

## LOS MAESTROS DE HACER COCHES Y SU PUGNA CON LOS PINTORES: UN APUNTE SEVILLANO DE LA DIALÉCTICA GREMIO-ACADEMIA

POR ÁLVARO RECIO MIR

Reseña histórica del gremio sevillano de maestros de hacer coches y de su trascendencia artística. En particular, se analiza un enfrentamiento de finales del siglo XVIII entre los maestros de hacer coches y los pintores, en el marco general de la dialéctica gremio-academia.

Historical reference about the Sevillian guild of magisters in making coaches and its artistic significance. It is particularly analysed a confrontation between the magisters of making coaches and the painters at the end of the XVIII th century, in the general framework of the guild-academy dialectics.

*“Sevilla y Jerez. No hay enganches como los sevillanos; no hay caballos como los de Jerez. Ni marco más suntuoso, más lleno de color para envolverlos ni plataforma más adecuada para lucirlos y ponerlos en valor, que esa Feria sevillana del mes de abril... Feria de Abril maravillosa, siempre igual, como si la vida se hubiera parado en ella”.*

Luis Soler, *Historia del coche*.

Pese al evidente carácter tópico de la cita, no le faltaba razón a Luis Soler: “*como si la vida se hubiera parado*”. Eso fue, precisamente, lo que le ocurrió a los coches, que fueron desbancados por la irrupción primero del ferrocarril y, sobre todo, del automóvil más tarde hasta quedar por completo parados poco después de la I Guerra Mundial. Significativamente, el culto a la velocidad iba a caracterizar a los movimientos de vanguardia —y aún a todo el siglo XX—, en especial al Futurismo, que con irracional ímpetu juvenil la elevó a la categoría de mito, llegando a afirmar que “*un automóvil de carreras, con su caja adornada de gruesos tubos que se dirían*

*serpientes de aliento explosivo... un automóvil de carreras, que parece correr sobre metralla, es más hermoso que la Victoria de Samotracia*". Quizá tuvieran razón los futuristas, pero de lo que no cabe duda es de que, como señaló el aludido Soler, "los viejos coches han muerto, como se murió la época que los animaba. Como todo muere... Ya han entrado en la categoría de piezas de museo, desde donde parecen salmodiar un noli me tangere y pregonar otro nadie nos mueva"<sup>1</sup>.

Pero antes, mucho antes de que eso ocurriera el coche se convirtió en un elemento tan característico del Antiguo Régimen –y con él de su arte– que resulta enormemente ilustrativo para su inteligencia. En su fascinante historia fueron esenciales, junto a las técnicas, cuestiones sociales y artísticas, apenas intuidas aún por la historiografía y de las que en adelante haremos un apretado apunte<sup>2</sup>.

## I. EL GREMIO SEVILLANO DE MAESTROS DE HACER Y GUARNECER COCHES

El coche –entendido como vehículo de tracción animal para el transporte de personas y suspensión mediante ballestas y correas, lo que lo distingue de los carros– llegó a España en el siglo XVI, afirmándose incluso que fue en 1548 cuando se vio circular el primero por las calles de Madrid. No tenemos datos tan precisos de Sevilla, pero todo parece indicar que ya entonces abundaban en ella al amparo de la gran epopeya americana. En un principio contaron con la oposición general de la ciudad, cuyo trazado parecía por completo incompatible con la intensa circulación

---

1. SOLER, Luis: *Historia del coche*. Madrid, Cigüeña, 1952. Págs. 153 y 150 respectivamente. Sobre los manifiestos futuristas, mucho más muertos en la actualidad que los viejos coches, véanse CHIPP, Herschel B.: *Teorías del arte contemporáneo. Fuentes artísticas y opiniones críticas*. Madrid, Akal, 1995. Págs. 304-332 y GONZÁLEZ GARCÍA, Ángel; CALVO SERRALLER, Francisco y MARCHÁN FIZ, Simón: *Escritos de arte de vanguardia 1900-1945*. Madrid, Turner, 1979. Págs. 127-164. Acerca de los coches de la *Feria de Abril maravillosa* véanse BRAOJOS GARRIDO, Alfonso (coord.): *Coches y enganches en la Feria de Sevilla*. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 1999 y RIVERO MERRY, Luis: *Manual de enganches*. Sevilla, Caja Rural, 1986.

2. No ha corrido mejor suerte en este sentido el automóvil, también de historia apasionante y paralela a la del arte del siglo XX. Pese a ello no queremos dejar de citar el ya clásico PANOFSKY, Erwin: "Los antecedentes ideológicos del radiador del Rolls Royce", en PANOFSKY, Erwin: *Sobre el estilo. Tres ensayos inéditos*. Edición de Irving Lavin. Barcelona, Paidós, 2000. Págs. 153-197, en cuya página 192 se afirma: "La composición de este radiador resume, de hecho, doce siglos de preocupaciones y aptitudes anglosajonas: oculta una admirable pieza de ingeniería detrás de un templo frontal palladiano; pero este templo frontal palladiano está coronado por la alada "Silver Lady" ("Dama de plata") en la cual el art nouveau parece animado con el espíritu de un no mitigado "romanticismo"... ¡Ojalá nunca cambie!". Véanse también *Garaje, imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX*. Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2000 y, con un carácter más general, "La belleza de las máquinas", en ECO, Umberto: *Historia de la belleza*. Barcelona, Lumen, 204. Págs. 378-399. Estando ya en imprenta este artículo ha aparecido *Historia del carruaje en España*, obra de varios autores publicada por Fomento de Construcciones y Contratas.

de coches y de carros que esos momentos empezó a producirse en sus principales calles. No obstante, el Ayuntamiento sevillano, con una inusitada visión de futuro, pronto comprendió que, más que limitar su circulación—como auspiciaba la normativa regia—, había que ordenarla y regularla. De esta manera potenció la eliminación del viario de los obstáculos que dificultaban el tráfico y, sobre todo, su ensanchamiento, alineación y pavimentación<sup>3</sup>.

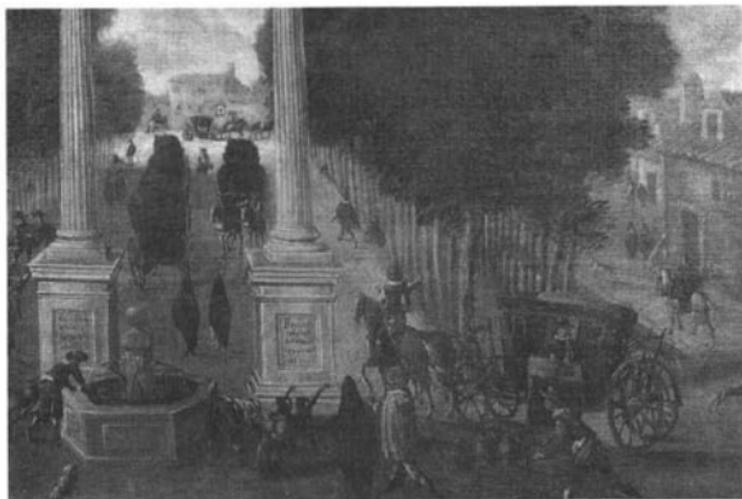
Es más, en esa adaptación de la ciudad a la nueva realidad circulatoria, ¿acaso no podría ser entendida la Alameda de Hércules como una suerte de singularísimo circo *all'antica* en la no menos singular *Roma triunfante* en la que Sevilla se había convertido según Cervantes? En tal sentido cabe recordar que el analista Ortiz de Zúñiga señalaba un siglo más tarde en referencia a la Alameda: “*este sitio en las calurosas noches (es) frecuentado de innumerables coches, que lo hacen paseo memorable de todo el mundo*”. De ello dan fe las vistas de la Alameda, en especial la del Colegio de los Ingleses de Valladolid, que la muestra convertida en un regularizado circuito de carruajes<sup>4</sup>. (Lám. 1)

En cualquier caso, ya con anterioridad, en la célebre vista de la ciudad del Museo de América de Madrid, de finales del siglo XVI, aparecen, por primera vez en la iconografía de Sevilla, entre un gran número de barcos, algunos coches. La cantidad y variedad de estos últimos aumenta significativamente en la amplísima perspectiva de la ciudad editada por Janssonius en 1617, cuya sola contemplación permite comprender de inmediato su enfática divisa: “*Qui non ha visto Sevilla non ha vista maravilla*”. A partir de ese momento los coches se hacen habituales en la abundante iconografía de la ciudad<sup>5</sup>. (Láms. 2 y 3)

3. La referencia madrileña la tomamos de SOLER, Luis: *Historia del coche... op. cit.* Pág. 45. La adaptación del urbanismo sevillano —ya apuntada en MORGADO, Alonso de: *Historia de Sevilla en la qual se contienen sus antigüedades, grandezas y cosas memorables en ella acontecidas desde su fundación hasta nuestros tiempos*. Sevilla, Andrea Pescioni y Juan de León, 1587. Fols. 47 vto. y 48 (existe facsímil, Sevilla, Colegio oficial de aparejadores y arquitectos técnicos, 1981)— es tratada *in extenso* en ALBARDONEDO FREIRE, Antonio J.: *El urbanismo de Sevilla durante el reinado de Felipe II*. Sevilla, Guadalquivir, 2002. Pág. 81 y ss. Sobre la normativa regia remitimos, además de a este último libro, a HORCAJADA, Rómulo: *Coches y carrozas*. Madrid, Publicaciones españolas, 1959. Págs. 14 y 15 y a *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 1977. Pág. 141 y ss.

4. ORTIZ DE ZÚÑIGA, Diego: *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, metrópoli de la Andalucía, que contienen sus más principales memorias desde el año de 1246, en que emprendió conquistarla del poder de los moros el gloriosísimo rey San Fernando III de Castilla y León, hasta el de 1671 en que la Católica Iglesia le concedió el culto y título de bienaventurado*. 5 vols. Madrid, Imprenta Real, 1796. Edición de Antonio M<sup>o</sup> Espinosa y Cárcel sobre la príncipe, Sevilla, 1672. Vol. 4<sup>o</sup>, págs. 70 y 71 (existe facsímil, Sevilla, Guadalquivir, 1988).

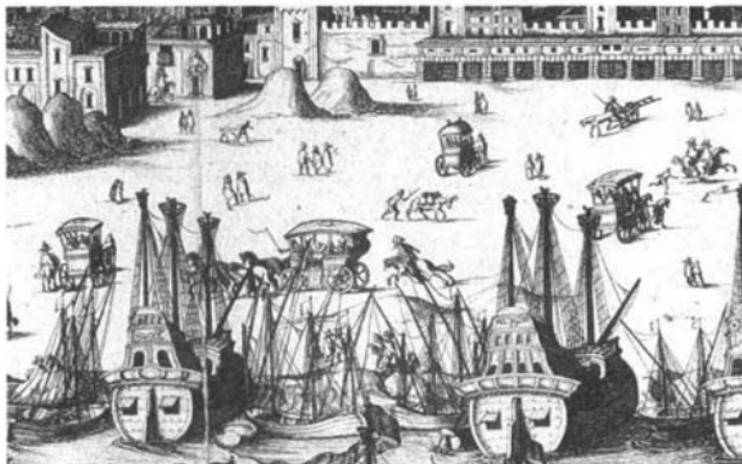
5. Véanse CABRA LAREDO, M<sup>o</sup> Dolores y SANTIAGO PÁEZ, Elena M<sup>o</sup>: *Iconografía de Sevilla 1400-1650*. Madrid, El Viso, 1988; SERRERA, Juan M.; OLIVER, Alberto y PORTÚS, Javier: *Iconografía de Sevilla 1650-1790*. Madrid, El Viso, 1989 e *Iconografía de Sevilla 1790-1868*. Madrid, El Viso, 1991.



Lám. 1. Anónimo, *Alameda de Hércules de Sevilla*, primera mitad del siglo XVII. Valladolid, Colegio de los Ingleses. Detalle.



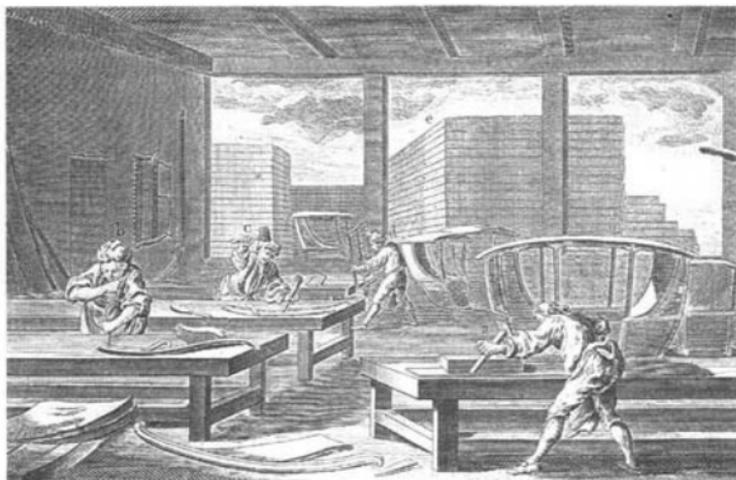
Lám. 2. Anónimo, *Vista de Sevilla desde Triana*, finales del siglo XVI. Madrid, Museo de América. Detalle.



Lám. 3. Anónimo, editado por Joannes Janssonius, *Vista de Sevilla desde Triana*, 1617. Londres, The British Museum. Detalle.

No debe olvidarse en relación a tal evolución, como apunta Rafael Atienza, que pocos ingenios como el coche tuvieron –y aún tienen– tanta capacidad para la representación y la exhibición del lujo e incluso para el ejercicio de la más desafortunada ostentación. Atendiendo a la singular realidad de la Sevilla Moderna –*archivo de las riquezas del mundo, parte de España más mejor que el todo, atalaya de la vida humana, no ciudad sino orbe*–, no extraña que queden testimonios tan significativos como uno de 1626, que señala “*que a muchos a los que les falta caudal para sustento de un coche se desangran por tenerlo, forzados por la inoportunidad de sus mujeres, que son las que más aprietan hasta asolar a sus maridos, con que cada día se va multiplicando el número infinito de coches*”. Su uso se generalizó de tal modo que en 1634 Rodrigo Caro lamentaba, en alusión al ejercicio de la lidia y de la jineta –a las que los caballeros sevillanos tan aficionados habían sido tradicionalmente–, que “*con estas blandas delicias de los coches todas aquellas acciones varoniles y militares se van olvidando*”<sup>6</sup>.

6. La idea de Atienza es apuntada en la pág. 16 de su agudísimo prólogo a RIVERO MERRY, Luis: *Carruajes y guarneses en Andalucía*. Sevilla, Caja Rural, 1999, de cuya pág. 25 tomamos la cita de 1626. Para la cita de 1634 véase CARO, Rodrigo: *Antigüedades y principado de la ilustrísima ciudad de Sevilla y chorographía de su convento iurídico o antigua chancillería*. Sevilla, Andrés Grande, 1634. Fol. 25 (existe facsímil, Sevilla, Alfar, 1998). Otra cita similar a la última referida en el texto aparece en ÍÑIGUEZ, Benito: *El traje del jinete andaluz y la guarnición de su caballo*. Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 1987. Pág. 10.



Lám. 4. Taller de maestro de hacer coches según *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alambert, París, 1751.

No es de extrañar que pronto abundaran en Sevilla maestros dedicados a la construcción de coches como una especialidad más de la carpintería. Gestoso ofrece al respecto diversos datos de la segunda mitad del siglo XVI en su *Diccionario*, que se hacen lógicamente más abundantes en la centuria siguiente. No obstante, las *Ordenanças de Sevilla*, ni en su edición príncipe de 1527 ni en su reimpresión de 1632, aluden a tal actividad. Pero la construcción de coches creció de tal forma que pronto los maestros de este arte se agruparon en un gremio, como ocurrió en Madrid en 1666. En Sevilla el denominado oficialmente “*gremio de maestros de hacer y guarnecer coches*” apareció en 1707<sup>7</sup>.

De muy pocos años después, en concreto de 1714, conocemos una sucinta memoria “*de los oficiales que tiene el gremio de hacer coches de la ciudad de Sevilla... por razón de alcabalas*”. Por la misma se sabe que sus miembros eran

7. Véanse respectivamente GESTOSO Y PÉREZ, José: *Ensayo de un diccionario de los artífices que florecieron en Sevilla desde el siglo XIII al XVIII inclusive*, 3 vols. Sevilla, La Andalucía Moderna, 1899. Vol. 1º, págs. 109-112 y 3º, págs. 75-76; *Ordenanças de Sevilla*. Sevilla, Otaiša, 1975. Fols. 148-149 vto.; LÓPEZ CASTÁN, Ángel: “La construcción de carruajes y el gremio de maestros de coches de la Corte durante el siglo XVIII”. *Boletín del Museo e Instituto “Camón Aznar”*, nº 23, págs. 99-115. Zaragoza, 1986 y BERNAL, Antonio M.; COLLANTES DE TERÁN, Antonio y GARCÍA BAQUERO, Antonio: “Sevilla: de los gremios a la industrialización”. *Estudios de historia social*, nº 5-6, pág. 84. Sevilla, 1978.



Lám. 5. Taller de maestro de hacer coches según *L'art du menuisier-carrossier* de A. J. Roubo, París, 1771.

entonces diez, ofreciéndose, además de sus nombres, la localización de sus respectivos talleres<sup>8</sup>. (Láms. 4 y 5)

A ello podemos añadir en esta ocasión un nuevo registro gremial, fechado en 1762 y realizado por mandato del asistente de la ciudad con motivo de la “*Única contribución*”, proyecto de unificación fiscal para cuya puesta en práctica el Estado quiso saber previamente la utilidad de los diversos profesionales, que es lo que se especifica en nuestro documento. De su redacción se ocupó Miguel Tavares, “*maestro de coches y veedor de esta ciudad de hazer y guarnecer coches*”, que hizo un listado de “*los maestros, oficiales y aprendices que dicho gremio tiene y mantiene todo el año*”. En el mismo se indica que los maestros eran doce y otros tantos los talleres de coches que entonces había en Sevilla<sup>9</sup>. Por lo general estos talleres, que no se concentraban en una zona concreta de la ciudad, contaban con un oficial y un aprendiz y en todos los casos, menos en uno, la utilidad anual del maestro se calculaba en 550 reales de vellón. La excepción era el taller de Ignacio de la Rosa, que se encontraba en la calle Bayona, parroquia del Sagrario, el cual

8. GESTOSO Y PÉREZ, José: *Ensayo de un diccionario de los artífices...* op. cit. Vol. 3<sup>o</sup>, pág. 76.

9. No obstante, el número de agremiados oscilaba considerablemente ya que en 1714 eran 23, en 1745 49, en 1753 53, en 1760 36 y en 1791 35. Véase BERNAL, Antonio M.; COLLANTES DE TERÁN, Antonio y GARCÍA BAQUERO, Antonio: “Sevilla: de los gremios a la industrialización”... op. cit.

contaba con cuatro oficiales y tenía unos beneficios de 1.650 reales, el triple que el resto de sus colegas. A ello hay que añadir que los maestros sumaban unas ganancias anuales de 21.600 reales en concepto de jornal. Por su parte, la suma de los jornales de los oficiales, que eran catorce, alcanzaba los 15.210 reales, mientras que la de los diez aprendices referidos 4.050<sup>10</sup>.

10. Archivo Municipal de Sevilla, Sección 2ª, carpeta 335, “Única contribución”, fols. 133 vto.-135 vto. La existencia de este documento fue referida en PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ, Alfonso: “Sobre Cayetano de Acosta, escultor en piedra”. *Revista de arte sevillano*, nº 2, págs. 35-42. Sevilla, 1982. Pág. 41, donde se transcribe el documento relativo a tallistas y escultores. El texto de nuestro documento es el siguiente:

“Relación jurada que yo, Miguel Tavares, maestro de coches y veedor de esta ciudad de hazer y guarnezer coches doy de los maestros, oficiales y aprendizes que dicho gremio tiene y mantiene todo el año y es como sigue:

<i>Cocheras de Pineda, parroquia de San Andrés, utilidades además del jornal</i>		
Maestro .....	Manuel de Flores .....	550
Oficial.....	Alonso Rodríguez.	
Aprendiz .....	Juan Ascensio, aprendiz.	
<i>Calle Dados, plaza de San Salvador</i>		
Maestro .....	Juan Portela .....	550
(fol. 134) oficial.....	Antonio García.	
Aprendiz .....	Juan García.	
<i>Calle Bayona, parroquia del Sagrario</i>		
Maestro .....	Ygnacio de la Rosa.....	1.650
Oficial.....	Félix de Reyna.	
Oficial.....	Pedro Pérez.	
Oficial.....	otro que se llama Juan y no se sabe su apellido	
Oficial.....	Juan de Ojeda.	
<i>Calle de las Vírgenes, parroquia de Santa María Magdalena</i>		
Maestro .....	Fernando Romero Conde .....	550
Oficial.....	Diego Romero Conde.	
Aprendiz .....	Basilio Conde.	
<i>Calle de los Boteros, parroquia de San Ildefonso</i>		
Maestro .....	Juan González.....	550
(fol. 134 vto.) Oficial.....	Antonio González.	
Aprendiz .....	mantiene un aprendiz y no sé como se llama	
<i>Plaza de Santo Tomás, parroquia del Sagrario</i>		
Maestro .....	Francisco Ruiz .....	550
Oficial.....	Joseph Pérez.	
<i>Plazuela de San Bartolomé</i>		
Maestro .....	Isidoro Pérez.....	550
Oficial.....	Francisco González.	
<i>Calle de las Armas, parroquia de San Vicente</i>		
Maestro .....	Joseph Benítez.....	550
Oficial.....	Diego Benítez.	
Aprendiz .....	Antonio Samorano.	

Pese a esta estructura gremial perfectamente articulada, los maestros de coches tuvieron conflictivas relaciones con otros profesionales. Resulta lógico pensar en primer lugar en los carpinteros, de cuyo gremio se desgajaron. Igualmente estrecha fue la relación con tallistas, escultores y ensambladores. En tal sentido Cayetano de Acosta y Julián Jiménez, en el informe para la “Única contribución” de tallistas y escultores, denunciaron que su arte se encontraba en decadencia debido, entre otros motivos, a que los “maestros de coches ajustan por sí el tallado de los coches”<sup>11</sup>.

Esta afirmación resulta del máximo interés ya que señala un paralelismo evidente entre retablos y coches. A este respecto hay que señalar que a finales del siglo XVII, precisamente cuando se iniciaba el apogeo del retablo barroco español, empezaron a construirse coches de madera tallada y dorada<sup>12</sup>. Es de suponer que los ornamentos de retablos y coches fueran a partir de entonces de la mano, como manifiestan en Francia y Portugal los coches de Luis XV y Juan V, de desbordante carácter escultórico<sup>13</sup>.

*Calle de las Armas, parroquia de San Miguel*

Maestro ..... Joseph García, con dos aprendices

(fol. 135) *Calle de San Acasio, parroquia de la Magdalena*

Maestro ..... Joseph Benegas ..... 550

Oficial..... Fernando González.

Aprendiz ..... un aprendiz, se ignora su nombre.

*Calle Génoba, parroquia del Sagrario*

Maestro ..... Florencio García..... 550

Oficial..... Luis, no se sabe el apellido.

Aprendiz..... Bernardino Escobar.

*Plaza del Correo, parroquia de San Pedro.*

Maestro ..... Miguel de Tavares ..... 550

Oficial..... Manuel de Amarillo.

Aprendiz ..... Juan Brabo.

*Esto es quanto he podido informarme y sacar en limpio y por ser verdad lo (fol. 135 vto.) lo firmé en Sevilla a veinte y dos de marzo de mil setezientos sesenta y dos años. Ysidoro Pérez, Miguel Tavares.*

(En el margen del folio 135 vto.): Yndustria..... 7D150

Jornales: maestros ..... 21D600

Oficiales ..... 15D210

Aprendizes..... 4D050

48D010”

11. PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ, Alfonso: “Cayetano de Acosta...” *op. cit.* Pág. 38.

12. TURMO, Isabel: *Museo de carruajes*. Madrid, Patrimonio Nacional, 1969. Pág. 7.

13. Para el caso francés véase TERRIER, Max: *Guide du Musée de la Voiture*. París, Réunion des Musées Nationaux, 1992. La fabulosa colección lusitana es tratada en BESSONE, Silvana: *O Museu Nacional dos coches*. Lisboa, Instituto português de museus-Fondation Paribas, 1993. En España apenas quedan coches en los que comprobar la relación con los retablos barrocos, ya que el incendio del Alcázar de Madrid de 1734 destruyó la mayoría de los de la Corona y en la actualidad los más antiguos



Lám. 6. Lucas Valdés, *Carlos II ofreciendo su coche a un sacerdote*, principios del siglo XVIII. Sevilla, Iglesia del Hospital de Venerables Sacerdotes. Detalle.

En Sevilla, según indican Acosta y Jiménez, los maestros alternaron en retablos y coches la ejecución de labores escultóricas y de talla, como si fuesen una misma realidad artística. Cabe imaginar, por tanto, que los coches, al menos los más suntuosos, debieron ser anegados por la marea de rocalla que entonces alcanzó su pleamar en los retablos. Lamentablemente no se conserva ningún ejemplar de carruaje que permita abundar en tal relación, que habría aún que extender a la construcción de barcos, de la que fue singularísimo antecedente renacentista la galera de don Juan de Austria para la batalla de Lepanto<sup>14</sup>.

No obstante, la pintura sevillana y toda su iconografía se convierten de nuevo en fuente para el estudio de este asunto. Quizá el mejor ejemplo de ello sea el

del Patrimonio Nacional son neoclásicos, resultando excepcionales los anteriores. Véanse TURMO, Isabel: *Museo de carruajes... op. cit.* y GALÁN, Eduardo: "Lujo sobre ruedas. En torno a la restauración de dos carruajes del Patrimonio Nacional". *Reales Sitios*, nº 155, págs. 68-73. Madrid, 2003.

14. Buena prueba de la relación de la construcción naval con la historia del arte son *Modelos de arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*. Barcelona, Lunberg, 2004 y LEEK, Michael E.: *El arte de la ilustración náutica. Un tributo visual a los éxitos de los ilustradores de marinas clásicas*. Vizcaya, Status, 2004. Sobre los retablos referidos tratamos en "El retablo rococó" en HALCÓN, Fátima; HERRERA, Francisco y RECIO, Álvaro: *El retablo barroco sevillano*. Sevilla, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, 2000. Págs. 173-234.

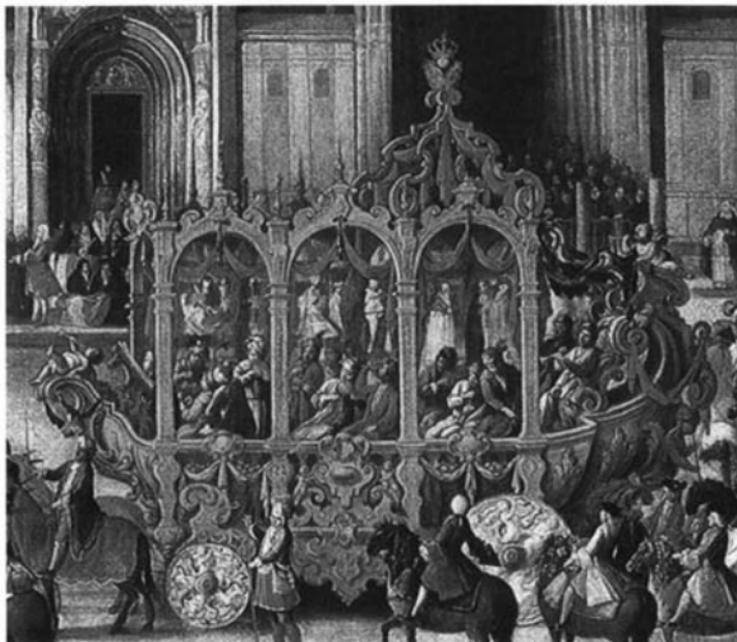


Lám. 7. Anónimo, *Alameda de Hércules de Sevilla*, hacia 1770. Osuna (Sevilla), Monasterio de la Encarnación. Detalle.

mural de Lucas Valdés en la iglesia del hospital de Venerables Sacerdotes de Sevilla que representa a *Carlos II ofreciendo su coche a un sacerdote*. En esta pintura de principios del siglo XVIII el coche representado, todo él de madera dorada y cuya caja la articulan cuatro columnas salomónicas, está recubierto de una carnososa decoración, destacando las cariátides que flanquean su pescante y que nos recuerdan poderosamente a las que usaría a mediados de dicho siglo Manuel García de Santiago en sus retablos. También interesante es la imagen de la Alameda que reflejan los azulejos del convento de la Encarnación de Osuna, de hacia 1770 y donde se ven otros dos coches, en uno de los cuales se apunta la presencia de la rocalla. Incluso, cabría entender como recreaciones fantásticas de coches los carros de la máscara celebrada por la Fábrica de Tabacos con motivo de la exaltación al trono de Fernando VI, en especial el carro del Pregon. (*Láms. 6, 7 y 8*)

## II. LOS ARGUMENTOS DE JOSÉ RUBIRA Y JOAQUÍN CABRAL BEJARANO ANTE EL ENFRENTAMIENTO CON LOS MAESTROS DE HACER COCHES

Un curioso caso de intrusismo profesional sufrido por los maestros de hacer coches fue el del pintor José Rubira, miembro de la Escuela de las Tres Nobles Artes de Sevilla. Rubira logró que el Ayuntamiento primero y Carlos III después le permitiesen fabricar coches, organizando un taller en el que no sólo se pintaban y charolaban, sino que se construían por completo. Su éxito fue tal que pronto contó



Lám. 8. Domingo Martínez, *Máscara de la Fábrica de Tabacos de Sevilla en celebración de la exaltación al trono de Fernando VI, Carro del Pregón*, 1746. Sevilla, Museo de Bellas Artes. Detalle.

con diez oficiales y aprendices, realizando coches de tal calidad que se tuvieron "por de fábrica inglesa". No es de extrañar que a su muerte, en 1788, el también pintor y miembro de la misma Escuela Joaquín Cabral Bejarano le sucediese al frente del taller y solicitase al conde de Floridablanca que "se digne inclinar la piedad del Rey a que conceda la misma facultad que al referido don Joseph de Rubira para que el gremio no le impida la construcción de los coches"<sup>15</sup>.

15. Archivo del Real Alcázar de Sevilla (en adelante A.R.A.S.), Caja 331, expediente 18. Los documentos de este expediente, la licencia de Rubira y la solicitud de Cabral Bejarano, fueron parcialmente transcritos por Gestoso, sin dar la signatura actual de los mismos por la que en estas páginas nos referimos a ellos. Véase GESTOSO Y PÉREZ, José: *Ensayo de un diccionario de los artesanos...* op. cit. Vol. 1º, págs. 110-112. En relación con este pleito cabe recordar que una real cédula de Carlos III de 1772 permitió establecerse en Madrid a maestros de coches de otras capitales de Europa después de que fueran aprobados por el gremio. La figura de Carlos III resulta esencial en la evolución del coche

Esta última mención se debe a que el gremio de maestros de coches, ante la intromisión de Rubira, se había defendido con todas sus fuerzas. Así, la documentación consultada señala que cuando el taller de Rubira “*se hallaba en el mayor auge, se le han embargado todos los efectos de él y cortado la enseñanza de los jóvenes*”. Ante ello el pintor solicitó el amparo real y Carlos III resolvió en 1783, a través de Floridablanca, “*que se le desembarguen desde luego sus efectos al citado Rubira y no se le impida con pretexto ni motivo alguno el libre ejercicio de su fábrica de coches y la enseñanza en ella*”<sup>16</sup>.

Ahora bien, más que los propios hechos, lo más interesante de todo ello son los argumentos de Rubira y Cabral Bejarano en defensa de su actividad y, por supuesto, en contra de la del gremio. Todo ello no es más que un típico enfrentamiento entre artistas académicos y gremiales, tan propio de la España de Carlos III, con la intención de defender cada uno su actividad artística y, sobre todo, su particular forma de llevarla a cabo<sup>17</sup>.

Así, la argumentación de Rubira se basaba en cuestiones intelectuales y de formación, ya que afirmaba “*haverse aplicado a la arquitectura y escultura y a otros estudios*”, lo que le permitió “*la fábrica de un coche como obra propia de un profesor de las Nobles Artes, cuya invención pertenece a la maquinaria, que es una de las partes de la matemática*”. Ello posibilitó “*haber salido de su empresa con mucha exactitud y pintado y barnizado el coche con la mayor perfección, de suerte que se tubo por de fábrica inglesa*” y la concesión de las referidas licencias municipal y real para desarrollar tal actividad. Por otro lado, Rubira señalaba que

---

en España, ya que sus medidas liberalizadoras terminaron con las restricciones impuestas por Felipe V, lo que llevó a este arte, al que el monarca era muy aficionado, a su máximo esplendor. Véanse SOLER, Luis: *Historia del coche...* op. cit. Pág. 74 y LÓPEZ CASTÁN, Ángel: “La construcción de carruajes...” op. cit. Págs. 102 y 103. Sobre la actividad pictórica de Rubira véase VALDIVIESO, Enrique: *Pintura barroca sevillana*. Sevilla, Guadalquivir, 2003. Págs. 577 y 578; sobre la de Cabral Bejarano, de la que apenas nada se sabe, VALDIVIESO, Enrique: *Historia de la pintura sevillana. Siglos XIII-XX*. Sevilla, Guadalquivir, 2002. Pág. 368.

16. A.R.A.S., Caja 331, expediente 18. Enfrentamientos anteriores entre pintores y maestros de hacer coches son apuntados en ARANDA BERNAL, Ana: “Los gremios de Sevilla. La articulación del medio artístico durante la Edad Moderna”, en *Creación y forma. Los gremios, artes y oficios de la Semana Santa sevillana*. Sevilla, Ayuntamiento, 2005. Págs. 21-31, en especial la 30.

17. A enfrentamientos parecidos en otras actividades nos hemos referido en “La pugna entre académicos y gremios: Molner y los Cano”. *Academia*, nº 91, págs. 41-50 y “La escultura sevillana y la Academia de San Fernando o el ocaso de una escuela”, en prensa. Estas cuestiones han sido tratadas en el ámbito de la platería en SANZ, M<sup>o</sup> Jesús: *El gremio de plateros sevillano. 1344-1867*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 1991. Para una visión general de tan interesante asunto véanse, entre otros, BEDAT, Claude: *La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (1744-1808). Contribución al estudio de las influencias estilísticas y de la mentalidad artística en la España del siglo XVIII*. Madrid, Fundación Universitaria Española-Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, 1989; RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ DE CEBALLOS, Alfonso: *El siglo XVIII. Entre tradición y academia*. Madrid, Silex, 1992; BELDA NAVARRO, Cristóbal: *La ingenuidad de las artes en la España del siglo XVIII*. Murcia, Academia Alfonso X El Sabio, 1993 y GARCÍA MELERO, José Enrique: *Arte español de la Ilustración y del siglo XIX. En torno a la imagen del pasado*. Madrid, Encuentros, 1998.

el gremio, además de su ruina, buscaba “*conservarse en la facultad exclusiva de hacer malos coches, como ignorantes del dibujo*”<sup>18</sup>.

En la misma línea abundaba la argumentación de Cabral Bejarano, que a lo anterior sumaba su deseo “*de hacer brillar el buen gusto*” y “*la perfección a que es susceptible el Arte*”. De igual forma, hacía hincapié en su interés docente e incluso económico -cuestiones ambas que tantísimo preocupaban a los ilustrados-, ya que los coches del taller de Rubira, que él pretendía continuar, eran más duraderos que los que se importaban de Inglaterra “*y con una baja de precio bastante considerable*”. Por último, indicaba que con su actividad “*no sólo reinará la libertad, la aplicación y el buen gusto, si no que las artes y oficios saldrán de la esclavitud en que han estado hasta que Vuestra Excelencia* (en referencia al conde de Florida-Blaca) *las ha tomado bajo su poderosa protección*”<sup>19</sup>.

Ahora bien, ¿animaba en verdad a Rubira y Cabral Bejarano un espíritu tan liberal y académico como el que exponían en sus argumentaciones? No lo creemos. Es más, suponemos que tal *liberalidad* y *academicismo* eran enarbolados sólo en propio beneficio, de manera que forzaron y traicionaron los ideales de la Academia en pos de su interés personal. Precisamente entonces la construcción de coches alcanzaba en España un enorme desarrollo, llevándose a cabo suntuosos ejemplares ricos en golpes de talla y labores pictóricas. En la Corte algunos pintores llegaron a especializarse en el ornato de coches, mientras en Sevilla sabemos que Domingo Martínez y Juan de Espinal ejercieron esa actividad al menos ocasionalmente. Por ello, suponemos que Rubira y Cabral Bejarano pretenderían solventar su poco éxito como pintores –sus carreras eran insignificantes por sus limitadas cualidades técnicas– regentando el citado taller de coches<sup>20</sup>.

Son varios los detalles que nos inducen a dudar de la sinceridad de las palabras de ambos pintores. En primer lugar, lo que buscaban en verdad era alcanzar la exclusividad de su actividad, es decir, el privilegio del que tradicionalmente habían gozado los gremios, pero en esta ocasión circunscrito a un solo maestro y a un solo taller. Por otro lado, a pasar de que ambos argumentan a su favor un generoso espíritu docente, todo nos hace suponer que sus jóvenes discípulos, a

18. A.R.A.S., Caja 331, expediente 18. En relación con la aludida apariencia inglesa de los coches, cabe recordar que entonces la hegemonía continental en la construcción de coches pasaba de Francia a Inglaterra, SOLER, Luis: *Historia del coche... op. cit.* Pág. 87 y TURMO, Isabel: *Museo de carruajes... op. cit.* Pág. 17. La presencia de coches ingleses en Sevilla es documentada en CAMPESE GALLEGO, Fernando J.: *Los comuneros sevillanos del siglo XVIII. Estudio social, prosopográfico y genealógico*. Sevilla, Fabiola de publicaciones hispalense, 2004. Págs. 192 y 213. La ingente documentación recogida en esta última obra nos informa, además, de la variedad de vehículos existentes en la Sevilla de la segunda mitad del siglo XVIII: carrozas antiguas, coches a la española, berlinas, cupés, etc.

19. A.R.A.S., Caja 331, expediente 18.

20. La referencia madrileña la tomamos de LÓPEZ CASTÁN, Ángel: “La construcción de carruajes...” *op. cit.* Pág. 105, mientras la sevillana de PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ, Alfonso: *Manuel Rivero. Los encargos artísticos de un mercader andaluz del siglo XVIII*. Huelva, Diputación de Huelva, 2005. Pág. 143.

los que significativamente llamaban oficiales y aprendices, es decir, empleando la tradicional denominación gremial, en nada debían diferir de los colaboradores y ayudantes con los que contaban los maestros de los talleres gremiales.

Pero aún hay más. No nos extrañaría que Rubira y Cabral Bejarano nada supiesen de la construcción de coches, arte de gran complejidad. Seguramente ellos sólo se dedicarían a la aplicación de la pintura y el charolado de los mismos, mientras que de su verdadera fabricación se ocuparían los oficiales del taller. Es decir, se trataría de una suerte de subbarriendo, práctica que no sólo cabría calificar como característica del sistema gremial, sino como uno de sus peores vicios. A pensar de esta forma nos conduce la afirmación de que la “*maquinaria... es una de las partes de la matemática*”. ¿No querría mejor Rubira hacer alusión, en vez de a la maquinaria, a la mecánica, la cual, al tratar del equilibrio y el movimiento de los cuerpos sometidos a cualquier fuerza, forma parte de la física y no de las matemáticas? Así lo suponemos, de igual manera que su total ignorancia al respecto le llevó a cometer tan significativo y básico error conceptual. Ello nos reafirma en la idea de que la vehemente defensa de la liberalidad del arte y del *bon gout* que tanto Rubira como Cabral Bejarano hicieron no fue más que una pose interesada y forzada, de manera que cabe concluir afirmando que su espíritu académico era aún más epidérmico y superficial que la pintura y el brillante charol que aplicaron sobre la madera de los coches.