

que, descendiendo del carromato a bastante distancia de él, formaba un plano inclinado por el que se empujaban los trozos con barras y palancas hasta acomodarlos en su mejor lugar. A continuación, caminaba la tropa de regreso, esta vez más lenta a causa de la pesada carga, no llegando al establecimiento hasta las nueve de la mañana, cuando se realizaba la descarga a la orilla del río, marcando cada trozo con las iniciales del dueño como si de reses se tratara. Resulta difícil en nuestro tiempo imaginar una escena como la descrita para la conducción de la madera. Seis inmensas máquinas rodantes, tirada cada una por siete pares de bueyes, formando una línea de quinientos metros y marchando en lo profundo de la noche por un espantoso bosque. El chirrido monótono de las ruedas, el ruido de las cadenas con que venían atados los troncos,

el traquido de los látigos para avivar a los animales y los hombres de color que los guiaban alumbraados por gruesas teas chispeantes conformaban un cuadro cuando no sorprendente. Llegados a este punto, a nuestro preciado tesoro todavía le quedaba un largo viaje. Transportado río abajo, llegaría a los almacenes del puerto e iniciaría el viaje hacia el viejo continente. Ahora apilado en las bodegas de un navío, debía enfrentarse a los caprichos del océano o a los ataques de piratas y corsarios. Quizás ahora nos será más fácil apreciar el valor que podía llegar a tener una tabla de caoba que arribara al puerto de Sevilla. Entonces no era solo una cuestión de precio, que por supuesto era muy elevado, sino que esos cargamentos estaban expuestos a una serie de peligros y dificultades que no hacían más que engrosar su calificativo de singulares. El mis-

mo Felipe II, cabeza visible de un imperio, estaba obligado a esperar la llegada de tan preciado material si quería, como hizo, utilizarlo en la construcción del Escorial!¹.



Captura de un galeón. Óleo de Jean-Antoine Gudin, que representa el abordaje de un navío español, frente a la costa de las Bahamas, por una banda de piratas franceses en el siglo XVII.

NOTAS

1. "El árbol de la caoba y su comercio" *El Instructor, o repertorio de historia, bellas letras y artes*. Londres, Febrero 1839, núm. 62. Se ha respetado ortografía y gramática original.
2. FERNÁNDEZ DE OVEDO, G.; PÉREZ VALLE, E. *Centroamérica en las crónicas de Indias*, Banco de América. 1977.Vol.3 Capitulo IX, pg. 195. Ovédo llega a Indias en 1514, permanece la mayor parte del tiempo en la Española. Tradada sus observaciones sobre la flora y la fauna, junto a otros elementos de la geografía, así como las costumbres y otras características de la población aborígen al Sumario de la Natural Historia de Indias, que se publica en Toledo en 1535. En 1532, es nombrado Cronista Mayor de Indias. En 1535, publica la primera parte de su Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano. El resto fue editado por la Real Academia de la Historia de Madrid, en cuatro gruesos volúmenes, entre 1851 y 1855. Anterior aqul sus comentarios sobre el árbol de la caoba: "Del árbol llamado caoban desta Isla Española. Caoban es un árbol de los mayores e mejores é de mejor madera é color que hay entre todos los desta Isla Española, la qua madera es asaz colorada. É hácense della muy hermosas puertas é mesas, é casax, é tablas para lo que quieren, é muy lindas vigas, é son gruesas é tiengas como las quehen é las pila la obra. En todas las partes del mundo seria estimada esta madera, é es muy recia, é hácense della muy hermosas é grandes vigas para las premas de los reynos del Indias. É los exes, é lutos, é ruedas, é todo lo demás que quieren hacer desta madera, é para los maderamientos de los edificios de las casacen esta ciudad é otras partes desta Isla es la mejor, porque demás de ser recia es hermosa é de linda tez. Verdaz es que, segund los puebllos destas partes son modernos, ella se pierde presto de la broma é carcoma. Esto puede aver casado no la cortar en sazon é tiempo conuenible, ó no la dexar enuagar, é labrarla é aserrarla vende en los edificios, sin se carar é pasar tiempo sobre ella, despues de cortada. Pero entre su va cada día en mendando en las labores, éé se corta en las menuesas."

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR SÁNCHEZ, M., ALFARITA MÉNDEZ, L. *El istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región*. Instituto de Investigaciones Históricas-Sociales. Universidad Veracruzana. Anuario X. Veracruz, 1995.
CARRERAS RIVERA, R. *Principales Maderas en muebles de estilo*. Instituto de Investigaciones Agro-Forestales. Ministerio de la Agricultura Cuba. La Habana 2010.
FERNÁNDEZ DE OVEDO, G.; PÉREZ VALLE, E. *Centroamérica en las crónicas de Indias*. Banco de América. 1977.Vol.3
HARRING, G. *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el*

3. "Cuestión de Belice" *Libro Blanco*. Secretaría de relaciones exteriores Republica de Guatemala, Octubre 1938 pg.478. "Tratado suscrito en 1763 por el conde de Aranda por una parte y el duque de Manchester por la otra. España concedió a la Gran Bretaña licencia para cortar maderas finísimas en el pequeño sector comprendido entre los ríos Hondo y Belice pero bajo la expresa condición de que tal permiso, contrario a su exclusivo objeto, se concedía siempre que se mantuviera inviolada la soberanía española sobre dicho sector, quedando además terminantemente prohibido a la Gran Bretaña construir en él fortificaciones, fundar poblados ó cultivar tierras bajo pretexto alguno".
4. AGUILAR SÁNCHEZ, M.; ALFARITA MÉNDEZ, L. "El istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región", *Instituto de Investigaciones Históricas-Sociales. Universidad Veracruzana. Anuario X. Veracruz*, 1995, p. 67-86. "Las maderas preciosas fueron sumamente explotadas durante la Colonia, en especial la caoba y el cedro. La Corona española, al exigir maderas preciosas para sus diversas necesidades, descubrió que la caoba caribañola era única para la ebanistería y, en especial, para la arquitectura naval. Por ello, comenzó un vertiginoso auge del comercio de maderas preciosas. A partir de 1626, España establece en La Habana un gran centro de construcción naval para alimentar su imponente armada mercante. Fruto de este flujo de madera provenía del Istmo de Tehuantepec, concentrándose las maderas en las bodegas de Pazo de la Fábrica, hoy Miraflores. Juan de Vez menciona en su libro El oro venío que entre 1724 y 1796 se contruyeron más de cien barcos de guerra en Cuba, junto con la explotación de maderas para la construcción de barcos de guerra, entre 1725 y 1825 se desarrolló lo que se ha llamado el siglo de oro de la caoba, pues ésta se convirtió en la madera preferida de la ebanistería inglesa, influyendo asimismo en la creación de estilos de muebles como el Chippendale y el Sheraton. El Istmo de Tehuantepec, Chiapas y Yucatán se convirtieron en abastecedores de maderas finas hasta mediados del siglo XIX".
5. Sobre corsarios y piratería en las Indias consultar: HARRING, G. *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo*

siglo XVII. Ed.Academia Nacional de la Historia de Venezuela. Brujas 1939.
LUCENA SALAMORA, M. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Ed. Mapfre, 1992.
PÉREZ DE TUDELA, A. *Mobiliario en el Escorial en tiempos de Felipe II: una aproximación documental*. Asociación para el estudio del mueble. El mueble del siglo XVI: mueble para a Edad moderna. Barcelona, 2011.
REVELS G. "Notas geográficas sobre los ingleses de Rio Negro y el comercio de la caoba en Honduras durante la época

XVII". Ed. Academia Nacional de la Historia de Venezuela, Brujas 1939; SAIZ CIDONCHA, C. *Historia de la piratería en América española*. Ed. San Martín, 1985.
SAUMON, M. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Ed. Mapfre, 1992.
6. Propiedad del primero que lo cogiere.
7. Equivalencia. Tora = 0.635002 m
8. Según la descripción que aparece en *El Instructor*, "las rancherías, forman un conjunto de casillas que muestran mucho gusto, porque los cuadrifreos que son negros, esclavos antes pero ahora libres, hacen sus casillas al estilo de sus respectivos tribus en África, entre las que sobresalen por sus mejores a la Europea, la casa del dueño del establecimiento, los almacenes y los vastos tinglados para ganado y caballería; y aunque cada trabajador hace su casa en su solo día, sin más instrumento que su hacha, el mas material del que le ofrece el bosque, la población presenta tanta apariencia, que pudiera llamarse Capita en las orillas del Paraná, del Bórbó o del Guayquil, si hubiera en ella alguna clase de iglesia".
9. El mayor del que hay memoria cortado en Honduras, según informó *El instructor* en su día media según la medida de Burgos: Largo 240 cuartos y 7 pulgadas = (50m) Ancho por dos lados, 62 pulgadas = (1,43m) Por los otros dos lados, 70 pulgadas = (1,82m) Pies superficiales, 3.219 = (1,450m). Peso en toneladas. 16 1/2, o 330 quintales.
10. Reuolón de pavilla, de filástica, o estipa hilado, cubierta de un mado compuesto de pez, graso, cera, pez comón y resina, dándose la figura de una hacha de cera, y embutandose de blanco exterior, para alimbar noches de marchas. Definición dada por *La Enciclopedia Libre Universal en español*.
11. Correspondencia entre Cristóbal de Moura o Gabriel de Zayas, Líbrea a 7 de febrero de 1578. AGN, E. 402. f. a la que hace referencia Almudena Pérez de Tudela en su artículo "Mobiliario en el Escorial en tiempos de Felipe II: una aproximación documental", publicado por la Asociación para el estudio del mueble. *El mueble del siglo XVI: mueble para la Edad moderna*. Barcelona 2011.

colonia" *Yakin Revista semestral del Instituto Hondureño de Antropología e Historia*, año 34, vol. XXV, pg. 203, 2009.
SAIZ CIDONCHA, C. *Historia de la piratería en América española*. Ed. San Martín, 1985.
VMA. Libro Blanco. Secretaría de relaciones exteriores, Republica de Guatemala, Octubre 1938.
VMA. *El Instructor, o repertorio de historia, bellas letras y artes*. Londres, Febrero 1839, núm. 62.

@ en castellano en www.estudielmueble.com

La berlina del marquès de la Torre

El 1899, l'Ajuntament de Barcelona va adquirir una berlina datada a mitjans del segle XVIII procedent de les cobxeres del marquès de la Torre. Seria el primer carruatge en figurar en un espai museístic a la capital catalana.

Text: Josep Capsir, conservador del Museu de les Arts Decoratives de Barcelona - DHUB



1. La imatge més antiga que es conserva de la berlina del marquès de la Torre ens la mostra sense pescant. 1899. ANC.

2. El primer espai museístic de la ciutat de Barcelona on es va exhibir la berlina del marquès de la Torre fou el Museu d'Arqueologia, al Castell dels Tres Dragons, com mostra la imatge. A la galeria superior un grup de persones observen les obres exposades. 1899-1902. ANC.

3. La berlina del marquès de la Torre s'exhibí al Museu d'Art Decoratiu i Arqueològic, a l'antic Arsenal de la Ciutadella. En la imatge apareix integrada a la secció de reproduccions d'escultura medieval. 1913. Arxiu Mas

El procés de venda del carruatge

A principis de juny de 1899, Joan Mojer, resident a l'illa de Mallorca i a actuant com a representant del marquès de la Torre va adreçar un escrit a l'Ajuntament de Barcelona mitjançant el qual feia oferiment, en qualitat de venda, d'un carruatge tipus berlina datat a mitjans del segle XVIII amb destinació al Museu d'Arqueologia. Aquest tema la seva seu al Castell dels Tres Dragons, l'emblemàtic edifici que Lluís Domènech i Montaner havia aixecat al Parc de la Ciutadella amb

motiu de l'Exposició Universal de 1888¹. Fernando Truyols i Despuig (Palma, 1850-1923) titular del marquesat en aquell moment, era un noble mallorquí que tenia fixada la seva residència a la casa pairal del carrer Portella a Palma, la qual encara avui conserva, pel que fa l'aspecte extern, molt de la seva antiga magnificència. L'aristòcrata va contraure matrimoni el 1876 amb Magdalena de Villalonga i Zaforteza. Fruit d'aquesta unió, el marquès de la Torre el 1899, en el moment de desprendre's del carruatge, te-

nia tretze fills. A principis del segle XX va exercir els càrrecs de diputat i senador a les Corts, en representació del partit conservador, per la circumscripció de les Illes Balears². Possiblement van ser motius de caràcter econòmic els que aconsellaven al marquès de la Torre vendre el carruatge, un vehicle que en aquelles dates havia perdut tota utilitat, però no el seu valor patrimonial. Es dona la circumstància de que setmanes després de l'oferiment al consistori barceloní moria sense descendència Joana Adelaida Rocaberti de Dameto,

comtessa de Peralada, sent Fernando Truyols i Despuig, nebot del seu difunt marit, el comte de Montenegro, un dels principals beneficiaris de l'herència, fet que facilitaria sens dubte el notable sanejament de l'economia del marquès¹. Un cop iniciat el procediment administratiu, el tinent d'Alcalde Camil Catalán, membre de la Comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona, va sol·licitar a la Junta Tècnica dels Museus Municipals d'Arqueologia, Belles Arts i Indústries Artístiques un informe per tal que fes la valoració oportuna respecte a la proposta de Joan Mojer. El referit informe emès a finals d'aquell mateix mes de juny aconsellava l'adquisició del carruatge, atès l'interès que podia tenir per al Museu d'Arqueologia així com per a l'Ajuntament de Barcelona que en qualsevol cas el podria utilitzar per actes de pública solemnitat, tant de caràcter civil com religiós. Un cop adreçat l'informe a la Comissió de Govern, un dels seus membres, el regidor Rafael Roig i Torras, emetia el seu vot particular contrari a l'adquisició del carruatge, argumentant el següent: "Pueden hacerse además muchas y poderosas objeciones en cuanto a la inversión de la cantidad, no despreciable, destinada a la adquisición de dicha carroza cuya necesidad no es, a juicio del que suscribe, de carácter perentorio, ni de imprescindible

utilidad en nuestro Museo Arqueológico, cuanto tantos y tan importantes servicios de orden urbano, higiénico y benéfico, se hallan lamentablemente desatendidos hasta ni siquiera establecidos en nuestra ciudad gracias al precario estado del Erario Municipal y a la costumbre poco laudable de atender casi siempre con preferencia a lo superfluo antes que a lo manifestamente necesario"². El Ple de l'Ajuntament celebrat el 6 d'octubre de 1899, a proposta de la Comissió de Govern i en vista de l'informe favorable emès per la referida Junta Tècnica, va acordar comprar el carruatge per la quantitat de mil set-cents pessetes. El vot particular emès pel regidor Rafael Roig i Torras no va ser doncs tingut en compte en la decisió final. Contemplada la resolució municipal amb la perspectiva del segle transcorregut des de llavors, podem afirmar que el gest per part del consistori presidit per l'alcalde Bartomeu Robert d'adquirir aquesta peça, en aquest cas, per enriquir els fons del Museu d'Arqueologia, s'ha convertit en un fet aïllat. Només en una ocasió es va tornar a repetir, pel que fa a la col·lecció municipal de carruatges, formada avui dia per un total de 18 exemplars, de la qual la peça adquirida el 1899 va ser la primera en formar-ne part. Tots els altres han arribat a l'Ajuntament de Barcelona pro-

cedents de dipòsits, llegats i donacions.

Descripció i característiques tècniques

El carruatge del marquès de la Torre correspon al model conegut com a berlina, que es caracteritza per la utilització amb un nexa d'unió entre l'eix davanter i el posterior de dues vares. Aquest fet específic, que observem en el carruatge, el diferencia del model que el precedeix, més arcaic que utilitzava com a nexa d'unió entre els dos eixos una única i pesada biga. La caixa del carruatge en forma de cub, de fusta pintada en verd, és de línia austera. Presenta a la part superior formes ondulants al llarg del seu perímetre, que coincideixen amb grans obertures. Tres a les parts laterals i una a la part frontal, contornejades amb un treball de fina talla daurada, que en alguns

4. De 1832 fins 1936 la berlina del marquès de la Torre es va exhibir al Museu de les Arts Decoratives, a l'antiga cambra dels despatxos reials del Palau de Pedralbes, conjuntament amb altres exemplars de carruatges. AFB

5. Interior de la caixa amb l'entapissat original de vellut gofrat de color carmesí, avui malauradament desaparegut. 1932-1936. AFB

6. La berlina del marquès de la Torre a les antigues cavalleries del Palau de Pedralbes. La imatge recull l'acte d'inauguració del Museu de Carruatges, presidit pel dictador Francisco Franco i l'Alcalde de Barcelona José María de Porciles, 29 de juny de 1970. AFB



4



5



6



7

casos manifesta motius ornamentals de clara ascendència rococó. Aquestes obertures fan totes elles funció de finestra i es troben dotades del corresponent vidre. Al darrere, i per a garantir la seguretat, així com la privacitat dels ocupants, la finestra en realitat és cega i en lloc de vidre va col·locada una planxa de fusta folrada amb una làmina de cuir. El sostre, significativament voltat, es troba cobert per una peça de cuir, clavetejada als seus extrems, que actuava com a eficaz impermeable en cas de pluja. Els quatre vèrtexs es troben coronats cadascun d'ells per un senzill floró de llautó. Al seu interior s'accedeix mitjançant dues portelles ubicades a la part central dels laterals de la caixa. Originàriament estava entapissat amb un teixit de vellut gofrat de color carmesí, que malauradament no ha arribat fins a nosaltres atès que una intervenció poc afortunada duta a terme segurament als anys seixanta del segle passat va comportar la seva substitució per un vellut de factura moderna. Exhibeix dues fileres de seients enfrontats amb capacitat per a un total de quatre persones. La caixa es troba suspesa sobre dues correes de cuir subjectes als corresponents travessers de forma cilíndrica acoblats als muntants, que descansen respectivament, sobre els

dos eixos del bastidor, a l'extrem dels quals es troben les rodes. Les del darrera disposen de dotze raigs engalats al botó i a les corbes que conformen la circumferència de la roda mentre que les del davant, de menor diàmetre, en tenen vuit. Totes elles es troben recobertes al seu voltant per unes estretes peces de ferro clavetejat que configuren la llanda. Sobre els muntants que descansen damunt de l'eix davanter s'aixeca una estructura de ferro que sustenta el seient del cotxer i a la part frontal d'aquests s'acoba el corresponent reposapeus³. Ocupant l'espai central de l'eix davanter se situa la giratòria, un mecanisme de fusta de forma semicircular que possibilita el gir del carruatge, i que descansa sobre dos travessers, a l'extrem dels quals trobem la varaguarda de la qual pèngem els corresponents balancins⁴. L'eix posterior suporta els muntants que sostenen la plataforma on viatjaven els lacais d'acompanyament. Aquests assistien als nobles ocupants del carruatge a l'hora d'entrar i sortir del vehicle. També havien de fer front a qualsevol incidència que aquest pogués tenir al llarg del seu trajecte, atesa la precària situació en que es trobaven al segle XVIII els camins existents a l'illa de Mallorca, on sembla ser on devia transitar,



8

en la seva època, la berlina del marquès de la Torre⁵.

El nexa d'unió de l'eix davanter i el posterior són unes lleugeres vares de fusta, col·locades perpendicularment a cada extrem, al centre de les quals, i coincidint a l'alçada de les dues portelles de la caixa, s'hi troba el corresponent pujador de ferro que servia per facilitar l'accés a l'interior. Les peces que configuren el bastidor de la berlina del marquès de la Torre són bàsicament de fusta pintada de color carabassa, encara que a les vares i en alguns dels muntants, l'ornamentació pictòrica es complementa amb un senzill motiu decoratiu en talla i filet daurat.

7. La berlina del marquès de la Torre, després de ser sotmesa a un tractament de restauració, recupera la seva policromia original. Dimensions màximes: 247x187x470 cm. Jardins del Palau de Pedralbes. 4 de febrer 1997. Foto: Josep Capisr

8. Part posterior del carruatge. Tant la caixa com el bastidor es caracteritzen per l'absència d'elements decoratius remarcables. Jardins del Palau de Pedralbes. 4 de febrer 1997. Foto: Josep Capisr

La berlina del marquès de la Torre als museus de Barcelona

La berlina del marquès de la Torre es va instal·lar al Museu d'Arqueologia a les darreries de 1899 en un espai on s'exhibien a la vegada diversitat de col·leccions. El 1902, aquestes es traslladen a l'antic Arsenal de la Ciutadella, constituint-se el Museu d'Art Decoratiu i Arqueològic, on també estaria present aquest carruatge, integrat sorprenentment durant cert temps a la secció de reproduccions d'escultura medieval.

Amb l'adveniment de la República el 1932, l'edifici de la Ciutadella es va habilitar com a Parlament de Catalunya i les col·leccions aplegades al Museu d'Art Decoratiu i Arqueològic es van traslladar. El Palau de Pedralbes, ara propietat estatal, es va cedir al consistori barceloní i la Junta de Museus el va destinar a Museu de les Arts Decoratives no drent els seus fons bàsicament de bona part de les col·leccions d'art sumptuari provinents del desaparegut Museu d'Art Decoratiu i Arqueològic.

A l'avantcambra dels despatxos reials es va instal·lar una mostra monogràfica de carruatges on s'exposava la berlina del marquès de la Torre, l'exemplar més antic de la col·lecció, que per aquelles dates s'havia anat ampliant bàsicament amb altres berlins representatives de cases nobiliàries catalanes com la del marquès de Castellbell, del

marquès de Sentmenat o bé la del duc d'Almenara Alta. Durant la guerra civil (1936-1939), la col·lecció de carruatges del Museu de les Arts Decoratives va trobar aixopluc a les antigues cavallerisses del Palau de Pedralbes. Tot seguit fou emmagatzemada al Palau Nacional de Montjuïc fins 1971, quan l'Ajuntament de Barcelona en col·laboració amb Patrimoni Nacional van acordar crear el Museu de Carruatges a les antigues cavallerisses del Palau de Pedralbes. Aquesta col·laboració va fer possible l'arribada a la capital catalana en qualitat de dipòsit de diversos carruatges que en el seu dia havien estat al servei de la Casa Reial, com ara un fuet, un duc, una carretel·la i dues berlins que es van exhibir conjuntament amb la col·lecció municipal de carruatges, on figurava també la berlina del marquès de la Torre¹.

El 1986, les col·leccions del Museu de les Arts Decoratives, exhibides des de 1949 al Palau de la Virreina, van retornar novament al Palau de Pedralbes. Aquest fet va coincidir gairebé amb el tancament definitiu del Museu de Carruatges produït per aquelles dates i la reincorporació dels seus fons al Museu de les Arts Decoratives².

El 1996 es va procedir a la desinsectació i restauració de la berlina del marquès de la Torre. Fruit d'aquesta actuació es van eliminar pintures i vernissos acumulats al llarg dels anys degut a anteriors



intervencions, amb l'objectiu de recuperar de nou la policromia original del carruatge tant de la caixa com del bastidor. També es van tractar les diverses peces de cuir presents en el vehicle per tal d'eradicar la presència de fongs i alhora dotar-les d'elasticitat. Aquesta intervenció va retornar a la berlina del marquès de la Torre la magnificència del seu antic esplendor, que els ciutadans podran admirar ben aviat a la nova seu del Museu de les Arts Decoratives a la plaça de les Glòries de la capital catalana on està prevista l'exhibició d'aquest carruatge, per primer cop al segle XXI.

9. Una filera de claus de cabota cônica configura la coberta de la caixa, als extrems de la qual llueix un floró, tots els de llautó. Foto: Josep Capisr

10. El pujador fix dona accés a l'interior de la caixa. Destaca el delicat treball de ferro forjat i daurat de clara ascendència barroca. Es troba forat per una peça de cuir clavetada. Foto: Josep Capisr

iguals i de forma cilíndrica que penegen dels extrems de la varaguada, i a ells s'acoblen els brancs que enganxen els animals de tir a la berlina.

7. Són diverses les clacions bibliogràfiques, tot i que breus en el contingut, en relació a la berlina del marquès de la Torre, que asseguren Mallorca com el seu lloc de procedència. Les més significatives: *Guia-Catàleg Museu de les Arts Decoratives*, Barcelona: Junta de Museus, 1932, P. 35. Aquest fet ens fa pensar que la més gran de les filles Balcells podria ser el lloc de construcció d'aquest carruatge a mitjans del segle XVIII, per encàrrec d'algun membre del linatge Truyols, titular del marquesat de la Torre des de 1704 quan Felip V va atorgar la distinció a Nicolau Truyols i Bonet (1667-1720), o de qualsevol dels altres linatges que acabarien emparentats amb aquest mitjançant enllaços matrimonials.

8. Veure TABIN-BLESIAS, José. *Reales Sitios* "Museo de Carruajes" Revista del Patrimonio Nacional. Madrid. Año VIII. Número extraordinario, 1971

9. El fuet, el duc, la carretel·la, així com les dues berlins que van arribar a les antigues cavallerisses del Palau de Pedralbes el 1971 en qualitat de dipòsit procedents de Patrimoni Nacional per tal de nodrir el fons del Museu de Carruatges foren retornades a Madrid el 2006.

Chaiselongue Rio. Oscar y Anna Maria Niemeyer (1970)

«No es el ángulo recto el que me atrae, ni la línea recta, dura, inflexible, creada por el hombre. Lo que me atrae es la curva libre y sensual, la curva que encuentro en las montañas de mi país, en el curso sinuoso de sus ríos, en las olas del mar, en el cuerpo de la mujer preferida. De curvas está hecho todo el universo. El universo curvo de Einstein». Oscar Niemeyer (1907-2012)

Text: Celia Méndez Rebollal. Directora del estudio de Arquitectura Bfresch (www.bfresh.es). Fotos: cortesía de Espasso, Londres (todos los derechos reservados)

Cada boceto del arquitecto brasileño Oscar Niemeyer, galaronado con el prestigioso Premio Pritzker de Arquitectura en 1988, nacia para convertirse en un icono. Aún perteneciendo a un época en la que el pensamiento de la Bauhaus y la arquitectura de Le Corbusier eran tendencia, Niemeyer supo diferenciarse huyendo de la frías líneas rectas e introduciendo las expresivas formas tropicales a ritmo de Bossa Nova. En los años 70, debido a su fuerte compromiso político y adhesión al partido comunista, tuvo que exiliarse a Francia donde, en colaboración con su hija, la diseñadora de interiores Anna Maria Niemeyer (1931 - 2012), crea su primera línea de muebles compuesta por 12 piezas. "Los edificios deben tener muebles a juego, cada interior depende de cada edificio. En una casa, por ejemplo, los muebles deben acompañar al estilo de vida del hombre de hoy, más simples", dijo. Buscaba de esta forma complementar su obra arquitectónica. Junto con el banco Marquesa, la Chaiselongue Rio es de los primeros diseños de Niemeyer. Las estructuras suspendidas, la sinuosidad calculada, presente también en su arquitectura, evocan la belleza de Brasil, con curvas que imitan las colinas de Rio de Janeiro y las formas femeninas.

"Yo no estoy buscando las curvas que dibujan el cuerpo de una mujer, pero ¿Quién sabe? Siempre puedo encontrarlas", dijo en una entrevista en 2011.

BIBLIOGRAFÍA

- Bfresch, (s.f.). <http://bfresharquitectos.blogspot.com.es/2012/12/chaise-longue-rio-oscar-niemeyer-1970.html>. Obtenido de Bfresch, Arquitectura diseño y opinión.
- Christie, s.f.f.). <http://www.christies.com/LotFinder/detail.aspx?from=search&searchid=001ec01d-5208159&id=0080498-af90-49bd-8cda-8cc341a00c0>
- Claudia, R. C. (2012). <http://casa.atrill.com.br/From/1/casa.atrill.com.br/materia/oscar-niemeyer-marquesa>
- Espasso, (n.d.). <http://www.espasso.com/>.
- <http://danielelmedica.wordpress.com/tag/chaise-joaquim/>. (n.d.).
- <http://dm-amborges.blogspot.com.es/2011/06/anna-maria-niemeyer-por-sonia-ribero.html>. (n.d.).

- html. (n.d.).
- http://en.wikipedia.org/wiki/Oscar_Niemeyer. (n.d.).
- <http://www.architectonic.com/castello-chaise-longue-philips-de-pury-company/4102884>. (n.d.).
- <http://www.ballerhaus.com/2008/10/13/oscar-niemeyer-rio-chaise-bunge/>. (n.d.).
- <http://www.latercera.com/noticia/cultura/2012/12/1453497106-9-a-tes-104-ano-museu-oscar-niemeyer-el-arquitecto-de-brasil.shtml>. (n.d.).
- <http://www.mundoblane.com.br/biogio-chaise-longue-de-oscar-niemeyer>. (n.d.).
- Leon, E. Brazilian design: who did, who does, Rio de Janeiro, 2005



tanto por su arquitectura como por el diseño de muebles, alcanzando en esta faceta el mismo reconocimiento que Joaquim Tenreiro y Sergio Rodrigues, grandes diseñadores brasileños. Hoy en día, la Chaiselongue Rio es una pieza de colección muy valorada, elevada a la categoría de obra de arte. Se ha expuesto en museos y exposiciones internacionales. En agosto de 2010 estuvo presente en la exposición *Diseño de Brasil: 101 años de historia* y ha sido subastada, alcanzando precios millonarios, por las prestigiosas casas de subastas Sotheby's, Christie's y Phillips de Pury. En la actualidad puede conseguirse en Espasso, conocida galería del Soho londinense.