Consejería de Cultura

INFORME DIAGNÓSTICO Y
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

CARROZA DE GALA

Museo de Carruajes

Sevilla

Julio de 2003

INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO
Centro de Intervención en el Patrimonio Histórico

JUNTA DE ANDALUCIA

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL BIEN CULTURAL	1
2. HISTORIA DEL BIEN CULTURAL	2
3. DATOS TÉCNICOS Y ESTADO DE CONSERVACIÓN	6
4. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN	15
5. RECURSOS	22
6. EQUIPO TÉCNICO	23
ANEXOS:	
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	

INFORME DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA DE INTERVENCIÓN CARROZA DE GALA, SEVILLA

INTRODUCCIÓN

El presente informe técnico ha tenido por objeto conocer los problemas que a simple vista presenta la Carroza de Gala del Museo de Carruajes de Sevilla, el origen de las patologías y los estudios complementarios que son necesarios realizar a fin de proponer los criterios, tratamientos e intervenciones generales y especificas que requiera la obra.

A instancias de la dirección del Museo varios técnicos del IAPH realizaron una inspección organoléptica del carruaje. La obra se encontraba en su ubicación habitual, dentro de la sala principal del Museo de carruajes.

Ya que se ha realizado tan sólo un examen organoléptico de la pieza los datos aportados en este informe son orientativos, a la espera de profundizar en análisis posteriores en las características técnicas y el estado de conservación de la carroza.

El informe diagnóstico se estructura en tres bloques fundamentales. El primero identifica el bien y realiza una valoración histórico - artística, el segundo ahonda en la materialidad y el estado de conservación de la obra determinando las líneas fundamentales de actuación. Este apartado de datos técnicos se ha estructurado siguiendo una división por tipos de soporte. Por último se efectúa una valoración estimativa sobre los recursos humanos y materiales necesarios para llevar a cabo la intervención que demanda el bien cultural.

1. IDENTIFICACIÓN: FICHA TÉCNICA. **Nº Registro: 57/02**

1.1. Título u objeto. Carroza de Gala, Coche de Ceremonia o Berlina de Gala

1.2. Tipología. Vehículo de tracción animal

1.3. Localización.

1.3.1. Provincia: Sevilla
1.3.2. Municipio: Sevilla
1.3.3. Inmueble: Museo de Carruajes, antiguo Convento de los Remedios
1.3.4. Ubicación: Sala nº 1
1.3.5. Demandante del estudio y/o intervención: D. Ramón Moreno de los Ríos y Díaz, Director General del Real Club de Enganches de Andalucía.

1.4. Identificación iconográfica.

Coche de caballos cerrado y acristalado en sus laterales y en la parte delantera con siete luces en total y suspensión de sopanda. Lleva cuatro ruedas y cuatro plazas interiores, plataforma trasera para los lacayos y pescante alto en la parte delantera formando la "tumba" o " tumbilla". Recibe el nombre de berlina por haber sido en la ciudad de Berlín donde se utilizara por primera vez.

1.5. Identificación física.

1.5.1. Materiales y técnica: Madera tallada y policromada, textil, cuero e hierro fundido o forjado.
1.5.2. Dimensiones: 4,65 x 1,85 cm. (l x a).
1.5.3. Inscripciones, marcas, monogramas y firmas: Tiene tres escudos en cada lateral de la caja que corresponden; el central a los Duques de Montpensier y flanqueando a éste, dos de la Hermandad de Pasión. En la parte delantera y trasera de la caja, aparece una corona real, más una corona ducal sobre las iniciales entrelazadas de AO y LB, que corresponden a Antonio de Orleans y Luisa de Borbón y por último, en la parte delantera y trasera de la caja, en la zona inferior de la misma y bajo las iniciales anteriormente citadas, aparece la frase "LA COURONNE Nº I" que hace referencia a su origen real y el lugar que la carroza ocupaba entre los vehículos de la monarquía francesa. Además en el bastidor anterior se ha encontrado una marca incisa en la madera que representa una corona con la fecha: "1848".

1.6. Datos históricos-artísticos.

1.6.1. Autor/es: Anónimo
1.6.2. Cronología:1848
1.6.3. Estilo: Romántico
1.6.4. Escuela: Francesa

2. HISTORIA DEL BIEN CULTURAL.

2.1. Origen histórico.

Se desconoce con exactitud el origen de la carroza de gala o berlina de la Hermandad Sacramental de Pasión, pero es muy probablemente que se terminara de construir en el año 1848, como aparece en la inscripción incisa en la madera del bastidor anterior del carruaje. Este vehículo es probable que fuera utilizado como coche de gala o ceremonia en la Corte de Francia, por el monarca Luis Felipe de Orleans, el cual, reinó entre 1830 y 1848, fecha ésta última de su destronamiento y de la terminación del carruaje. Debido a la inscripción que aparece en la parte delantera y trasera de la caja del coche, donde se puede leer en francés "LA COURONNE Nº I", puede reflejar la posición que ocupaba entre los vehículos de dicha corte, y con toda seguridad es posible que fuera realizado en algún taller francés.

2.2. Cambios de ubicación y/o propiedad.

En un primer momento, la carroza de gala estaría ubicada en las caballerizas del Palacio de las Tullerías, residencia oficial del Rey de Francia, Luis Felipe de Orleans hasta que en 1848 fue destronado. Con posterioridad, no se sabe si el vehículo fue trasladado a Londres, primer destino de la familia real francesa. Más tarde pasaría al Palacio de San Telmo en Sevilla, donde el hijo menor del rey francés exiliado y Duque de Montpensier, D. Antonio María de Orleans, la mantuvo hasta el fallecimiento de su esposa, la Infanta Luisa Fernanda de Borbón, hermana menor de la reina Isabel II. Será entonces cuando el vehículo se traslade al Palacio de Villamanrique, residencia de Isabel de Orleans y Borbón, hija mayor de los Duques de Montpensier y condesa de París. Más tarde, la carroza será sacada de las dependencias del palacio por la biznieta del Rey de Francia e hija de los Condes de París, la Infanta María Luisa de Orleans, que se casaría con el Infante D. Carlos de Borbón, sobrino del rey Alfonso XIII, el cual, la donaría a la Hermandad Sacramental de Pasión, por la estrecha vinculación que dicha hermandad tenía con la familia Borbón y Orleans. En la actualidad, la carroza de gala se encuentra en depósito en el Museo de Carruajes de Sevilla, desde octubre de 1999, después de haber estado en exposición junto a otro carruaje un tiempo en el apeadero de los Reales Alcázares.

2.3. Restauraciones y/o modificaciones efectuadas.

Se desconoce las posibles restauraciones que a lo largo de la historia ha podido sufrir el vehículo, pero sí se puede apreciar diferentes añadidos o modificaciones a modo de elementos decorativos, como los escudos laterales y las iniciales entrelazadas con una corona ducal pertenecientes a los Duques de Montpensier y los escudos mercedarios que se vinculan a la Hermandad Sacramental de Pasión. Éstos últimos, han sido repintados alguna vez a lo largo de su historia.

2.4. Exposiciones.
La carroza de gala ha sido expuesta en el apeadero de los Reales Alcázares de Sevilla, hasta su traslado en octubre de 1999 al Museo de Carruajes de dicha ciudad, donde permanece en depósito en la actualidad.

2.5. Análisis descriptivo.
Los elementos iconográficos de la berlina, van a disponerse en torno a la caja de la misma y van a mostrar con su presencia, los diferentes dueños que ha tenido el vehículo, modificando de esta manera, su estética original.

En la parte exterior de la concha se puede observar pintada la corona real, que hace referencia a su vinculación con la monarquía de Francia; también en la caja aparecen las iniciales AO y LB a modo de lacería vegetal que corresponden a los Duques de Montpensier, Antonio María de Orleans y Luisa Fernanda de Borbón, todo rematado por corona ducal.

Los laterales de la caja están decorados en el centro por el escudo de los Duques de Montpensier y flanqueando a éste, dos escudos iguales de la Hermandad de Pasión, tomada de la orden mercedaria.

El emblema de los Duques de Montpensier se presenta con dos escudos acolados que simbolizan la unión de la casa de Orleans y la casa de Borbón por el enlace matrimonial entre Antonio María de Orleans y Luisa Fernanda de Borbón. A la siniestra, el escudo de la casa de Orleans, aparece sobre campo azur liso, tres lises y coronado en jefe por un lambel de tres puntas en forma de cola a modo de brisura, manifestando ser una rama secundaria de la casa de Borbón; a la diestra, se presenta con los reinos de Castilla en el primer y cuarto cuartel y el de León en el segundo y tercer cuartel, y en punta, el reino de Granada simbolizado por el mismo fruto; sobre el todo y en escusón, tres lises en campo azur liso perteneciente a la casa de Anjou-Borbón; es circundado por los demás reinos de la Corona como son en jefe Aragón, Dos Sicilias, Austria y Borgoña Nueva; en el flanco diestro, aparece Parma y en el flanco siniestro Toscana; en campaña o en punta se encuentran Borgoña Antigua, Flandes, Tirol y Brabante. Detrás, surmontado a modo de timbre, una corona ducal con cerco de oro adornado de pedrerías y realzado con cinco florones; el todo bajo manto de armillo, bandera española acolada y el collar de la orden del toisón de oro.

El escudo de la orden de los mercedarios, muy vinculado a la Hermandad Sacramental de Pasión, se presenta cortado, con el primer cuartel sobre fondo de gules, una cruz patada de plata y el segundo cuartel, fondo de gules y cuatro palos de oro, timbrado todo con la corona real.

La parte trasera de la caja del vehículo, presenta a media altura una corona real exenta y a continuación el mismo motivo de iniciales entrelazadas bajo una corona ducal y más abajo, la inscripción **"LA COURONNE Nº I"** anteriormente citada. También aparece la misma inscripción en la parte

delantera, en la zona inferior de la caja.

La carroza de gala formó parte del cortejo procesional de la Hermandad Sacramental de Pasión que llevaba la comunión a los impedidos, coincidiendo con el día de la Ascensión. La función de la carroza era que el sacerdote con el Santísimo pudiera refugiarse en el interior del vehículo en caso de lluvia.

2.6. Análisis morfológico-estilístico.

La carroza de gala, es un coche de caballos cerrado y acristalado con siete ventanillas o luces, de las cuales, se disponen tres en cada lateral y una en la parte delantera; también consta de cuatro asientos interiores, suspensión de sopanda y sobre cuatro ruedas.

La parte delantera está formada por un pescante alto y elevado, siendo su asiento exterior desde donde el cochero gobierna a los caballos. En este caso, el pescante se cubre de una estructura de tela de lana roja y complementado por otros elementos como galón, cinta, flecos y borlones, que recibe el nombre de "tumbilla" o "pescante de tumba" y que sirve para ornamentar el coche en ocasiones más ceremoniales. La tumbilla poseía en los laterales unos escudos, probablemente de los Duques de Montpensier que en la actualidad se han perdido pero que han dejado su marca en el tejido.
El salpicadero y la concha están decorados con motivos vegetales.

La caja de la carroza está construida en madera, presenta forma de "barca" y está policromada en negro salvo algunos detalles que están realizados en dorado y rojo . Su acceso se dispone a través de unas escalerillas plegables realizadas en metal dorado y cuero. A parte de los escudos e inscripciones anteriormente comentados, se puede observar que los laterales de la caja están estructurados en seis cuarterones donde los tres superiores están acristalados, siendo el central, el correspondiente a la puerta, de forma cuadrada y los laterales con un lado curvo y otro en ángulo. Presenta una labor decorativa en forma de hojas de encina con pequeñas bellotas pintadas en dorado rodeando el perímetro de la caja del vehículo, así como un trabajo en madera tallada también con motivos vegetales que ornamentan parte de la misma; presenta además alrededor de las ventanas un sogueado labrado en madera que enriquece todo el conjunto. Los radios, están decorados con la talla de unas hojas que parten de la maza. El techo o cielo de la carroza está ligeramente abovedado y está coronado en todo su perímetro por una diadema o crestería metálica donde se alternan dos motivos vegetales diferentes a modo de palmetas, y en las intersecciones de las luces laterales delimitando los cuarterones de manera vertical, unos salientes también con motivos vegetales rematados con la corona ducal. Los ballestones se unen a la caja mediante tirantes de cuero.

El interior consta de dos asientos de dos plazas cada uno, tapizados con un

tafetán de seda rojo en técnica de capitoné hoy día perdido y se accede al mismo por dos puertas con tiradores de metal ubicadas a cada uno de los lados del carruaje y en cuyo interior se tapiza con un tejido de tafetán rojo y adornado con galones. El techo en su interior está cubierto de una tela roja de lana bordada en hilo de seda con adornos de galones al igual que el resto de la decoración interior del coche y el exterior del mismo, está cubierto por un cuero de color negro.

En la parte trasera presenta una especie de plataforma para los lacayos en lana roja afieltrada y de la parte posterior y exterior de la caja existen unas cintas de bandas en azul y blanco terminados en borlones al igual que las que adornan la tumbilla que servían para sujetarse.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES.

- Carrero Rodríguez, J. Anales de las cofradías sevillanas. Editorial Castillejo. Sevilla, 1991. pp. 306-324

- González-Doria, F. Diccionario heráldico y nobiliario de los Reinos de España. Editorial Bitácora. S. Fernando de Henares (Madrid), 1987

- Lleó Cañal, V. La Sevilla de los Montpensier: Segunda Corte de España. Fundación Fondo de Cultura de Sevilla. Sevilla, 1997

- Lleó Cañal, V. y Valdivieso, E. La pintura en la época de los Duques de Montpensier. Caja de Ahorros Provincial San Fernando de Sevilla. Sevilla, 1986-1990

- Pardo de Guevara, E. Manual de heráldica española. Aldaba Ediciones. Madrid, 1987

- Rivero Merry, Luis. Manual de Enganches. Edita Caja Rural de Sevilla, 1986.

- Rodríguez Becerra, S. Guía de fiestas populares en Andalucía. Consejería de Cultura. Dos Hermanas (Sevilla), 1982. pp. 735-737

- Rodríguez Becerra, S. Religión y fiesta. Asociación de Editores de Andalucía. Sevilla, 2000. pp. 98-107 y 158-161

- Rodríguez Iglesias, F. Proyecto Andalucía. Publicaciones Comunitarias. Sevilla, 2001. pp. 208-218

3. DATOS TÉCNICOS Y ESTADO DE CONSERVACIÓN.

3.1. DATOS TÉCNICOS, INTERVENCIONES ANTERIORES Y ALTERACIONES DE LOS ELEMENTOS DE MADERA Y EL CONJUNTO POLÍCROMO

3.1.1. DATOS TÉCNICOS

De madera son la caja, las ruedas y el forrado de los elementos de estructura realizados en metal. La caja es de dos puertas con siete ventanas o lunas de cristal; tres en cada lateral y una en la parte delantera. Conserva sólo una luna en la delantera y otra en el lateral derecho.

Ambos lados de la caja están estructurados en seis cuarterones. En los tres superiores se sitúan las ventanas. La ventana del centro es de forma cuadrada y las exteriores tienen forma redondeada en los extremos inferiores. Los cuarterones van enmarcados con finas molduras de madera, cada una de ellas con un trabajo de talla distinto.

La caja se construye con una estructura básica de listones de madera a modo de armazón, forrados por el exterior con unas planchas del mismo material y de grosor fino que son las que están policromadas en superficie. La parte baja posterior no va revestida de planchas y presenta a la vista una estructura de listones ensamblados al hilo y unidos con el apoyo de travesaños curvados.

Los radios de las ruedas se rematan con la talla de unas hojas en la zona más cercana a la maza. En las ruedas traseras la parte exterior se forma con siete fragmentos o "pinas" y en las delanteras con seis.

Todos los elementos de estructura son listones de hierro forrados con madera tallada representando decoraciones florales y frutales. Los ballestones son de hierro pero acabados en los extremos con un delicado trabajo de talla en madera que representa flores y hojas.

El número exacto de piezas que forman el carruaje y el tipo de ensambles utilizados en su construcción se podrá definir en el proceso de intervención de la carroza.

La decoración superficial en los carruajes cumple dos funciones esenciales: imprimir valor al objeto y proteger al soporte de agresiones externas. Todos los elementos de madera de la carroza de gala objeto de estudio están recubiertos por una capa de preparación, dorado y policromía, salvo algunas zonas como los interiores de la caja en los que la capa de pintura se aplica directamente sobre el soporte. En la superficie tiene una capa generalizada de barniz muy oscurecido, sobre todo en las zonas de talla.

Salvo la caja que es de color negro, el resto del carruaje se recubre con una policromía color rojo con elementos dorados y detalles en color negro. Algunas zonas del interior de la caja y la cara interior del escabel, están pintadas de color rojo. Los radios de las ruedas tienen el fondo de color rojo, la talla de las hojas dorada y un fileteado en dorado y negro alrededor de la maza.

La caja está policromada de color negro con dibujos de hojas en oro, un escudo en el cuarterón central de las puertas y dos en sus laterales. La cara trasera y la delantera de la caja tienen pintadas cuatro iniciales entrelazadas. En ambas caras aparece dibujada la siguiente inscripción: " LA COURONNE. NI " (Fig.3.1.1.). En el bastidor anterior aparece una marca incisa en la madera que representa una corona con una fecha: " 1848".

La secuencia estratigráfica exacta del conjunto polícromo no se podrá determinar hasta realizar un estudio estratigráfico con el apoyo de métodos analíticos de examen.

3.1.2. ALTERACIONES

Se han detectado algunas grietas en varios puntos de la carroza. En las chapas de madera de la caja, a la altura de la puerta del lateral derecho, presenta varias grietas con la dirección de la veta de la madera. Así también, se localizó una fisura en el salpicadero. Las puertas están desajustadas, descolgadas y no cierran.(Fig.3.1.2.)

Algunas de las mazas se encuentran totalmente deshechas a consecuencia del resecamiento de la madera. Presentan unas grietas alrededor de todo su perímetro y han perdido por completo su funcionalidad. Sólo conservan los bocines de las ruedas traseras. (fig 3.1.3)

Las planchas de madera que forran la caja se encuentran deformadas y despegadas en el lateral derecho.

Se ha apreciado movimiento en la unión de muchas de las piezas de decoración y estructura.

Algunos fragmentos de soporte se han perdido, como uno en la varaguardia. (Fig.3.1.4.)

Se detecta un ataque generalizado de insectos xilófagos cuya especie no se puede concretar a simple vista.

El conjunto polícromo presenta las fisuras correspondientes a las grietas provenientes del soporte de madera.

En general existe buena cohesión entre los diferentes estratos aunque algunas áreas repartidas de manera arbitraria por toda la superficie sufran problemas de adhesión.

Se ha encontrado la existencia de numerosas zonas con problemas de adhesión y desprendimientos de los estratos polícromos a consecuencia de ello. En la cara inferior externa de la caja, que no tiene capa de preparación, la falta del estrato de color es muy extensa.

De forma generalizada y con gran profusión en el interior de la caja y el techo de la carroza, presenta una capa de suciedad. (Fig.3.1.5.)

3.1.3. INTERVENCIONES ANTERIORES

No se han detectado intervenciones anteriores de importancia en el soporte de madera.

Desafortunadamente, hoy día no se aprecian los vivos colores que debiera presentar en superficie el carruaje objeto de estudio. Esto es así por la espesa capa de barniz que oscurece toda la superficie de color. Además, es probable que se hayan aplicado varias capas de barniz en intervenciones anteriores. Así también, es necesario estudiar la originalidad o no de la policromía de la caja y del resto de la carroza en estudios posteriores.

Se tiene conocimiento de una intervención anterior consistente en el añadido de los escudos mercedarios localizados en los laterales de la caja de la carroza.

3.2. DATOS TÉCNICOS, INTERVENCIONES ANTERIORES Y ALTERACIONES DE LOS ELEMENTOS DE METAL

3.2.1. DATOS TÉCNICOS

La berlina es un coche de caballos suspendido en muelles, de cuatro ruedas y pescante en la parte delantera. Las piezas metálicas que se usan para reforzar el armazón de la caja, los muelles, el bastidor anterior, que se encuentra debajo del pescante, o giro del enganche, los elementos metálicos en forma de espiral y los escalones, están realizadas en hierro forjado.

Estos elementos metálicos están asociados a diferentes materiales: metal-madera, metal-cuero y metal-dorado.

Las piezas de hierro que están a la vista, como la estructura para sustentar la caja o los elementos decorativos, estaban dorados.(Fig.3.2.1.) Esta

estructura presenta una decoración vegetal en relieve en las zonas visibles, entre la caja y las ruedas. La estructura metálica y la de madera se unen en la parte inferior de la caja mediante listones ensamblados al hilo y unidos con el apoyo de travesaños curvados. Esta zona no está dorada pero sí decorada con ornamentación vegetal en madera tallada, que oculta la unión de la caja con la estructura metálica.

Los ballestones de la carroza son de hierro ocultos parcialmente en los extremos mediante un delicado trabajo de talla en madera que representa flores y hojas. Estos ballestones se unen a la estructura que soporta la caja con tirantes de cuero, que pueden ser tensados para, elevar la caja por medio de los tensores que tienen los ballestones, que son también de hierro.

Estos tensores de los muelles están protegidos por "cajas" compuestas de metal-cuero, posiblemente de latón dorado. (Fig.3.2.2.)
Otros elementos compuestos metal-cuero, son los francaletes, correas con hebilla, que tienen diversas utilidades en el carruaje.(Fig.3.2.3.)

El bastidor anterior esta realizado en hierro forjado sin dorar y recubierto de maderas talladas para embellecerlo. La varaguardia también esta decorada con madera tallada. En ella se encuentran los botariles y la abrazadera de balancín o abrazadera de varaguardia donde se encaja la lanza. De ella cuelgan dos balancines en madera y sujetos a la varaguardia por francaletes.

Otros metales que se han utilizado en la decoración de la carroza, son el latón o el bronce dorado, utilizado para la realización de la diadema, que recorre en todo su perímetro el techo de la caja. Así mismo pueden ser de bronce dorado los tiradores o pomos de las puertas.(Fig.3.2.4.)

Las estructuras que soportan el pescante del cochero y en la parte trasera, la bandeja de los lacayos, están realizadas en hierro y luego forradas de madera. Estas no están doradas ya que sólo realizan la función de soporte.

Los elementos decorativos que se encuentran en la zona del pescante de los lacayos y los escalones para su acceso, están realizados en forma de espiral y dorados y su final rematado en una bellota.

Hay dos elementos decorativos de hierro dorado en la parte posterior de la caja, en forma de espiral y rematados en forma de bellota, que sirven para unir mediante un francalete, la caja al extremo de los ballestones.(Fig.3.2.5)

Las escaleras de acceso a la caja, que salen a ambos lados de ella, están también doradas.

Las cuatro ruedas de la carroza están compuestas por cuatro partes: la maza, los radios, el aro exterior y la llanta. La maza es un cilindro donde se introduce el eje sobre el que gira. Este eje entra en la maza acoplandose en

la cañonera, caja metálica empotrada en la madera que permite la lubricación del eje, por medio de un deposito de aceite ubicado en ella. Este conjunto esta tapado con una pieza de bronce denominada candileja, que sirve de protección de la maza y de cierre del sistema de lubricación de la rueda. Suele llevar en ella grabado el nombre del constructor del carruaje. A su vez todo el conjunto externo esta embellecido por una pieza de bronce que se denomina Bocín y que está decorada con ornamentación vegetal. (Fig.3.2.6.)

Un elemento de la rueda es la llanta de hierro que sujeta la parte exterior de la rueda, que normalmente esta fabricada en siete fragmentos, denominados pinas, en las ruedas traseras y en seis pinas en las ruedas delanteras.

3.2.2. ALTERACIONES

Los elementos de hierro de la carroza parecen estar en buen estado de conservación, aunque su funcionalidad la puede haber perdido al estar la estructura algo oxidada por la falta de uso.

Se observan pérdidas de los dorados, en los elementos decorativos, estructurales y de sujeción. Hay además gran acumulación de depósitos superficiales, polvo y una capa generalizada de barniz muy oscurecido. La carroza llevaba en su parte delantera dos faroles de los que en la actualidad sólo quedan los soportes de enganche.

Las hebillas que forman parte de los francaletes, hebilla más cuero, están en buen estado de conservación.

De las cuatro cajas de material metal-cuero que cubren los tensores han desaparecido dos, las traseras.

De las cuatro ruedas del carruaje sólo dos conservan los bocines, que son las ruedas traseras.

La diadema de latón o bronce dorado que corona el techo de la caja está perdida en gran parte. Los tiradores de las puertas han perdido el dorado

3.2.3. INTERVENCIONES ANTERIORES

No se han detectado intervenciones anteriores en los elementos metálicos Solo se aprecia una capa de barniz oscurecido en partes de estos elementos.

3.3. DATOS TÉCNICOS, INTERVENCIONES ANTERIORES Y ALTERACIONES DE LOS ELEMENTOS TEXTILES

3.3.1. DATOS TÉCNICOS

Las piezas textiles de la carroza de gala se ubican en tres partes constitutivas de la misma:
- El interior de la caja, en concreto techo, asientos, revestimiento de puertas con guanteras y ventanas.
- El pescante.
- la bandeja trasera.

En el interior de la caja, se distingue el techo cubierto por un tejido rojo de lana con bordados en hilos de seda en color natural, localizados en el centro y en los ángulos laterales. A ambos lados del bordado central se disponían dos bandas de galón metálicos dorado de las cuales sólo se conserva una. Este techo parece grapado a la parte superior de la caja por su perímetro, alrededor del cual se dispone una banda ancha de pasamanería formando motivos vegetales, aparentemente de algodón.

Los asientos estaban tapizados con técnica de capitoné, con tejido de tafetán de seda rojo, actualmente desaparecidos. En uno de ellos se observa como pudo haber sido esta técnica, debido a que conserva la parte superior del respaldo y revestimiento interior de las ventanas del coche. Además, un galón de pasamanería ribetea el respaldo de los asientos.

Las puertas se encuentran tapizadas por la parte interior del coche, con un tejido de tafetán rojo y adornos de galón de pasamanería en sus guanteras, la cual ornamenta también uno de los laterales de las ventanas.

En origen el suelo del interior de la caja estaría forrado de tejido a modo de alfombra, pero actualmente no se conserva.

En el exterior y ribeteando el perímetro de las ventanas delanteras, que son las que conservan cristal, se observa un tejido de tafetán rojo que se remata por un galón dorado con forma de blonda.

El pescante está cubierto por un tejido que se denomina "tumba" o "tumbilla" de lana roja construido con técnica de afieltrado. Este tejido presenta unos complementos de decoración de galón, flecos, cinta y borlones de tocón en los cuatro ángulos superiores.
Originalmente poseía en ambos laterales unos escudos probablemente de los Duques de Montpensier, que en la actualidad se encuentran desaparecidos dejando una marca en el tejido.

Los flecos son de color blanco y azul alternando a intervalos regulares otros flecos de diferente morfología, denominados de "bellota" de hilo metálico

dorado, los cuales en la parte inferior de la "tumbilla" son más largos. La zona superior de los flecos se fija al tejido por un galón de técnica de lacería muy ornamental.
Los cuatro borlones de tocón, son también muy decorativos y presentan la técnica habitual de manufactura de relleno de madera.
La cinta que se dispone en la parte superior es de cinco bandas que alternan los colores blanco y azul.

En la bandeja trasera existe un tejido a modo de alfombrilla para los lacayos en lana roja muy afieltrada.

3.3.2. ALTERACIONES

Las alteraciones más importantes detectadas en los elementos textiles se dividen según las partes constitutivas de la carroza, al igual que en el apartado anterior de datos técnicos.

Los tejidos detectados en el interior de la caja se encuentran muy deteriorados debido al uso frecuente.

En el interior de la caja se destaca en primer lugar el techo de tejido de lana roja con un ataque fuerte de insectos xilófagos como se puede apreciar por las lagunas provocadas. En el techo se advierte la falta de uno de los galones dorados que se disponen a uno de los lados del bordado central.

Los asientos, al igual que los respaldos, se han perdido conservando tan sólo en la actualidad un tejido rojo de tafetán que se dispone directamente sobre el armazón de madera. Este tejido se encuentra muy frágil en algunas zonas, con alto grado de decoloración y grandes manchas de la tipología de aureolas, procedentes de humedad y de excrementos de origen animal. La fibra se encuentra también muy desgastada y con grandes acumulaciones de suciedad.

En la parte superior de uno de los asientos se aprecia el alto grado de deterioro que sufre el tapizado en capitoné. La seda presenta grandes roturas y desgarros, a través de los cuales se aprecia el relleno interior de guata blanca.

Las alfombrillas, que se dispondrían en el interior del coche o sobre el suelo, han desaparecido por completo dejando el armazón de madera a la vista.

La "tumbilla" que se dispone sobre el pescante, de lana roja, presenta también grandes acumulaciones de polvo y suciedad. El tejido se encuentra frágil debido principalmente a su ubicación exterior en la carroza y la mayor exposición a los factores externos de deterioro.
Actualmente presenta pérdidas de algunos elementos como los escudos de los Montpensier que tenían en su origen, tal como lo demuestran las marcas

dejadas sobre el tejido de lana rojo. Presenta también numerosas lagunas o pérdidas de flecos de "bellota".
Algunas zonas del galón de pasamanería se encuentran descosidas y por tanto debido a su peso, puede provocar una mayor rotura.

El tejido que cubre la bandeja trasera a modo de alfombrilla, se encuentra en un estado de conservación muy deficiente. Como principales alteraciones de este tejido se destaca el desgaste de la fibra, fragilidad, numerosas lagunas, además de suciedad generalizada.

3.3.3. INTERVENCIONES ANTERIORES

Las intervenciones anteriores que han sufrido los elementos textiles de la carroza de gala, son modificaciones y sustituciones de los originales por otros similares. No se destaca, al menos en este primer examen preliminar, intervenciones equivalentes a tratamientos tales como fijación, consolidación, cosidos, etc.

Como intervención más destacada se aprecia en primer lugar la sustitución del techo por otro nuevo de lana con bordados en seda y las nuevas pasamanerías que se han incorporado también en el interior del coche como elementos decorativos.

3.4. DATOS TÉCNICOS, INTERVENCIONES ANTERIORES Y ALTERACIONES DE LOS ELEMENTOS DE CUERO

3.4.1. DATOS TÉCNICOS

Los elementos realizados en cuero forman, protegen y complementan distintos elementos constitutivos de la Carroza de gala. Podemos diferenciar tres clases de elementos dependiendo claramente de la función que desempeñan :
- Piezas (correas) realizadas totalmente de cuero (probablemente piel de vacuno de curtido vegetal tradicional y en su color natural) como la sopanda y cintas de sujeción de los lacayos y que van asociados a hebillas y argollas metálicas. Igualmente se podrían englobar aquí todas las correas que formarían parte de la guarnición del enganche y que actualmente no se encuentran con la Carroza. Estas correas están formadas por una o mas piezas de cuero unidas entre si con un pespunte realizado con hilo de lino o algodón y la fijación a los elementos metálicos se realiza igualmente con pespuntes.
- Piezas de cuero (probablemente piel de vacuno de curtido vegetal tradicional y en su color natural o teñidas de negro) que forran, recubren o

terminan como los estribos, techo exterior de la caja, plataforma trasera, playa o concha, botariles, etc...
- Piezas de cuero como las alfombrillas que sirven de recubrimiento a las escaleras de acceso al interior de la caja, realizadas en cuero teñido de rojo y decoradas con una cenefa perimetral de oro fino.

La función que cumplen todos estos elementos es de vital importancia para la seguridad de la Carroza y el mantenimiento de los elementos que recubren; ya que de la fortaleza, flexibilidad y elasticidad de las correas que forman las guarniciones del enganche, las riendas, la sopanda y de sujeción de los lacayos depende la seguridad y fiabilidad del vehículo y sus ocupantes y por otro lado el resto de las piezas de cuero que sirven de recubrimiento tanto a elementos de madera (caja), como metálicos (estribos, escaleras, botariles, etc...) protegen a estos de la humedad, la lluvia, el sol, el rozamiento, evitando por tanto el desgaste y la oxidación acelerada de los mismos.

3.4.2. ALTERACIONES

Las alteraciones más importantes detectadas en los elementos de cuero son comunes a todos ellos, independientemente de la función que desarrollen.

En general el estado de conservación es muy deficiente debido a la falta de mantenimiento ocasionada por la falta de uso, lo que ha acelerado el proceso natural de envejecimiento de este material orgánico.

El factor principal de deterioro de todas las piezas realizadas en cuero ha sido el desecamiento de la propia piel, disminuyendo la elasticidad y flexibilidad de la misma, que se refleja en agrietamientos, rigidez, encogimientos y roturas.

Este desecamiento se produce por la pérdida del contenido de humedad interna natural de la piel, lo que favorece la hidrólisis de las proteínas.

Por otro lado los trabajos de mantenimiento y limpieza a base de ceras, aceite, agua, etc... para intentar mantener la flexibilidad y elasticidad del cuero, producen el efecto contrario a lo largo del tiempo al introducir cambios en la estructura interna de piel, así como someterla a los desgastes de las capas mas superiores de la misma o flor, lo que la deja expuesta en mayor medida a los agentes de deterioro.

Por último cabe destacar la perdida total o parcial de alguna de estas piezas de cuero que sirven de recubrimiento o protección a otros elementos de madera o metal (por ej. botariles o techo de la caja)

3.4.3. INTERVENCIONES ANTERIORES

Las intervenciones anteriores de estos elementos son muy difíciles de precisar, dados los trabajos de mantenimiento realizados a lo largo de su historia material.

Por otro lado, dada la importancia de estos elementos para la seguridad de la carroza y sus ocupantes, cabe suponer que alguno de ellos pueda haber sido sustituido debido a la rotura o pérdida del mimo, sin que ello sirva de menoscabo para el valor del conjunto.

4. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

4.1 ESTUDIOS PREVIOS

Con el fin de obtener un mejor conocimiento sobre la técnica de ejecución de la carroza y establecer el diagnóstico definitivo del estado de conservación, se hace necesaria la realización de una serie de estudios técnicos previos.

Métodos físicos de examen.

Tienen por objeto conocer aspectos del bien que no son apreciables a simple vista y que aportan información de la estructura interna y de los estratos más superficiales.

- Los estudios a llevar a cabo son el examen con luz ultravioleta y con lupa binocular de la superficie.

Estudio analítico.

Tiene por objeto conocer la naturaleza de los diferentes materiales que configuran la obra (originales y añadidos).
Para ello se propone efectuar lo siguiente:

- Toma de muestras de madera y conjunto polícromo. La extracción se realiza en lugares estratégicos.
- Estudio de las muestras de madera y de la estratigrafía resultante.
- Estudio metalográfico de los materiales constitutivos de estructura, ballestones y elementos decorativos.
- Estudio del tipo de curtido de la piel e identificación de la misma.

4.2 TRATAMIENTO

La metodología y los criterios de intervención se decidirán teniendo en cuenta la consideración de la carroza de gala que nos ocupa como un bien cultural mueble por sus valores intrínsecos. Por otro lado, existe la intención de la dirección del Museo de Carruajes de Sevilla de darle funcionalidad al objeto de estudio dentro de los eventos y programas especiales que lo requieran haciendo uso del carruaje en la calle. Todo esto revierte de manera decisiva en la elección de los criterios y líneas esenciales de actuación sobre dicho bien mueble.

Se ha elegido por todo esto, un criterio de conservación integrada, comprendiéndose ésta como el "resultado de la acción conjunta de la técnica de la restauración y de la búsqueda de las funciones apropiadas"[1] de cara a conservar y devolver la funcionalidad al objeto sin perder de vista su esquema y estructura original .

La intervención está sujeta a los resultados de los estudios previos, aunque se propone básicamente lo siguiente:

- EN LOS ELEMENTOS DE MADERA Y EL CONJUNTO POLÍCROMO:

- Limpieza superficial .

- Desmontaje de todas las piezas constitutivas y revisión de los ensambles y de las uniones entre las diferentes piezas.

- Desinsectación del soporte de madera mediante gases inertes y mediante aplicación de una sustancia desinsectante por inyección a través de los orificios provocados por los xilófagos.

- Consolidación interna de la madera mediante inyección o impregnación, según la zona a tratar, de una resina acrílica introducida por las galerías de los xilófagos.

- Sustitución de todas las piezas de madera que lo requieran con el fin de devolverles su funcionalidad. Reposición mediante tallado de los elementos perdidos de madera, acabándolos con aplicación de lámina de oro y color.

- Tras el desmontaje de las piezas que forman la caja, se propone realizar

[1] Benavides Solís, Jorge: Diccionario razonado de bienes culturales. Edita Padilla Libros Editores y Libreros. Sevilla, 1998. Pag.48.

un nuevo armazón interno sobre el que se ensamblaran posteriormente los elementos originales más externos como las planchas de madera, las lunas y molduras decorativas.

- Reensamblado de las piezas de madera que hayan perdido adhesión en las uniones.

- Fijación de los levantamientos de policromía con la aplicación de adhesivos afines al original.

- Una vez obtenidos los resultados estratigráficos y realizados los estudios de correspondencia polícroma, se determinará el grado de actuación sobre el estrato de policromía.

- Realización de pruebas de limpieza para la remoción de depósitos superficiales.

- Limpieza del estrato polícromo y remoción de barnices atendiendo a los resultados de las pruebas elaboradas y al estudio de correspondencia de policromía y dorados.

- Reintegración del estrato de preparación, con materiales afines a la obra.

-Reintegración cromática de las lagunas de policromía y oro con criterio de diferenciación pero procurando aplicar materiales resistentes al exterior y lámina de oro.

- Protección final de la superficie con un barniz resistente a exposición exterior.

- EN LOS ELEMENTOS DE METAL

- Desmontaje de todas las piezas constitutivas y clasificación de las mismas. En este desmontaje están incluidas la estructura, el eje de giro y las ruedas.

- Realización de un test de limpieza para la remoción de depósitos superficiales.

- Limpieza del estrato polícromo y remoción de barnices atendiendo a los resultados del test previo realizado y al estudio de correspondencia de dorados.

- Limpieza superficial de todas las piezas y eliminación de óxidos. Al realizar la limpieza se tendrán que respetar las zonas donde queden restos del dorado original de las piezas.

- Se reparan los herrajes que estén deteriorados o no cumplan su función.

- Se deberán sustituir las piezas metálicas que no cumplan su función, ya sea por desgaste o rotura.

- Los ejes de las ruedas y el eje de giro se lubricarán adecuadamente para devolverle la funcionalidad al conjunto.

- Una vez obtenidos los resultados estratigráficos y realizados los estudios de correspondencia polícroma, se determinará el grado de actuación sobre el estrato de policromía.

- Reintegración del estrato de preparación, con materiales afines a la obra.

- Reintegración cromática de las lagunas de oro con criterio de diferenciación pero procurando aplicar materiales resistentes al exterior y lámina de oro.

- Protección final de la superficie con un barniz resistente a exposición exterior.

- EN LOS ELEMENTOS TEXTILES.

El tratamiento de restauración propuesto se adecua a una línea conservativa de acuerdo a los criterios y metodología del centro de intervención del IAPH, que tiene como premisas un respeto absoluto por el original y una intervención mínima que devuelva a la obra su integridad física sin alterarla, es decir, sin falsear, rehacer ni reponer piezas.

Los materiales utilizados en todos las fases de este tratamiento son siempre adecuados con los criterios de restauración textil actuales (reconocidos y aprobados a nivel internacional) y las operaciones de intervención reversibles.

No obstante y teniendo en cuenta el carácter funcional de esta obra, se propone también otra vía de intervención que consiste en sustituir o rehacer algunos elementos de acuerdo a las futuras necesidades de uso de esta carroza. Se determinarán por tanto, que elementos textiles pueden seguir cumpliendo con su función y cuales deben ser sustituidos de acuerdo a su estado de conservación.

Se realizará un estudio analítico de los principales materiales constitutivos de los tejidos que aparecen en la obra, para determinar no sólo su naturaleza y composición, sino también sus características técnicas, mecánicas y solidez de los colorantes para la aplicación de determinados procesos de la intervención especialmente los de limpieza.

Tras el estudio analítico y en base a los resultados de la alteración microbiológica detectada en algunos textiles examinados, se realizará un tratamiento de desinsectación.

Fases de la intervención:

Se aspirará cada pieza textil de forma preliminar a cualquier tratamiento, mediante un aspirador especialmente indicado en este proceso, disponiendo de boquillas especiales que se adapten a la forma y técnica de la obra y evitando riesgos de desprendimientos durante este proceso.

Se desmontarán aquellos elementos que se determinen para su sustitución o para la restauración de los mismos. En el interior del coche se propone el desmontaje y sustitución del tejido del techo, el cual se encuentra muy deteriorado y además es una intervención anterior. Las pasamanerías que ornamentan el interior del coche se desmontarán para su restauración, debido a que su estado de conservación es bueno y se encuentran bien integradas en el conjunto de la obra, aunque procedan de una intervención anterior.

En el exterior de la caja se desmontarán los galones dorados originales en forma de blonda que rodean las ventanas.

En el tejido denominado "tumbilla", se propone el desmontaje de los galones, cinta, borlones y flecos para su restauración.

Aquellas piezas que se proponen para sustitución o nueva realización son en primer lugar un nuevo tapizado en capitoné de los asientos, sustituyendo lo que se conserva actualmente y rehaciendo aquellas zonas que se han perdido. Se realizará un estudio pormenorizado para determinar la sustitución de techo de lana bordado por otro que guarde características similares con el original.

En tejido de lana rojo de la "tumbilla" se sustituiría por otro similar, debido al estado de conservación que presenta el actual, no apto para su funcionalidad.

Se propone también para su sustitución el tejido de lana de la bandeja trasera, debido al mismo planteamiento que en el caso anterior.

A todas las piezas que se van a mantener en uso tras su restauración, se les efectuará una limpieza para eliminar todas aquellas partículas procedentes del polvo y la suciedad medio-ambiental que se han ido depositando e incrustando en la fibra con el paso del tiempo ocasionándole acidez y pérdida de su resistencia mecánica, elasticidad y fragilidad.

El tipo de limpieza en cada pieza se efectuará en base al resultado de los

estudios analíticos efectuados con anterioridad. Según estas pruebas, se practicará una limpieza en seco con disolventes orgánicos, limpieza con agua desmineralizada o aplicación de vapor frío.

La alineación se llevará a cabo ordenando los hilos de trama y urdimbre, devolviendo progresivamente a la obra su forma original, corrigiendo todas las deformaciones, como arrugas, pliegues, tensiones o modificación de la forma original.

Una vez limpias cada pieza, se procederá a la consolidación de las mismas mediante soportes de fibra natural, posiblemente un algodón, el cual se adaptará a las características de los tejidos de la obra que vaya a consolidar.

Estos soportes se desaprestarán y teñirán de acuerdo a las exigencias cromáticas de los tejidos originales que consoliden. Los colorantes empleados son sintéticos y se emplean mediante la aplicación individualizada de unas fórmulas establecidas, las cuales garantizan la estabilidad en el colorante, si se mantienen en las condiciones medioambientales adecuadas.

Otra fase del tratamiento será la fijación de aquellos elementos textiles o hilos sueltos que se encuentren sueltos tras la consolidación.

Una vez concluidos todos los procesos de intervención propuestos, se montarán cada una de estas piezas tratadas en sus lugares correspondientes, una vez realizado o reconstruido las piezas nuevas.

- EN LOS ELEMENTOS DE CUERO.

Se propone la sustitución de aquellos elementos que por la función que han de desempeñar y dado su estado de conservación actual no se pueda garantizar que tras la aplicación de los tratamientos de conservación van a recuperar el grado de flexibilidad, elasticidad y consistencia necesarios.

Aplicación de productos humectantes y consolidantes en los elementos que puedan ser mantenidos "in situ".

La sustitución de estos elementos se realizará con piel de las mismas características, teñida adecuadamente para ajustarse a los elementos que permanezcan. Estos elementos de nueva realización seguirán la morfología de los que sustituyan.

4.3. MANTENIMIENTO

Con el fin de que el carruaje se conserve en las mejores condiciones posibles en espera de una posible restauración, es necesario que se cumplan las siguientes recomendaciones técnicas:

- Es aconsejable la eliminación del polvo superficial con periodicidad. Esta operación se debe realizar con un plumero suave, aspiración y extremo cuidado evitando las zonas con más riesgo de desprendimiento de la policromía.

- En la medida de lo posible, dentro del museo se deben mantener unos niveles estables de temperatura y humedad.

- Someter la carroza a revisiones periódicas que comprendan un análisis de su estabilidad y de cada uno de los elementos constituyentes.

- Lubricar periódicamente los engranajes y llevar un control periódico de estos elementos, si a la carroza se le va a dar una función especifica.

5. RECURSOS.

Los recursos humanos necesarios para la realización del tratamiento son:

- Historiador: realización de una investigación histórica de la Carroza de Gala que recoja la historia del bien cultural.
- Químico: estudio de muestras de policromía, para identificar cualitativa y cuantitativamente cargas, pigmentos, aglutinantes y nº de estratos. Estudio analítico de elementos textiles.
- Biólogo: desinsectación con gases inertes y análisis de la madera.
- Tres restauradores: Ejecución de los tratamientos en los tejidos, en el cuero, el metal, la madera y el conjunto polícromo.
- Fotógrafo: Documentación fotográfica del proceso.
- Carpintero: Desmontaje, realización y montaje de la nueva estructura de madera si fuera necesario, reensamblado de piezas de madera de la estructura original y tallado de fragmentos perdidos de los motivos decorativos.
- Herrero: Realización de las piezas de metal perdidas o en mal estado.
- Curtidor: Realización de los elementos de cuero a sustituir.
- Tapicero: Realización de las tapicerías a sustituir.

EQUIPO TÉCNICO

- *Coordinación del informe, estado de conservación y propuesta de intervención de los elementos de madera y conjunto polícromo:* ***María Teresa Real Palma***, Restauradora de Bienes Culturales.
Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.

- *Investigación histórica.* ***Gabriel Ferreras Romero***, Historiador del Arte.
Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.

- *Estado de conservación y propuesta de intervención de los elementos de metal:* ***Ana Bouzas Abad***, Restauradora de Bienes Culturales.
Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.

- *Estado de conservación y propuesta de intervención de los elementos textiles:* ***Araceli Montero Moreno***, Restauradora de Bienes Culturales.
Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.

- *Estado de conservación y propuesta de intervención de los elementos de cuero:* ***Silvia Martínez García-Otero***, Restauradora de Bienes Culturales.
Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.

- *Documentación fotográfica.* ***Eugenio Fernández Ruiz.*** Fotógrafo.
Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.

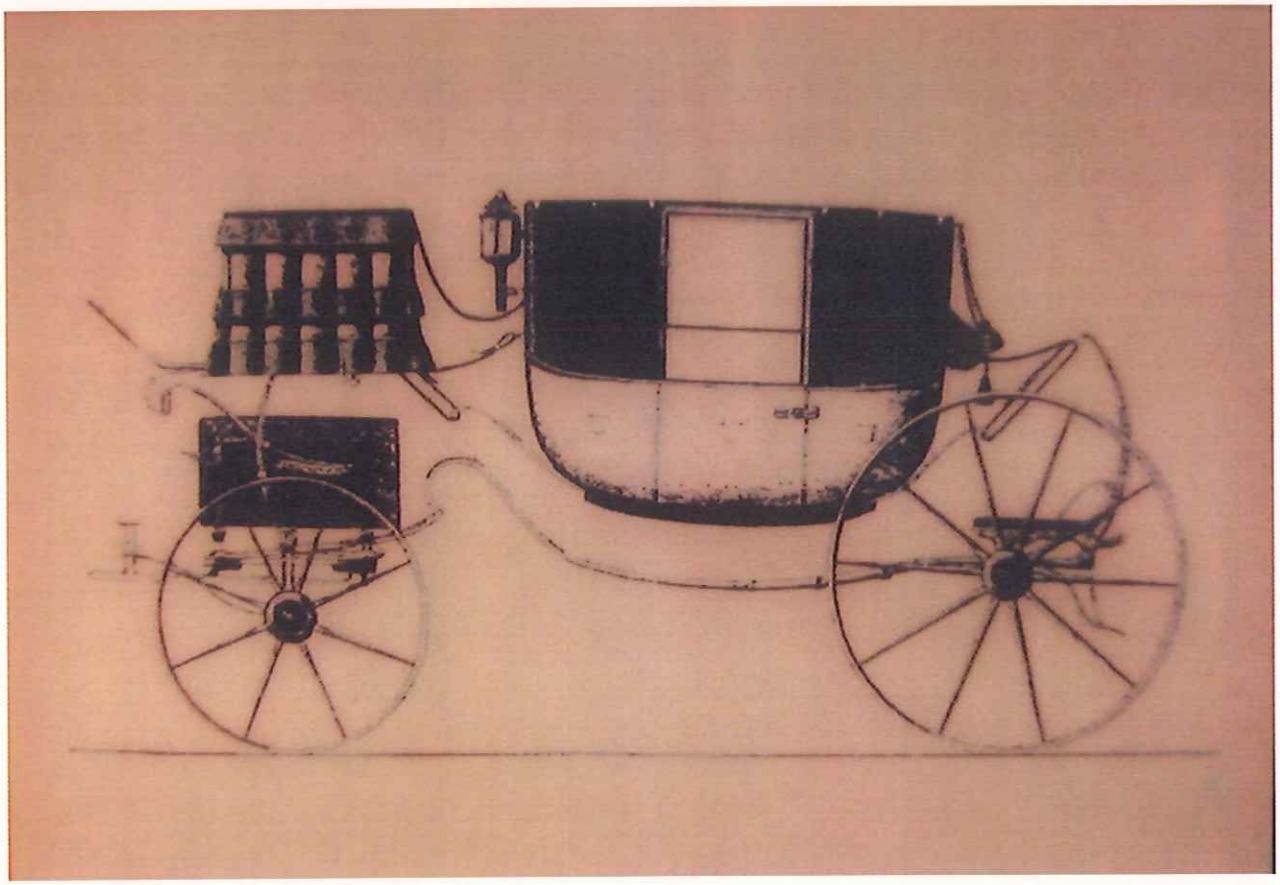
- ***Alberto Granados Román***, Historiador del Arte, Colaboración en la investigación histórica.
Programa de estancias en el Centro de intervención del IAPH.

Vº. Bº. EL JEFE DEL CENTRO DE INTERVENCIÓN
EN EL PATRIMONIO HISTÓRICO

JUNTA DE ANDALUCIA Consejería de Cultura

Fdo.: Lorenzo Pérez del Campo.

FIG 2.1.1

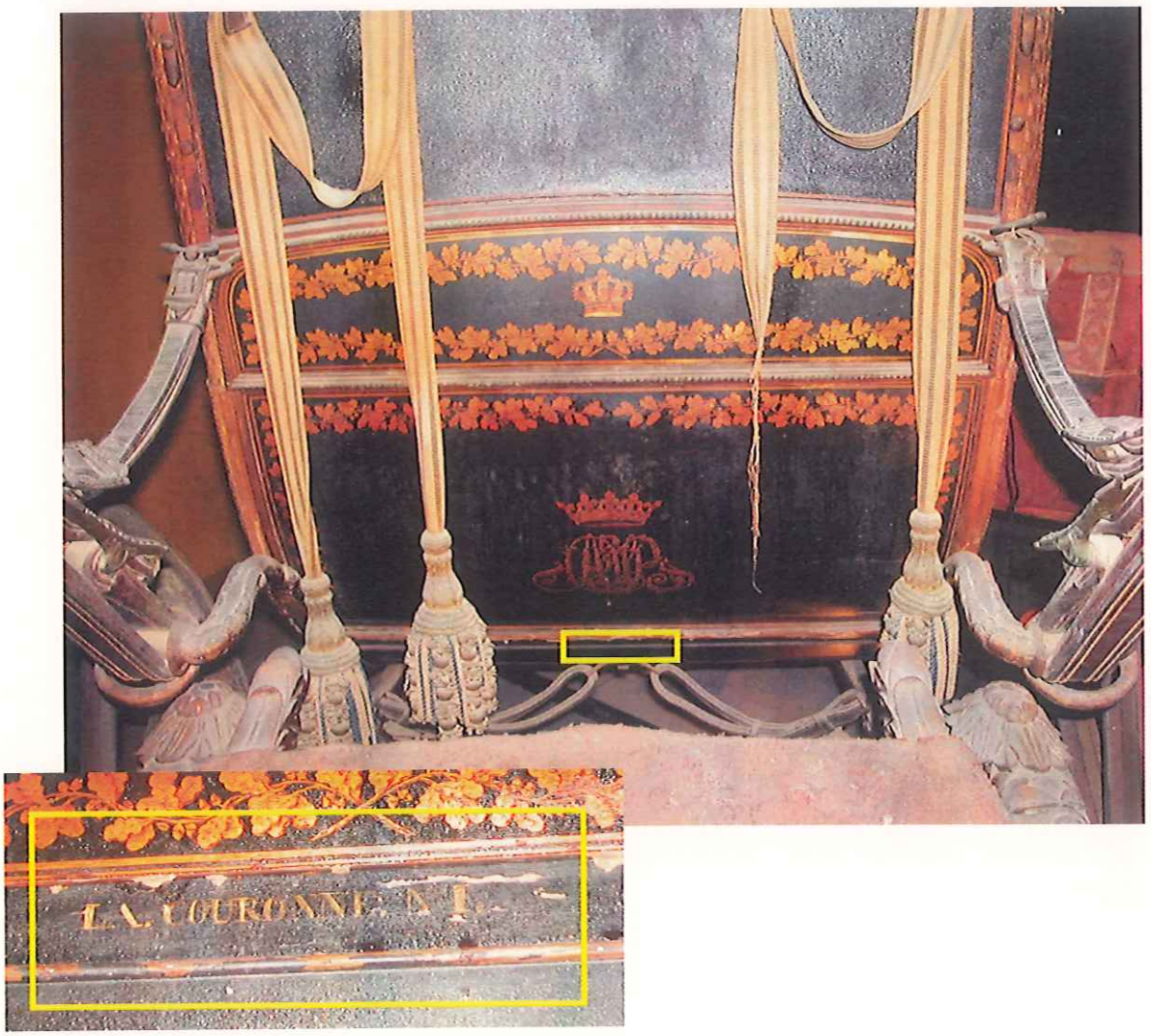


Coche tipo Berlina.

FIG 2.1.2

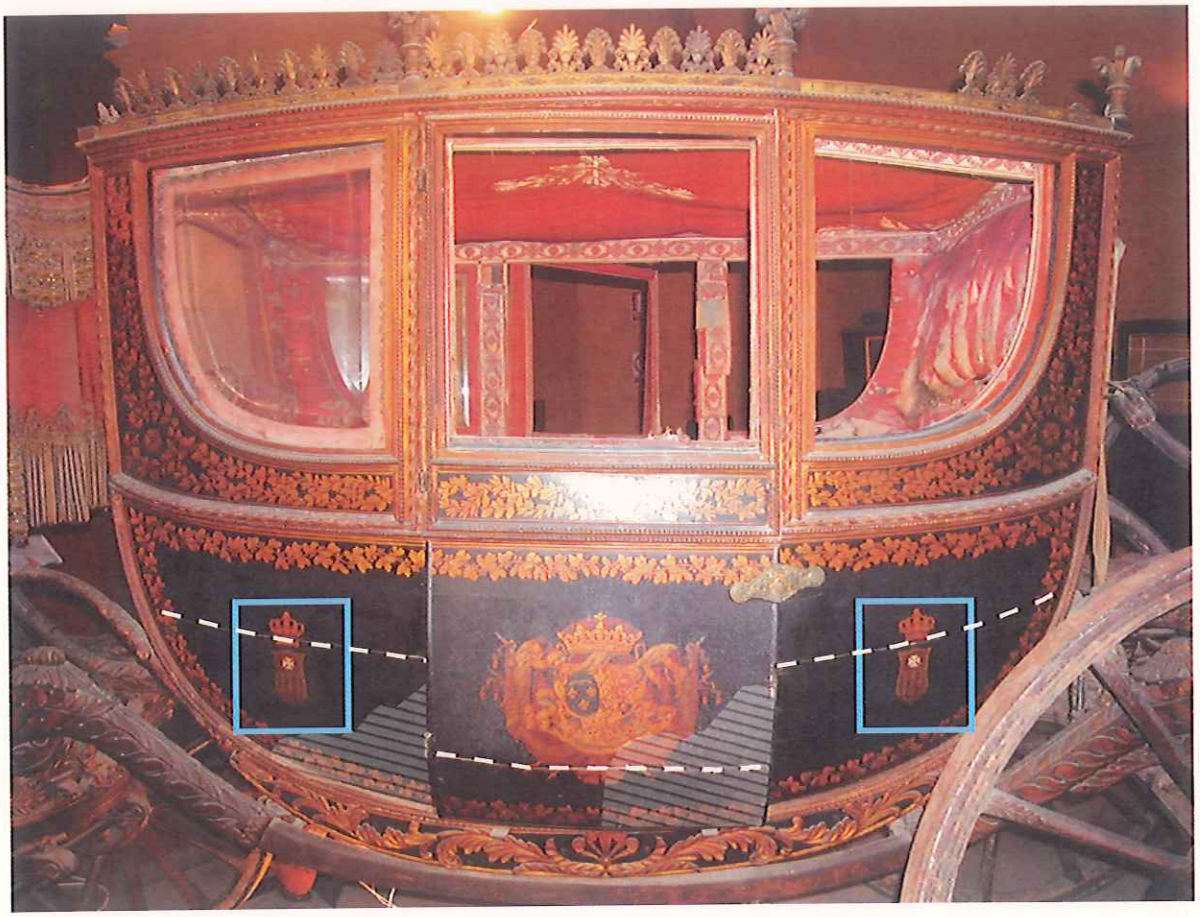
Carroza de Gala de la Hermandad Sacramental de Pasión a principios del s.XX.

FIG 3.1.1



Vista trasera de la carroza. Localización de la inscripción: " LA COURONNE. NI."

FIG 3.1.2



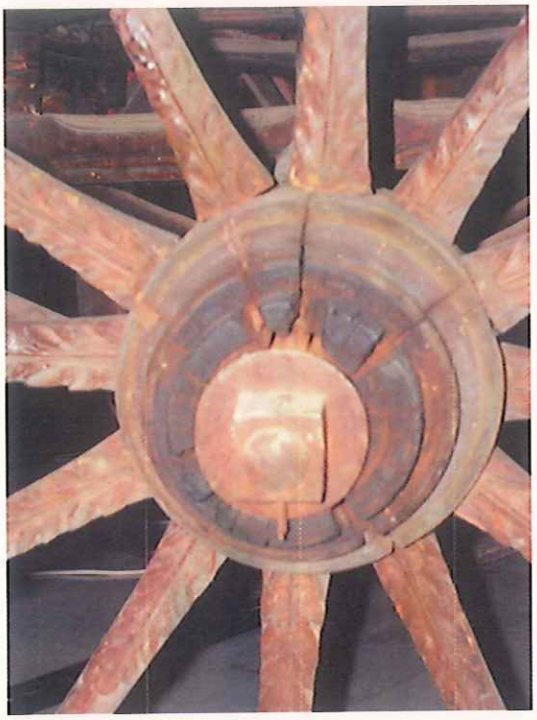
Lateral de la caja. Estado de conservación.

Fisuras en la madera

Repintes

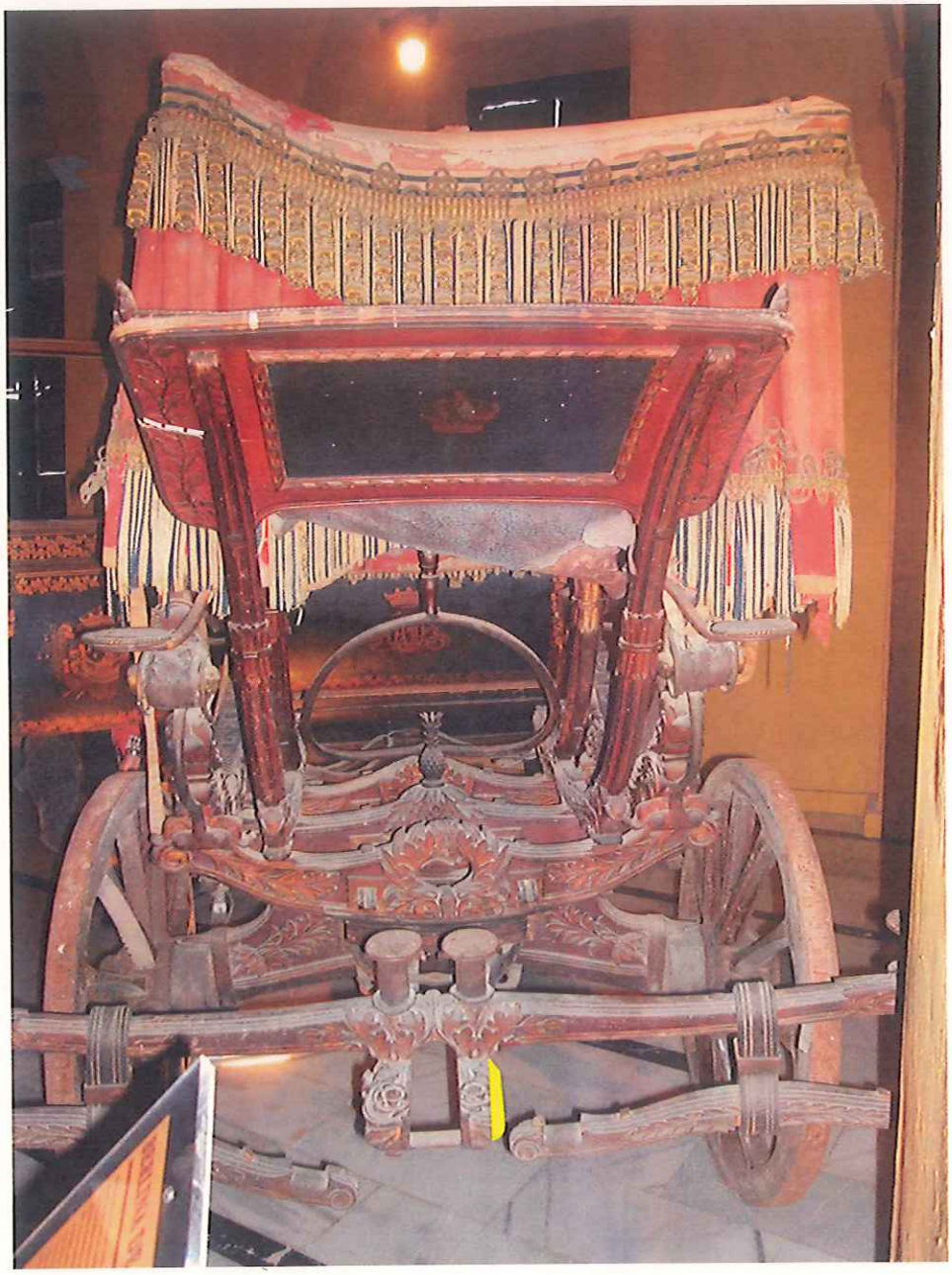
Zona de chapa despegada y deformada

FIG 3.1.3



Detalle de las ruedas. Se aprecia el mal estado de conservación de algunas de las mazas.

FIG 3.1.4



Vista delantera de la Carroza de Gala.

Rotura y pérdida de fragmento de madera

Fisura en la madera

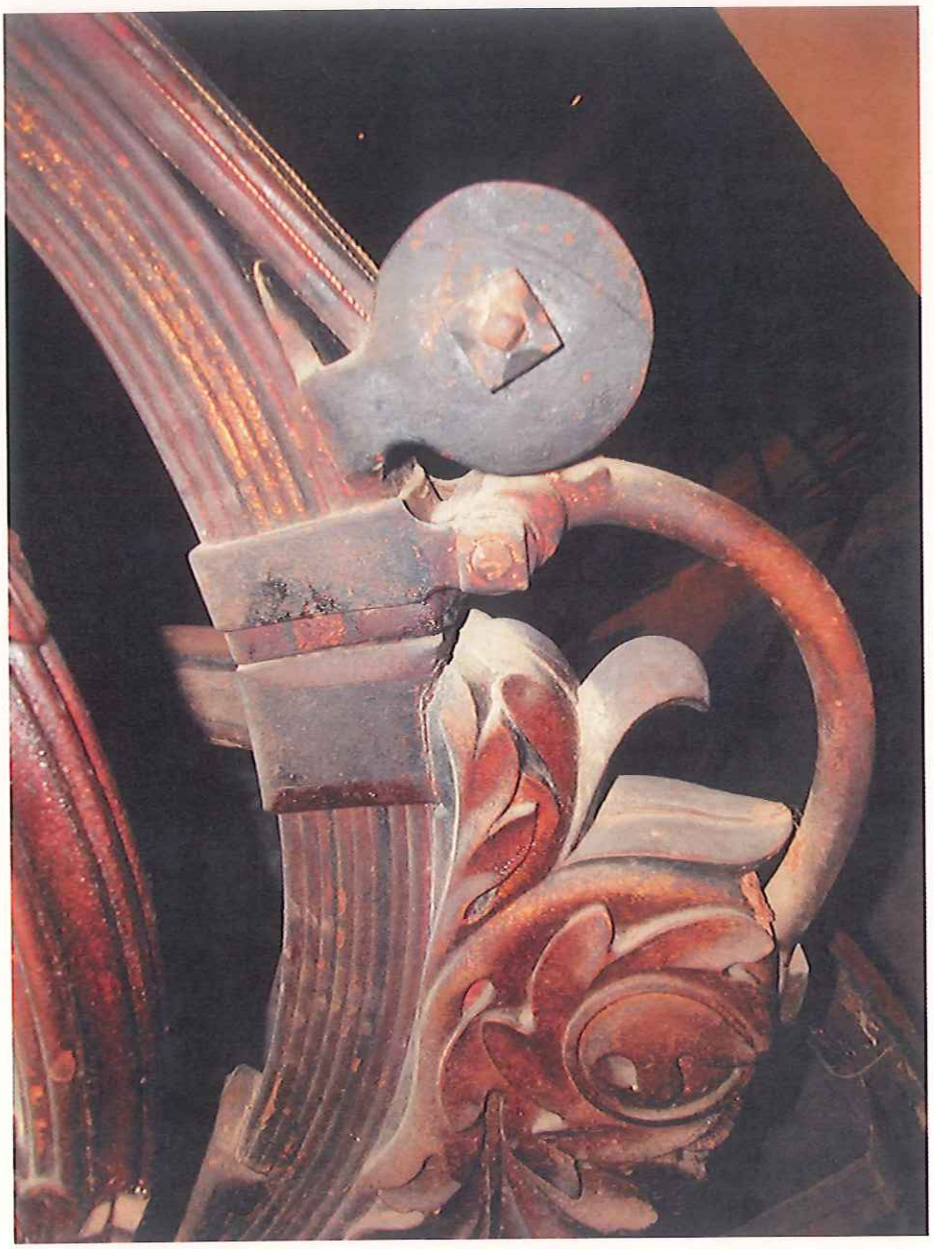
FIG 3.1.5

Vista superior del techo de la caja. La acumulación de polvo es muy acusada en esta zona.

FIG 3.2.1

Estructura de hierro dorado que refuerza la caja.

FIG 3.2.2



Elemento tensor. Se ha perdido la caja de protección de metal-cuero.

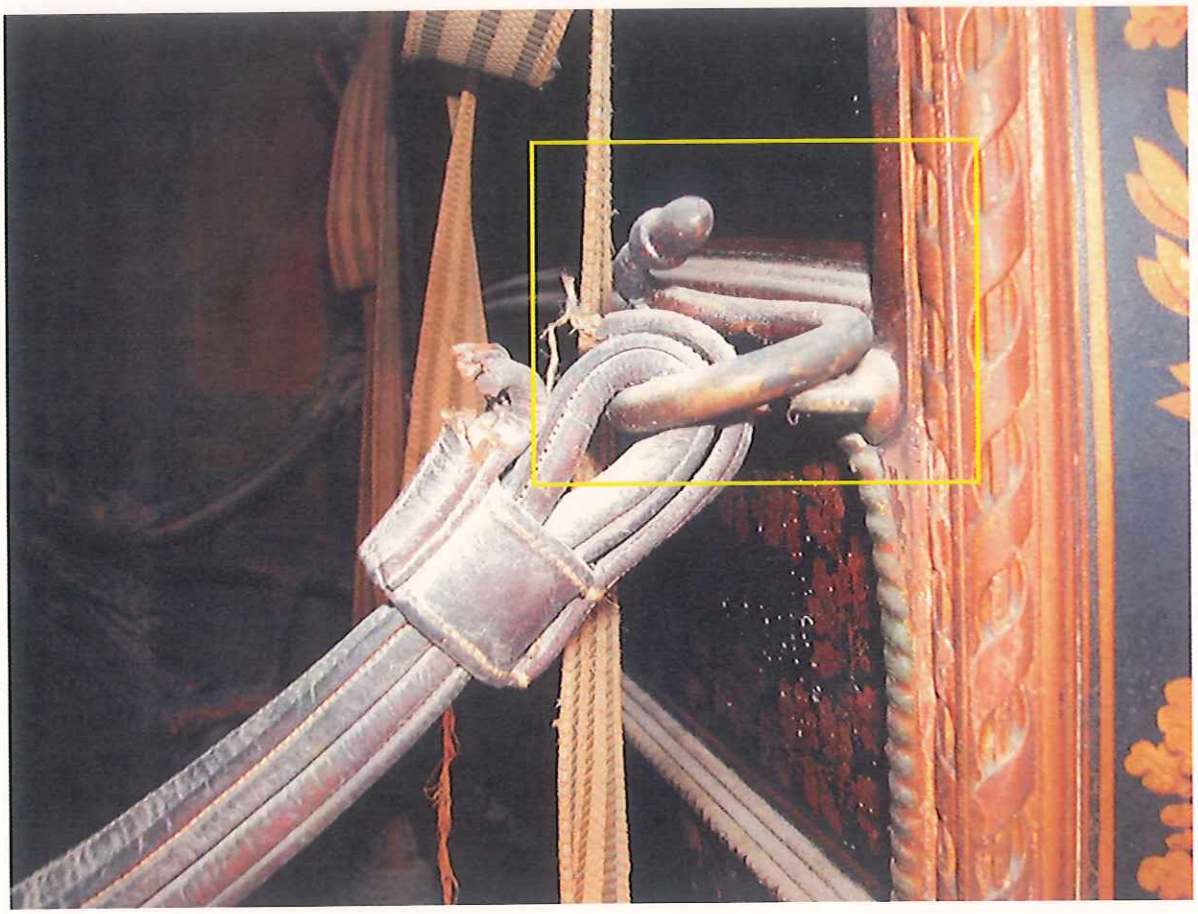
FIG 3.2.3

Francaletes. Conjunto de hebilla de metal y cuero.

FIG 3.2.4

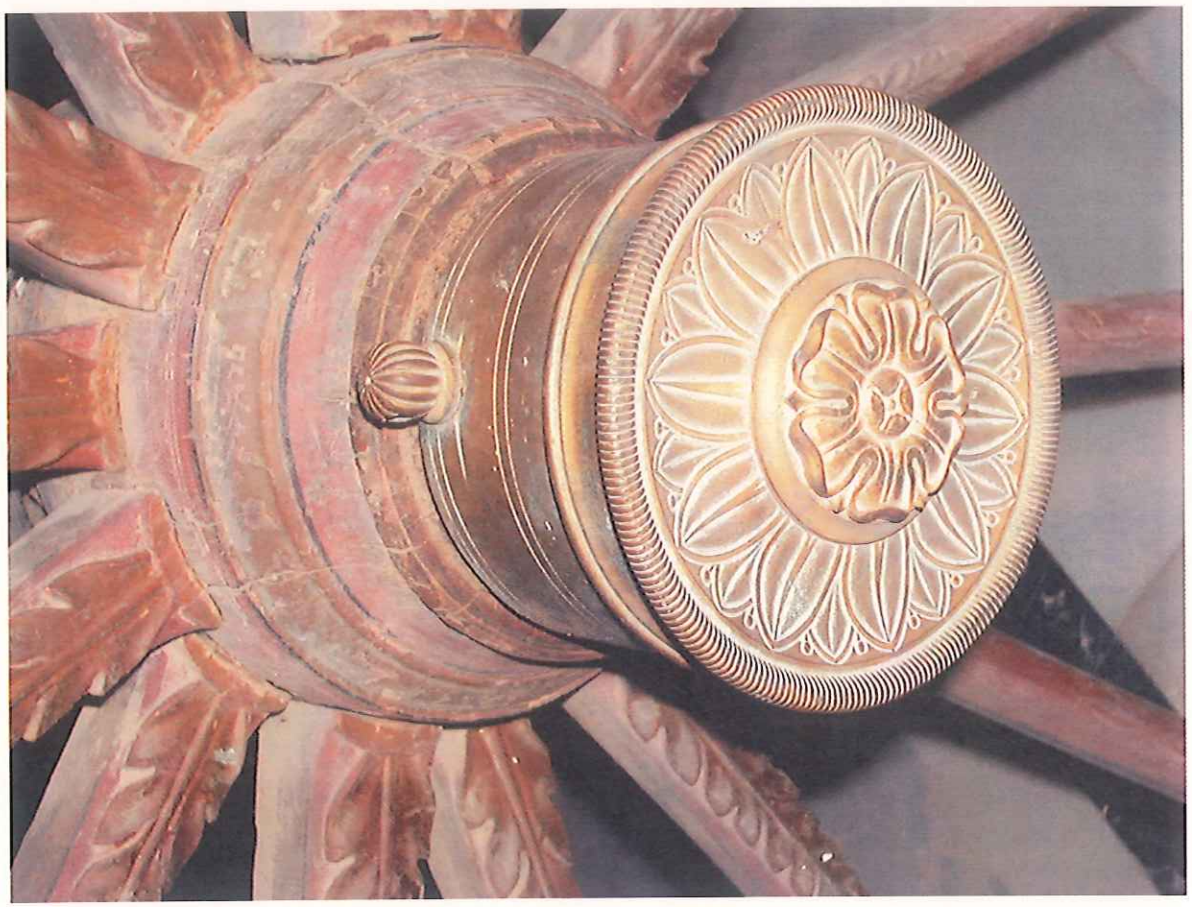
Detalle de la diadema que corona la caja.

FIG 3.2.5



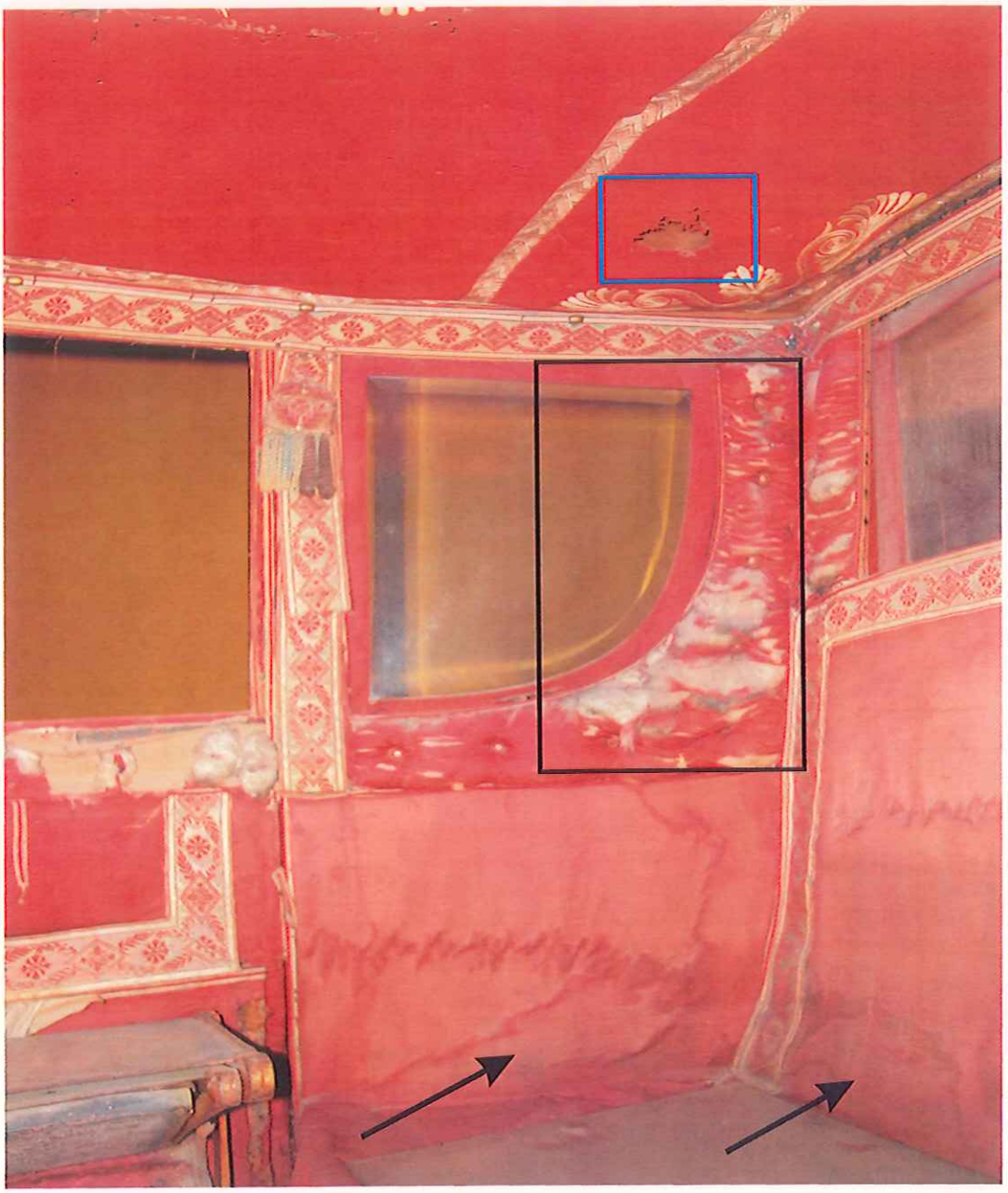
Gancho de hierro dorado en espiral y rematado con forma de piña.

FIG 3.2.6



Bocín. Pieza de bronce que remata la maza.

FIG 3.3.1



Interior de la caja. Estado de conservación.

→ Pérdida de la tapicería de los asientos y deterioro generalizado

▭ Deterioro generalizado en la tapicería de capitoné

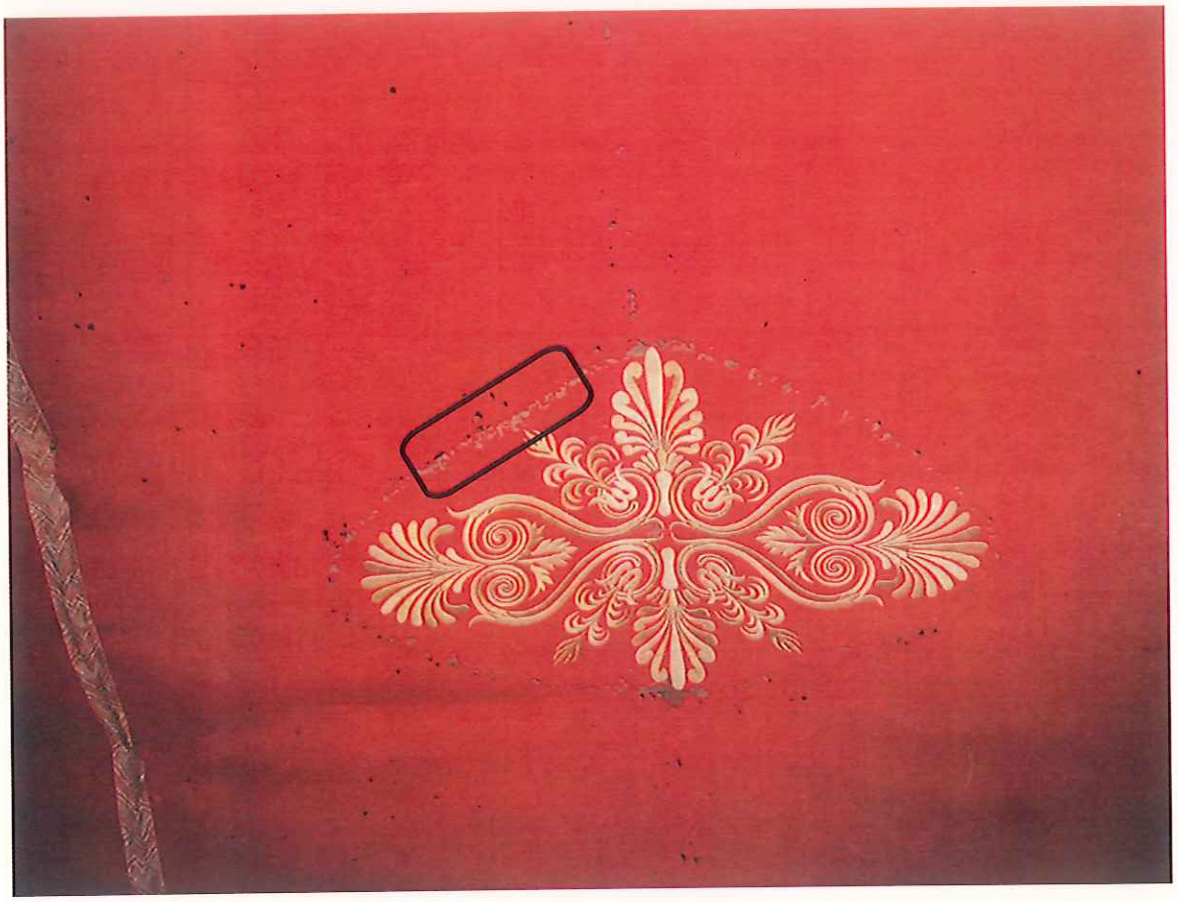
▭ Lagunas en el techo

FIG 3.3.2

Interior de la caja. Estado de conservación.

Alteraciones generalizadas en la tapicería de capitoné.

FIG 3.3.3



Interior de la caja. Estado de conservación.

Detalle de lagunas en el tejido de lana del techo.

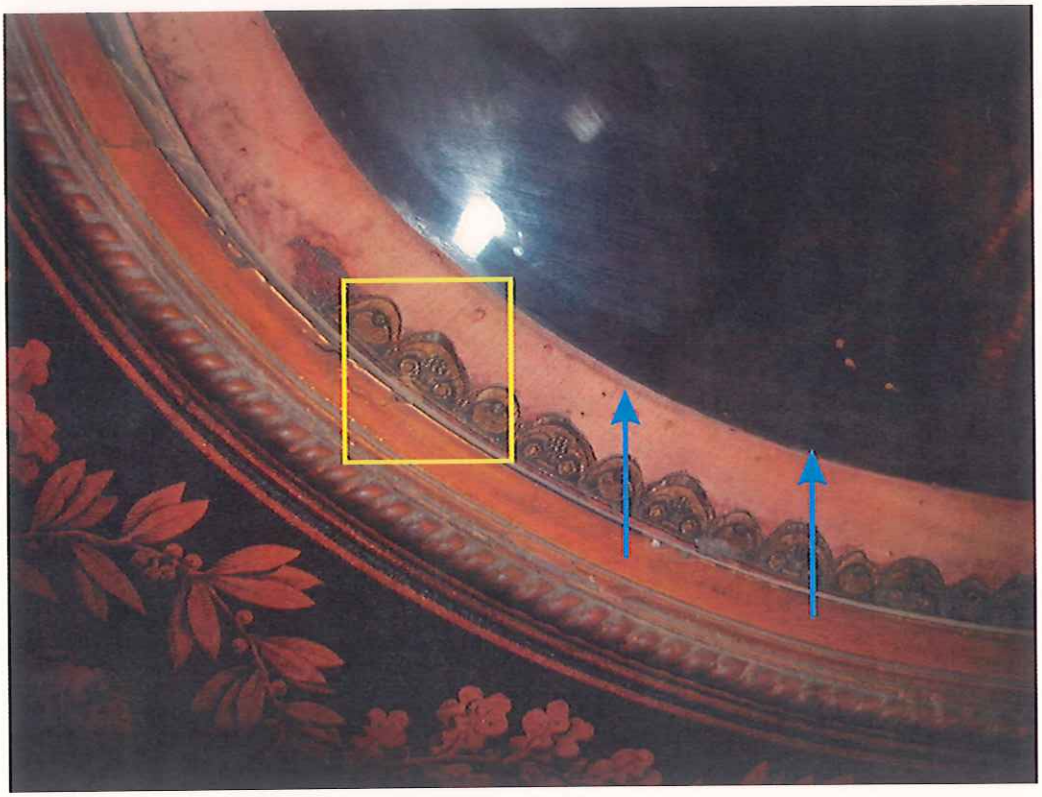
FIG 3.3.4

Interior de la caja. Estado de conservación.

Suelo donde se aprecia la pérdida del recubrimiento dejando la madera vista.

Acumulación de suciedad.

FIG 3.3.5



Exterior de la caja. Estado de conservación

Detalle del galón en forma de blonda: pérdidas en algunas zonas, Suciedad generalizada.

Decoloración del tejido que recubre el exterior de las ventanas Fragilidad de la seda.

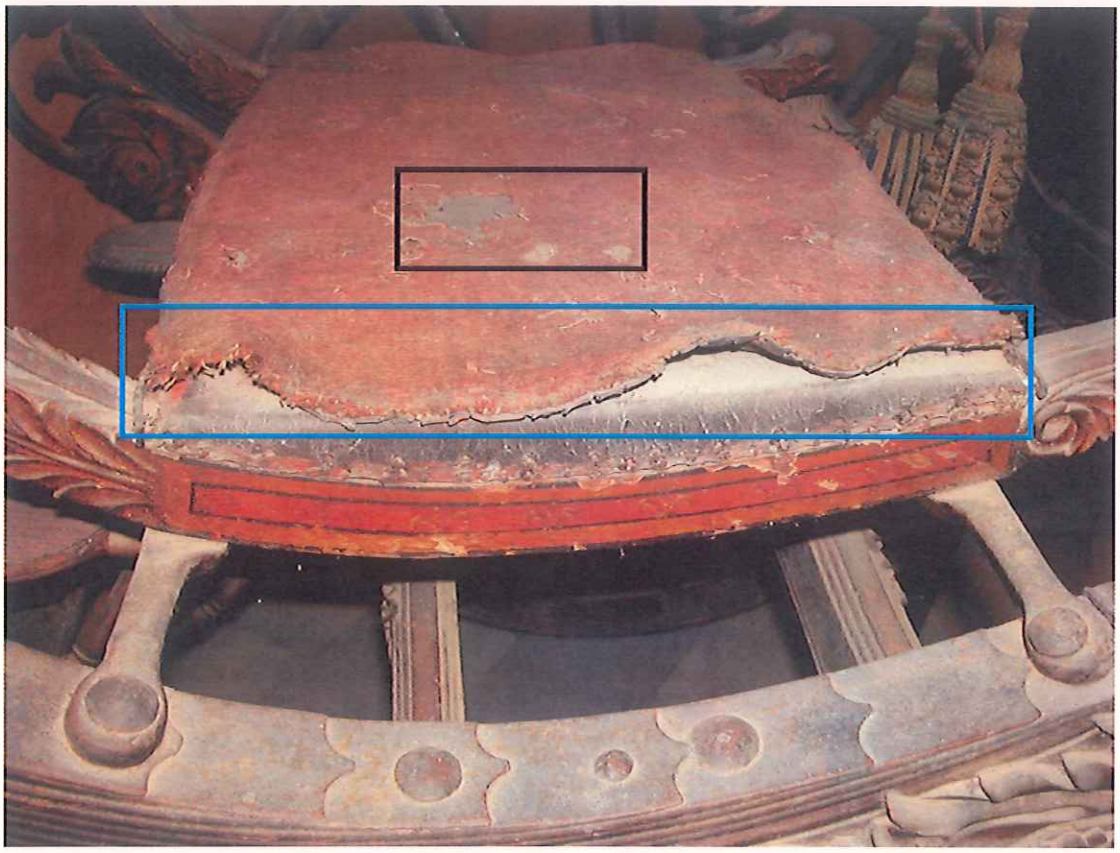
FIG 3.3.6

Tumbilla. Estado de conservación

Descosidos.

Pérdidas de elementos.

FIG 3.3.7



Tejido de la bandeja trasera. Estado de conservación

Desgastes y manchas

Deformaciones y fragilidad generalizada