en la caja, con muchas esculturas y con los tableros tallados en medio relieve, todo ello dorado<sup>65</sup>.

---

<sup>58</sup> David Quiles Albero, “Hacia la unificación de las casas reales: La reforma de las reales caballerizas en tiempos de Carlos III (1759-1788)”, *Movilidad cortesana y distinción: Coches, tiros y caballos. II Congreso internacional las caballerizas reales y el mundo del caballo*, Córdoba, 2019: 405.

<sup>59</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 517: “Clemente Pérez, de orden de Feliciano de la Vega, veedor y contralor general de la RC del Rey, 30 de abril de 1749”.

<sup>60</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 614: “Memoria de Isidoro de Tapia, junio de 1751”.

<sup>61</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 652, exp. 2: “Memoria de la obra que don Isidoro de Tapia pintor de la Real Caballeriza del Rey Nuestro Señor tiene ejecutado con motivo de la entrada en público por la boda de la Serenísima Infanta Doña María Luisa en este año de 1764”.

<sup>62</sup> Silla de manos de Bárbara de Braganza, número de inventario de Patrimonio Nacional: 10008048.

<sup>63</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 614: “Cuentas de la Real Caballeriza, 1751”.

<sup>64</sup> Aparece ya con esa denominación en diferentes cuentas de mayo de 1751. AGP, Reinados, Fernando VI, caja 614.

<sup>65</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 16, exp. 1: “Inventario hecho en el mes de enero de 1783 para cargo del sobrestante de coches”.



Fig. 8 - Uno de los tableros de la silla de manos de Bárbara de Braganza pintada por Corrado Giaquinto entre 1753 y 1762. Patrimonio Nacional, Palacio Real, Madrid. N° Inv: 10008048 © Patrimonio Nacional.

El siguiente carruaje en entrar en las caballerizas está relacionado con el ya citado matrimonio de la infanta María Antonia con el duque de Saboya en 1750. Tras las fastuosas celebraciones en Madrid, las fiestas se trasladaron a Barcelona, antes de partir hacia la frontera con Francia donde se produciría la entrega nupcial, continuando después el trayecto por tierra hasta Turín. Para el uso de la infanta se le designaron dos trenes de carruajes, uno para el viaje y otro para la entrega<sup>66</sup>, para este último utilizaría la estufa verde napolitana de Medinaceli y otra estufa que ya se encontraba en Barcelona, y que será conocida como *estufa de Mina*. Una vez realizado el intercambio, todas las carrozas, incluida la de Mina, se enviaron de vuelta a Madrid, retornando a las caballerizas en julio de 1750. Las cuentas de Manuel Pérez a la llegada de estos coches son una ocasión para conocer cómo se preparaban los carruajes para el viaje:

[...] en 17 (de julio) se desembalaron los juegos y cajas de las dos estufas de persona y respeto que fueron a servir a la Real persona de la Sra infanta D<sup>a</sup> María Antonia a la

---

<sup>66</sup> AHN, Estado, 2.471, exp. 1: “Marqués de los Balbases a José de Carvajal y Lancáster, Figueras 9 de mayo de 1750”.

raya de Francia que a la primera la llaman la de Mina y a la segunda la napolitana de Medinaceli y habiéndose dado orden ahora para que se prevengan para servir a la persona y respeto de la reina N<sup>a</sup> Sra se desembalaron y se les quitó sus ejes y ruedas del camino. Y para esto se desarmaron los juegos y se volvieron a armar poniendo los ejes tallados y las ruedas talladas en una y otra y se apretaron todos los tornillos y abrazaderas de sus juegos y los de sus muelles y se echaron en sus juegos y cajas en toda su talla y escultura y cortes, diferentes piezas para afirmarlo y para disimular las escalabraduras y rozaduras del camino para que el tallista y el dorador las dejaran uniformes y bien parecidas, todo esto con el trabajo de ayudarlas a levantar y amarrar. Se quitaron las tablas que para preservar el camino tenían puestas en todas las luces y se pusieron sus vidrios, cristales y cortinas<sup>67</sup>.

El origen de este carruaje se remonta a los años en los que el marqués de la Mina, Jaime de Guzmán-Dávalos y Espina (1690-1767), fue embajador en París para concertar el matrimonio entre Luisa Isabel de Francia y el hijo del rey, el infante Felipe. Para la pedida oficial a Luis XV de la mano de la delfina, el embajador español se presentó en Versalles el 23 de agosto de 1739 con un fastuoso cortejo integrado por cinco carruajes:

[...] el primer coche del embajador estaba bordado por dentro y fuera de oro y el fondo de terciopelo verde; la bordadura de fuera consistía en diferentes figuras, representando una la orden del Toisón, otra la de Sancti Spiritus, otra la de San Genaro y eran repetidas las tres con toda simetría por todos lados; los cabos eran de la mejor talla dorada, el techo del coche también bordado, y encima un león de palmo y medio bordado en relieve como todo lo demás. El segundo coche del embajador estaba por afuera pintado y por dentro bordado de oro fondo terciopelo carmesí, el techo de bronce dorado, así este coche como el primero tenían 8 cristales. El tercer coche del embajador era por afuera pintado, por dentro bordado de plata fondo azul de terciopelo, este coche aunque no era el más rico tenían muy buen gusto porque la pintura era perfecta, y los bordados de bello dibujo, y era de dos asientos, a excepción de los dichos arriba que eran de cuatro. El cuarto coche del embajador estaba pintado con sus armas y los tres collares del toisón, Sancti Spiritus y San Genaro, por dentro el fondo de la tela de terciopelo carmesí guarnecido de punta de España de oro, y el techo por dentro de cartulina de oro. El quinto era de dos asientos, pintado y adornado por dentro de terciopelo amarillo<sup>68</sup>.

De acuerdo con Bottineau, los carruajes fueron realizados en París por orden de Luis XV según las instrucciones del caballero mayor, marqués de Beringhen, al maestro de coches La Fontaine<sup>69</sup>. El éxito de dichos carruajes fue tal que la tarde del mismo día de la pedida, el delfín y sus hermanas bajaron a la plaza de palacio para ver salir los carruajes, y el día siguiente, el propio rey fue a las caballerizas a examinarlos<sup>70</sup>. Sobre estas carrozas, Ceán Bermúdez cita un dato curioso y es que cuando el marqués

---

<sup>67</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 608: "Memoria de la obra que yo Manuel Pérez".

<sup>68</sup> AHN, Estado, 2.470: "Sobre lo ocurrido en las funciones de la demanda pública de Madama para el infante don Felipe y sus desposorios, París, 31 de agosto de 1739".

<sup>69</sup> Bottineau, *El arte*, p. 645.

<sup>70</sup> AHN, Estado, 2.470: "Marqués de la Mina al marqués de Villarías, París, 31 de agosto de 1739".

volvió de su embajada en 1740, las carrozas se detuvieron en Valencia algunos días, y un joven pintor, José de Vergara, hermano del escultor Ignacio Vergara, se dedicó a copiar las pinturas de la caja —que Ceán atribuye a Charles-Antoine Coypel— con tanto tesón que cayó enfermo y estuvo a punto de perder su vida<sup>71</sup>.

Durante la siguiente década, el marqués de la Mina pasó la mayor parte del tiempo en Italia hasta su nombramiento como capitán general de Cataluña en 1749. Es muy probable que los carruajes permanecieran en su casa de Barcelona a la espera de una ocasión propicia para su uso, que llegaría con el intercambio de la infanta para el que Mina ejercería de anfitrión en Cataluña. Una vez en Madrid, al carruaje de Mina, —que según la descripción se correspondería con el que fue segundo en su séquito de París—, se le cambió la tapicería interior [...] para vestirla de terciopelo azul y galones de plata para servir a la reina y con efecto se desguarneció todo su terciopelo carmesí y bordaduras de oro por todo su interior y se levantó todo el metal rico que guarnecía su tejado por el fuera para poder sentar el terciopelo azul que se había de poner nuevo<sup>72</sup>. Así aparece descrita en los inventarios posteriores, vestida de terciopelo azul celeste con cordonería de oro y plata y cortinas de damasco azul con su puntilla de plata. El exterior tenía ricos adornos de metal en el tejado, remates, hebillajes y tapas de muelles, primorosa pintura en los tableros y testero de fuera y rica talla en la caja y juego<sup>73</sup>.

La última de las estufas importantes de las Reales Caballerizas también tuvo su origen en una embajada, pero en este caso no fue la de un representante español en el extranjero, sino de un embajador en Madrid, nos referimos a la estufa azul en la que los reyes Carlos III y María Amalia de Sajonia hicieron su entrada solemne en Madrid desde el Real Palacio del Buen Retiro, el domingo 13 de julio de 1760. En la contaduría de las caballerizas para la entrada de sus majestades se cita que fue del embajador de la República de Venecia y se remontó de nuevo<sup>74</sup>. Por las fechas, solo puede referirse a Girolamo Ascanio Giustinian, que había hecho su entrada en Madrid el 14 de septiembre de 1757. La *Gaceta de Madrid* da cuenta de lo costoso, exquisito y magnífico de las libreas y de cuatro carrozas de respeto suyas, que seguían a la del Rey<sup>75</sup>. Giustinian abandonó la corte el 13 de marzo de 1759, dejando sus carruajes en Madrid con la idea de venderlos, dado que, presumiblemente, le iban a ser de poca utilidad en la ciudad de los canales.

Fernando VI murió en verano de ese mismo año, y no tenemos confirmación de que adquiriese los carruajes antes, ya que las primeras noticias existentes de los mismos son con motivo de la entrada solemne del nuevo rey Carlos III al año siguiente. La más notable del cortejo, la de persona, será precisamente una de las estufas del embajador, la conocida como estufa azul de Venecia. Para ello, hubo que adaptarla a los gustos del monarca, encargando una nueva decoración pictórica a Isidoro de Tapia

<sup>71</sup> Juan Antonio Ceán Bermúdez. *Diccionario histórico de los más ilustres profesores de las bellas artes en España*. Tomo V, (Viuda de Ibarra, Madrid, 1800), 191.

<sup>72</sup> AGP, Reinados, Fernando VI, caja 611: “Cuenta de los géneros que Miguel Hermoso y compañía ha entregado para vestir la caja de la estufa de la reina que llaman de Mina, Madrid, 5 de diciembre de 1750”.

<sup>73</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 16, exp. 1.

<sup>74</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 652, exp. 1.

<sup>75</sup> *Gaceta de Madrid*, 38, 20 de septiembre de 1757, p. 303.

(1712-1778), aunque una vez realizados los bocetos, se decidió que los paneles fueran bordados en vez de pintados, encomendando los diseños al mismo artífice. No obstante, en otro cambio de parecer, se determinó finalmente que la estufa fuera acharolada, según las trazas de Mattia Gasparini, pintor de cámara del rey, siendo su ayudante, Guillermo Anglois, el que trasladaría los diseños a los paneles de la estufa entre abril y mayo de 1760<sup>76</sup>.

Conocida también como *estufa rica plateada*, todos sus tableros y testero de afuera estaban barnizados y dados de color azul con una orla todo alrededor de rosas y flores de pintura. Tanto la caja como el juego tenían ricos adornos de talla plateados y con guarniciones de plata cincelada con una cabeza de águila y el escudo de armas con castillos y leones<sup>77</sup>. Su interior estaba vestido de terciopelo liso azul bordado de realce de plata en cielo, puertas, testero, almohadones y pescante. Patricio Gallego, tallista, se encargó de retocar la cornisa y los esquinazos de talla y de rematar el imperial con un florón con tres niños que sostenían una corona junto con un cetro de metal dorado.

El asombro que provocó la estufa rica aparece en varias relaciones publicadas en Madrid sobre la entrada real, como esta anónima relación que describe la carroza en elogiosos términos:

La Carroza; en que caminan,  
no sé con qué nombre pueda  
dar á entender su hermosura  
adorno, costo, y grandeza.  
Es una fulgente nube.  
con tan buen arte dispuesta  
que azul celeste es el fondo,  
de plata bruñida, y tersa  
Los dibujos, y remates,  
son flecos de ésta materia  
tan lucidos, y brillantes  
que á quién los mira de cerca  
parecen rayos del Sol,  
ó de la Luna, que encierra,  
Por remate una Corona,  
tan preciosamente puesta  
sobre quatro paraninphos,  
que si la vista recrean,  
su hermosura, y artificio,  
sí no encantan, embelesan<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 652, exp 1: “Memoria de la obra que Don Ysidoro de Tapia pintor de la Real Cavalleriza del Rey tiene executado para la servidumbre de dicha Real Cavalleriza en el mes de abril del año 1760”.

<sup>77</sup> Ángel López Castán, “Mattia Gasparini: Trayectoria vital y profesional de un artista veneciano al servicio de Carlos III”, *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte* 28 (2016): 163-165.

<sup>78</sup> *Relación extensa de la magnífica entrada, que hicieron nuestros muy amados Monarcas Don Carlos Tercero, y Doña María Amalia de Sajonia en esta Imperial Corte de Madrid el día 13 de Julio de este año de 1760.* (Con licencia: En Madrid. Año de 1760), 3-4.

Años más tarde, con motivo de la salida a Atocha por el matrimonio del infante don Gabriel con Mariana Victoria de Portugal en junio de 1785, sería destinada a la infanta María Josefa, teniendo que someterse a una compostura previa. Santiago Fernández, pintor de las Reales Caballerizas retocó las orlas de flores dejándolas como si fueran nuevas, mientras que Pedro Zamora, dorador a mate de las Reales Caballerizas, se encargó del nuevo acharolado y barnizado de los paneles y del plateado de las molduras. El proceso del charolado era bastante complejo e implicó que 16 oficiales del taller de coches tuvieran que sacar la carroza de su cochera y ponerla al sol durante 20 días para que los barnices se secaran y consiguieran el efecto deseado<sup>79</sup>.

De la misma embajada veneciana procedía la conocida como estufa rica dorada de Venecia que sirvió de respeto a Carlos III, citada en el inventario de 1762 como *estufa dorada que fue del embajador de Venecia*<sup>80</sup>. Aparece descrita en la salida en público que tuvo lugar en ocasión del matrimonio de la infanta Doña María Luisa en 1764: «[...] la otra que también llaman de Venecia y es toda pintada y dorada toda su talla, el cielo de terciopelo carmesí labrado, guarnecido todo de flores y festones de galones y glassé de oro sobrepuestos, teniendo en el medio una corona toda dorada sostenida de dos castillos y dos leones»<sup>81</sup>.

Las últimas estufas ricas que entraron en las Reales Caballerizas fueron regalos de los caballeros mayores a Carlos III. La primera de ellas, en marzo de 1773, por el XIV duque de Medina Sidonia, fue destinada al palacio del Buen Retiro<sup>82</sup>, la última, a finales de los 80 y conocida como estufa de Villena, fue un regalo de Felipe López-Pacheco de la Cueva, marqués de Villena y caballero mayor con Carlos III y Carlos IV.

Los nuevos monarcas Carlos IV y María Luisa de Parma no incorporaron ninguna estufa al tren real, aunque fueron ávidos compradores de berlinas y otros vehículos a la moda. No obstante, como emblemas rodantes de la monarquía, continuaron utilizándose, tanto en la entrada pública en Madrid de Carlos IV el 21 de septiembre de 1789, como en las salidas en público a Atocha con motivo de las bodas de la infanta María Isabel con el príncipe de Nápoles en 1802 o en las del príncipe Fernando con María Antonia en 1803.

El destino de todos estos carruajes es incierto, su rastro se pierde con la invasión napoleónica de España en 1808. Es probable que como ya había sucedido en la Francia revolucionaria, corrieran la misma suerte que otros símbolos monárquicos y acabaran desguazados y vendidos. Existe constancia de al menos una venta de coches confiscados a la nobleza que por las descripciones de los carruajes subastados parece que se limitó a modelos contemporáneos que tendrían mejor salida<sup>83</sup>. Carruajes más antiguos, especialmente las estufas regias, serían más difíciles de vender y acabarían desmanteladas para extraer todo lo aprovechable de sus metales, textiles y vidrios. No

<sup>79</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 653, exp. 6: “Salida en público, 1785”.

<sup>80</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 14, exp. 3: “Inventario de carruajes, 1761”.

<sup>81</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 652, exp 2: “Relazion individual de quanto ha ocurrido en el matrimonio de la Sra Infanta D<sup>a</sup> María Luisa, con el Sr archiduque Leopoldo”.

<sup>82</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 15, exp 1.

<sup>83</sup> En el *Diario de Madrid* del jueves 17 de diciembre de 1810, se anuncia una subasta pública y descripción de diferentes coches y guarniciones pertenecientes a bienes nacionales.

obstante, como apuntaba Ceán Bermúdez ya en 1800, existía la costumbre, por parte de los entendidos en pintura, de coleccionar paneles pintados de carruajes<sup>84</sup>, por lo que no sería extraño que alguno procedente de las estufas reales se haya conservado en alguna colección particular. La reciente reaparición en Suiza de un panel pintado para la carroza de coronación de Luis XVI que se creía destruida, nos hace reafirmarnos en esa deseable posibilidad<sup>85</sup>.

---

<sup>84</sup> Refiriéndose a Pedro Rodríguez de Miranda, uno de los pintores de la Real Caballeriza con Felipe V y Fernando VI: "... También se ocupó en pintar fábulas y adornos para los coches y carrozas de los grandes, que eran entonces muy celebrados, y después de deshechos los coches, conservan los inteligentes los tableros con entusiasmo." J. A. Ceán Bermúdez. *Diccionario histórico de los más ilustres profesores de las bellas artes en España*. Tomo V, Viuda de Ibarra, Madrid, 1800, p. 223.

<sup>85</sup> Rudolf H. Wackernagel. "La voiture du sacre de Louis XVI, un vestige retrouvé en Suisse" en *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle* (Versailles: Association pour l'académie d'art équestre de Versailles, 2000), 143-155.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aparicio González, Juan Ramón, “Anotaciones documentales sobre el coche de la Corona Real”, *Reales Sitios* 201 (2015), 56-77.
- Bottineau, Yves, *El arte cortesano en la España de Felipe V (1700-1746)* (Fundación universitaria española, Madrid, 1986).
- , *L’art de cour dans l’Espagne des Lumières 1746-1808* (De Boccard, París, 1986).
- Ceán Bermúdez, Juan Antonio, *Diccionario histórico de los más ilustres profesores de las bellas artes en España*. Tomo V, (Viuda de Ibarra, Madrid, 1800).
- Diario de noticias sobresalientes en Lima y noticias de Europa (1700-1711)* (New York, IDEA/IGAS, 2017).
- Diderot, Denis y d’Alembert, Jean, *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers* (Briasson: París, 1751-1765).
- López Castán, Ángel, “Mattia Gasparini: Trayectoria vital y profesional de un artista veneciano al servicio de Carlos III”, *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte* 28 (2016), 153-170. <https://doi.org/10.15366/anuario2016.28.008>
- Morales Piga, María Luisa, “Andrés de la Calleja” (Tesis doctoral. Universidad Complutense, Madrid, 2016).
- Paz y Meliá, Antonio, *Serie de los más importantes documentos del Archivo y Biblioteca del Excmo. señor Duque de Medinaceli / elegidos por su encargo y publicados a sus expensas por A. Paz y Meliá*. (Madrid, 1915-22).
- Relación extensa de la magnífica entrada, que hicieron nuestros muy amados Monarcas Don Carlos Tercero, y Doña María Amalia de Sajonia en esta Imperial Corte de Madrid el día 13 de Julio de este año de 1760*. (Con licencia: En Madrid. Año de 1760).
- Terrier, Terrier, “La mode des espagnolettes, Oppenord et Juvarra”, *Antologia di Belle Arti* 27-28 (1985), 123-146.
- Wackernagel, Rudolf H., *Der Französische Krönungswagen von 1696-1825*. (Walter de Gruyter & Co., Berlín, 1966). <https://doi.org/10.1515/9783110838275>
- , “La voiture du sacre de Louis XVI, un vestige retrouvé en Suisse” en *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle* (Versailles: Association pour l’académie d’art équestre de Versailles, 2000), 143-155.

*Para salir en público...*

Recibido: 5 de mayo de 2021  
Aceptado: 21 de junio de 2021