SILLA PARA LLEVAR ENFERMOS



El recuerdo del Gremio de Faquines de Barcelona

Sección: Tesoros en los museos

Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: Dra. Rosa M. Creixell Cabeza. Máster en Museología y Gestión del Patrimonio (2000) y doctora en Historia del Arte por la Universidad de Barcelona.

FOTO: MMB.

El Museo Marítimo de Barcelona conserva en su fondo una pieza única y singular procedente del Gremio de Faquines de la ciudad. Se trata de una silla de manos que servía para trasladar a enfermos, una de las funciones que este gremio tenía adjudicadas en sus ordenanzas.

Las sillas de manos constituyeron un medio de transporte urbano ampliamente empleado durante la época moderna, especialmente en desplazamientos de corta distancia dentro de las ciudades o, incluso, en el ámbito intramuros de las grandes propiedades. Estas sillas, que habitualmente disponían de capacidad para una sola persona —aunque en circunstancias excepcionales podían acoger a dos—, se convirtieron en un elemento distintivo asociado al prestigio y rango social. El uso de este sistema de movilidad fue predominante entre las clases adineradas, y muy especialmente entre las damas de la alta aristocracia, para quienes este tipo de transporte simbolizaba el refinamiento y el poder adquisitivo.

El alto nivel de riqueza constructiva y ornamental que a menudo presentaban las sillas contribuyó a

reforzar esta idea. Algunas fueron decoradas por artistas de renombre, como es el caso del pintor madrileño Luis Paret y Alcázar, autor de una silla embellecida con escenas mitológicas de temática amorosa. Sin embargo, más allá de su valor como objeto de lujo, las sillas de manos estuvieron también estrechamente ligadas al oficio menestral de los faquines o esportilleros en más de una ciudad, como fue el caso de la ciudad de Barcelona.

El gremio de los faquines

Este gremio era el encargado de transportar y trasladar a los enfermos hasta los hospitales con sillas sencillas y sin lujo alguno, como la que se conserva en el Museo Marítimo, que vincula este vehículo a las prácticas asistenciales dentro del contexto urbano.

El Gremio de Faquines de Barcelona fue formalizado por privilegio real de Fernando II el Católico en el año 1513, bajo la invocación de san Matías como patrón principal y también de santa Catalina y santa Tecla. Sin embargo, su origen como corporación profesional se remonta a mediados del siglo XIII. Según la documentación conservada, en el año 1418 se establecieron unas primeras ordenaciones, y es bien conocido el papel fundamental que tuvieron en la construcción de la basílica de Santa María del Mar, a partir de 1323, transportando gratuitamente piedra desde la cantera de Montjuïc hasta el barrio de la Ribera. Este gesto les significó como un colectivo solidario y comprometido con la ciudad.

En los capítulos establecidos en la ordenanza de 1513, se indicaba que los miembros del Gremio estaban al servicio de los habitantes de la ciudad de Barcelona, tanto si eran instituciones públicas como particulares. Su tarea era socorrer a la ciudadanía en el traslado de ropa, mercancías, todo tipo de bienes e incluso personas enfermas. Se disponía también, entre otras cuestiones, que los transportes se podían realizar a cualquier hora del día o de la noche, ya que en el caso de los enfermos se explicitaba que algunos «por vergüenza de día no desean ser sacados de las casas donde están».

La denominación *bastaixos de capçana* (faquines de rodete) hace referencia al oficio de transportar cargas pesadas —en el cuello, en la cabeza, a hombros o sobre la espalda—, ayudándose o no de una barra, almohada o cuerda. Otra denominación, que se convirtió en sinónima, fue la de *macips de ribera* (ganapán de ribera), que hacía referencia específica a aquellos trabajadores que transportaban manualmente mercancías entre la ribera del mar o del río y la ciudad. A lo largo del siglo XVII, el Gremio mantuvo disputas constantes con los que ejercían el oficio de carreteros del mar, que a partir de 1770, con unos nuevos capítulos, se integraron en el Gremio pero delimitando las tareas pertinentes a cada uno. Finalmente, en 1873 pasaron a denominarse Unión de Faquines de la Aduana de Barcelona.

El tesoro del Museo

La silla de manos del Museo Marítimo de Barcelona, junto con un pequeño grupo de muebles y documentación, entró a formar parte de la colección del Museo gracias al depósito que realizó, en 1942, José Penaba, como jefe y en representación de la aduana. En la escasa documentación conservada se indicaba que estas piezas procedían del antiguo Gremio de Faquines de Ribera del Puerto de Barcelona. Es decir, del gremio de faquines de rodete o ganapanes de ribera de la ciudad.

Estructuralmente, la pieza se diseña como una caja de sección vertical, que incorpora una puerta frontal y tres aberturas a modo de ventanas. Mientras el exterior está revestido con piel fijada mediante clavijas metálicas o tachuelas, en su interior se encuentra integrada una silla con dos reposabrazos reducidos, forrada con tafetán de algodón estampado con motivos florales y figuras de inspiración oriental, en tonalidades de color marrón o chocolate. A cada lado del exterior presenta unas abrazaderas de hierro en

forma cuadrangular por donde se insertaban los listones de madera que eran cargados por dos personas, una delante y otra detrás. En ocasiones podían estar sostenidas por animales, aunque lo más frecuente era que fueran llevadas por dos individuos.

La austeridad del envoltorio exterior en la silla portadora del Gremio se convierte en una singularidad y se explica por razones prácticas. Por un lado, el uso de piel como material de revestimiento la hacía más resistente, ya fuera a las inclemencias del tiempo, ya fuera a los posibles impactos o accidentes. Por otro lado, proveía de anonimato a los usuarios, lo que no sucedía con las piezas ricamente decoradas.



Tejido interior de la silla para llevar enfermos. Foto: MMB.

Su restauración

El uso y el paso del tiempo hicieron necesaria una restauración en profundidad de la silla de manos del Gremio de Faquines. La intervención fue llevada a cabo por una empresa especializada en restauración y conservación de tejidos antiguos e invirtieron, dados el estado y el deterioro de la pieza, dos años de trabajo. El proceso fue lento, en gran medida por la diversidad de materiales que conformaban la silla de manos, aspecto que obligó a desmontar todas las partes de la estructura y a aplicar tratamientos individualizados de restauración según la patología y las características de cada uno de ellos, ya fueran alteraciones físicas, químicas o biológicas. Algunos de los problemas que se abordaron durante la restauración fueron la eliminación de varias capas de tejidos que revestían el interior —fruto de

reparaciones efectuadas a lo largo de su vida útil, que eran irrecuperables—, el exceso de piezas de hierro oxidadas que afectaban a los tejidos y la piel, o bien el deterioro de determinados materiales compositivos. La intervención de restauración se inició con el desmontaje total de la silla, para continuar con tratamientos de desinfección, limpieza de polvo y suciedad superficial de las partes textiles, madera y metal. Por último, se consolidaron los diferentes soportes y su montaje. Para mejorar la conservación y evitar que los diferentes materiales que componían la silla, como la madera y el tejido, produjeran alteraciones se optó por establecer unas barreras de protección entre ellos. Así, por ejemplo, la madera de la estructura interior de la silla se revistió con un tejido grueso de algodón, llamado muletón, y un tejido de lino teñido de color crudo, para finalmente disponer la tela original. De este modo, se podían distinguir con facilidad las partes originales del soporte sin alterar la lectura visual y estética del interior. Por otro lado, las partes acolchadas, que originariamente eran de crin de caballo, fueron sustituidas por un material sintético amortiguador más adecuado que evitaba futuras alteraciones.







