

PRÓLOGO

Constituye para mí un honor y una satisfacción personal redactar el presente prólogo con objeto de anticipar al lector algunas de las características más destacadas tanto de su contenido como de la personalidad del autor. El profesor Álvaro Recio Mir es, hoy por hoy, uno de los más brillantes y emprendedores estudiosos y firmes valores del Departamento de Historia del Arte de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla. Su producción es amplísima y muy abierta en el espectro temático de sus investigaciones, que van desde el estudio de la retablistica sevillana y andaluza a la arquitectura rural de nuestra tierra y a diversos aspectos del arte suntuario en sus diversas manifestaciones.

El libro que hoy se presenta aborda el arte de la carrocería en Nueva España centrado en el gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche. Porque los carruajes merecieron siempre una atención muy particular por la Corona, tanto en lo relativo a los abusos suntuarios como a la moral de sus ocupantes y a la circulación vial en las calles, paseos y alamedas de las ciudades indianas.

La monografía de Álvaro Recio Mir, que podemos tipificar claramente como de Historia del Arte, también —y eso considero que hay que destacarlo— es un libro de historia social y cultural del mundo hispánico, ya que efectivamente hubo una proclividad por parte de los criollos hacia el boato y la ostentación que se manifestó en los carruajes empleados en sus núcleos de residencia: coches, carrozas, forlones, estufas, literas o calesas. El carruaje formaba parte del mobiliario personal y familiar como un elemento más en el que podía proyectarse hacia el exterior la condición y el estatus social de sus propietarios. Ello tuvo una particular significación en esa especie de Theatrum Mundi que fue el siglo del Barroco, en el que lo que se era, tanto personal como familiarmente, había que exhibirlo para distinguirse de los demás. Como recientemente hemos puesto de manifiesto tanto Álvaro Recio Mir como yo en un ciclo celebrado en la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, la nobleza como grupo y los estratos superiores de la sociedad indiana arbitraron mecanismos sociales y culturales muy específicos para diferenciarse de la gente del común y proyectar al exterior su propio estatus nobiliario: indumentaria, heráldica, casas palaciegas, usos suntuarios y, naturalmente, los propios carruajes, que se exhibían tanto en la vida diaria como en las fiestas y celebraciones públicas de aquella cromática sociedad colonial. Muchos de ellos eran

auténticos palacios rodantes, con riquísimas guarniciones, suntuosas telas de brocados, exornos de plata, planchas de carey o escudos en sus puertas. Esa es la realidad que pudo contemplar en 1626 el siempre crítico viajero británico Thomas Gage, que refirió: «Es refrán en el país que en México se hallan cuatro cosas hermosas, las mujeres, los vestidos, los caballos y las calles; podría añadirse la quinta, que serían los carruajes de la nobleza, que son mucho más espléndidos y costosos que los de la corte de Madrid y de todos los reinos de Europa, porque no se perdonan para enriquecerlos ni el oro, ni la plata, ni las piedras preciosas, ni el brocado, ni las exquisitas sedas de la China».

Ello fue tan llamativo y espectacular que la Corona tuvo, una y otra vez, que dictar pragmáticas con objeto de limitar estos excesos suntuarios. De hecho, estas normas no se cumplieron y tuvieron que ser reiteradas, signo evidente de que el carruaje formaba parte del mobiliario doméstico y urbano de la oligarquía colonial.

Tuve la oportunidad de abordar de forma incipiente por vez primera este tema en 1992 en mi estudio sobre el tráfico terrestre y la red vial en las Indias españolas, en un capítulo dedicado al tráfico urbano. Posteriormente también incidió en el tema el maestro de maestros: el profesor Guillermo Lohmann Villena en un estudio antológico sobre los carruajes en la ciudad de Lima. Y también Rafael Atienza, marqués de Salvatierra, en una aproximación al tema desde la perspectiva andaluza.

Sin embargo, el libro de Álvaro Recio Mir supera todos los estudios hasta el momento acometidos sobre la cuestión tanto por lo riguroso de sus fuentes, la variedad de sus repositorios, la belleza de sus ilustraciones y la sensibilidad con que ha sabido armonizar los aspectos artísticos con los sociales y culturales.

Tengo la seguridad de que es un acierto publicar esta obra por parte del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la Diputación de Sevilla y la Universidad de Sevilla, ya que se va a convertir en una obra clásica y un estudio de referencia sobre el tema. La capacidad investigadora del autor, su solvencia científica y su sensibilidad artística han quedado más que suficientemente demostradas en estas páginas que he tenido el gusto y el honor de prologar.

Ramón María SERRERA
Catedrático de Historia de América
Universidad de Sevilla

PRESENTACIÓN

¿Qué Indias hay donde no hay coche?

LOPE DE VEGA

[El coche] es tema que interesa al estudio del urbanismo, de la artesanía, de la economía y de las mentalidades. Hay material para hacer un buen libro. Me alegraría que algún lector se animase a escribirlo.

Antonio DOMÍNGUEZ ORTIZ

La mañana del 8 de septiembre del año 2016, seis nuevos embajadores hacían entrega de sus cartas credenciales al rey de España. Ciertamente, se trataba de un sencillo acto administrativo que se repite conforme se van renovando las distintas legaciones diplomáticas, pero que es revestido de la máxima solemnidad al seguir pautas ceremoniales que se remontan al reinado de Carlos III.¹ En el madrileño Palacio de Santa Cruz, sede del Ministerio de Asuntos Exteriores, todo estaba dispuesto para llevar al Palacio Real, uno a uno, a los diplomáticos de Argentina, Azerbaiyán, Bolivia, Guatemala, Ucrania y Mongolia. El escuadrón de la Guardia Real y la escuadra de batidores de la Policía Municipal, ambos a caballo, estaban perfectamente formados; los lacayos, postillones y cocheros en sus puestos y llamativamente uniformados a la federica; los Cadillacs que conducirían a los secretarios preparados; el público curioso, expectante y sorprendido.

¹ Sobre esta llamativa ceremonia véase Galán Domingo, Eduardo. «La ceremonia de acreditación de embajadores», en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, pp. 392-394.

No obstante, en esa suerte de viaje en el tiempo, dos objetos acapararon todas las miradas: los coches de caballos de los embajadores. Se trataba de dos elegantes cupés decimonónicos, uno de la casa parisina Binder y otro del madrileño Gran Taller de Recoletos. Pero ambos poco significado tenían aisladamente ya que solo alcanzaron todo su sentido gracias a sus tiros de seis caballos, en señal de que conducían al representante de un Jefe de Estado; a los arneses que unían caballos y coches, cuyo impoluto cuero negro estaba reiteradamente tachonado con el escudo de la Casa Real de España; al posillón y al cochero que los conducían y a los tres lacayos de puerta que se agolpaban en el pulpito y, cómo no, solo adquirieron sentido cuando sus ocupantes, el embajador y el diplomático español que lo acompañaba, entraron en ellos y la comitiva se puso cadenciosamente en marcha.

Verdaderamente, si tal conjunto de coche, caballos, arnés, servidores y ocupantes tuvo algún sentido fue en movimiento. De este modo, el repicar de los cascos de los animales sobre el granito madrileño, el chirrido de las yantas al girar, las órdenes de los cocheros a las bestias y hasta su relinchar convirtieron la solemne ceremonia en un espectáculo tremendamente sensorial. El trayecto era breve, desde el ministerio la comitiva cruzó la Plaza Mayor y enfiló la calle homónima, hasta la de Bailén, donde se alza el Palacio Real. Allí, la banda de la Guardia Real acompañaba musicalmente el momento culminante del trayecto, que sin duda fue cuando la comitiva cruzó pausada y solemne el sobrecogedor Patio de la Armería, hasta perderse en el interior de palacio, al pie de cuya escalera de aparato se apearon los diplomáticos para presentar sus cartas a Felipe VI. (*Láminas 1 y 2 del cuadernillo final*)

El coche de caballos, como indicamos, es sin duda la pieza clave sobre la que pivota toda esta ceremonia de Estado que apresuradamente hemos descrito y que se repite cada vez que se acreditan nuevos embajadores. Además de su evidente sentido histórico y artístico, al emplearse precisamente con tal motivo muestra también todo el inmenso sentido político del carruaje. A pesar de lo recortado que está el ceremonial respecto de sus orígenes en el siglo XVIII o incluso si lo comparamos con el de la época de Alfonso XIII o la del propio Juan Carlos I,² el mantenimiento del carruaje en ella proclama la fundamentación histórica de la Monarquía española, encarnada en el Rey, del que la vigente Constitución de 1978 indica que es símbolo y permanencia del Estado, especificando que una de sus funciones es, como señala el artícu-

² Véase la nota anterior.

lo 63.1, acreditar a los embajadores, apostillando a ello que «los representantes extranjeros en España están acreditados ante él».

Esta ceremonia y estos coches también son evocación del legado cultural del Mundo Hispánico. Quizá no fueran conscientes de ello, pero los embajadores de Argentina, Bolivia y Guatemala al entrar en sus coches se integraban en ese ámbito cultural e histórico que nos parece particularmente interesante en el último caso, ya que la capitanía general de Guatemala fue parte del virreinato de Nueva España, que será el asunto que nos ocupará en adelante.

Aunque en principio pueda parecer lo contrario, la cuestión que a partir de ahora analizaremos, la evolución de la carrocería novohispana, tiene muchísimo que ver con la ceremonia referida. Las citas de Lope de Vega y de Domínguez Ortiz con las que abrimos este libro,³ y que de alguna manera lo han inspirado, prueban la enorme trascendencia de los coches de caballos durante el Antiguo Régimen, tanto en España como en los virreinos americanos, y la poliédrica significación histórica, política, social y artística que tuvieron, cuestiones de las que nos ocuparemos en adelante. Pero quizá el hecho más fascinante es que lo que vamos a estudiar y que ocurrió en un pasado aparentemente desaparecido se proyecta sobre nuestro presente y mantiene, al menos en parte, su vigencia.

En efecto, los viejos coches de caballos se siguen empleando en las más solemnes celebraciones de Estado de las monarquías de Europa y aún en algunas repúblicas. Ejemplo significativo al respecto es el Reino Unido, que los emplea con gran frecuencia, de lo que fue buena prueba la *carriage parade* de las celebraciones del *Diamond Jubilee* de Isabel II, que en el año 2012 celebró sus sesenta años en el trono de San Eduardo. También juegan un papel esencial los carruajes en la solemnisima apertura anual del parlamento de Westminster, símbolo supremo de las actuales democracias parlamentarias. De igual modo, todos los años se celebra una colorista fiesta en torno a la suntuosa carroza del alcalde de Londres.⁴ (*Figura 1*)

³ La primera cita, de la comedia *Guárdate del agua mansa* de Lope de Vega, la tomamos de López Álvarez, Alejandro. «Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700», en Enrique García Santo-Tomás (ed.), *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, Madrid, Iberoamericana, 2009, pp. 269-291, véase en concreto la 269, y la segunda de Domínguez Ortiz, Antonio. «Los primeros coches de caballos en España», *Historia 16* (Madrid), 95 (1984), pp. 35-40, véase en concreto la 35.

⁴ Con motivo de la exitosa restauración de esta última en el año 2009 se celebró en el Museo de Londres, donde se conserva tan extraordinario carruaje, el congreso internacional *Pomp and power. Carriages as status symbols*.



FIGURA 1. *Carroza del alcalde de Londres.*

Ejemplos similares a los del Reino Unido podríamos referir en relación con las monarquías de Holanda, Suecia o de los demás reinos del continente e incluso cabría aludir a algún caso republicano, como ocurrió en la visita de Estado que la reina de Inglaterra giró a Portugal en 1957, cuando, al emplear un carruaje la soberana, se puso vivamente en evidencia el enorme carácter evocador de las pasadas glorias imperiales que siguen manteniendo los coches.

Pero es más, no se trata solo de un hecho de nuestro ámbito cultural inmediato. El 19 de noviembre del año 2013 Carolina Kennedy empleó en Tokio un coche, en este caso se trataba de un landó, en una ceremonia similar a la madrileña referida, en la que la hija del presidente asesinado en Dallas cincuenta años antes hacía entrega de sus cartas credenciales al emperador Akihito de Japón, como embajadora de los Estados Unidos de América por designación del presidente Barack Obama. La imagen dio de inmediato la vuelta al mundo, ya que su protagonista la compartió en su cuenta de la

red social Twitter. Sin duda, la nueva embajadora entendió a la perfección todo el simbolismo de la ceremonia y, seguramente, del empleo en ella del coche. (*Figura 2*)



FIGURA 2. *Carolina Kennedy en la ceremonia de entrega de cartas credenciales al emperador de Japón.*

De igual modo, la permanente vigencia del carruaje se muestra en la continuidad de sus modalidades deportivas y festivas. En este último sentido la Feria de Abril de Sevilla es ejemplo maravilloso, como ya señalaba Luis Soler:

No hay enganches como los sevillanos, no hay caballos como los de Jerez. Ni marco más suntuoso, más lleno de color para envolverlos ni plataforma más adecuada para lucirlos y ponerlos en valor, que esa feria sevillana del mes de abril. Feria de Abril maravillosa, siempre igual, como si la vida se hubiese parado en ella.⁵ (*Láminas 3 y 4 del cuadernillo final*)

⁵ Soler, Luis. *Historia del coche*, Madrid, Cigüeña, 1952, p. 153.

Ello también nos ha servido de inspiración a la hora de redactar este libro que, hemos de advertirlo de entrada, es más una arriesgada apuesta personal que una obra definitiva. Realmente, todavía estamos lejos de un conocimiento cabal de lo que supuso el coche en la sociedad novohispana virreinal. Pese a las abundantes referencias literarias e iconográficas con las que contamos al respecto, no ha sido un asunto que haya interesado particularmente ni a la Historia ni a la Historia del Arte. En el mejor de los casos, hasta ahora, se ha tratado solo de una manera tangencial y casi nunca tomando el carruaje como objeto nuclear de las investigaciones. No obstante, los estudios que tradicionalmente se han llevado a cabo en Inglaterra y en Centroeuropa sobre la carrocería y el reciente interés que por el ámbito de la corte ha mostrado la historiografía hispánica, no han hecho más que poner en evidencia el clamoroso olvido que supone desatender este esencial y complejo campo investigador histórico-artístico.

Al emprender esta primera monografía sobre el coche en Nueva España, no queremos dejar de insistir en que se trata de un asunto del que aún queda mucho por investigar, así como del carácter provisional de nuestro esfuerzo. En cualquier caso, esta historia girará en torno al gremio de la ciudad de México, del que conocemos cuatro ordenanzas en solo un siglo. Sin duda, la cuestión gremial es un inmejorable punto de partida para el estudio del carruaje novohispano, al igual que hacerlo de su capital, México, que llegó a ser uno de los grandes centros carroceros no solo de América, sino de todo el Mundo Hispánico, por su fabulosa proyección en el enorme virreinato.

Verdaderamente, resulta excepcional el conocimiento de hasta cuatro normas gremiales en apenas un siglo, lo que nos permite tener un conocimiento muy apurado de la evolución de la profesión carrocera en la capital novohispana. No cabe duda de que otras fuentes con las que contamos, como las aludidas referencias literarias e iconográficas, así como el puñado de obras conservadas y el propio conocimiento de la carrocería española, algo más estudiada que la americana, nos permitirán realizar esta singladura con una cierta seguridad, en la cual, a partir de las ordenanzas mencionadas, haremos un primer abordaje de la evolución de la carrocería en Nueva España.

Esperamos que en un futuro —ojalá que próximo— la aparición y el análisis de nuevas fuentes y, por supuesto, de nuevas obras, nos permitan ir aquilatando la enorme trascendencia que, por lo que hasta ahora sabemos, tuvo el coche en América y que llevó a decir a Lope de Vega que no cabía

imaginar el Nuevo Mundo sin estos objetos de tanta trascendencia histórica y artística.

Antes de emprender la tarea que nos hemos propuesto, nos gustaría agradecer su colaboración al respecto a aquellas personas que nos han ayudado en la misma. En primer lugar a Alejandro López Álvarez, que también ha inspirado esta obra y cuya producción científica sobre el coche en España ha resultado esencial para entenderlo en Nueva España. Aparte de los conocimientos, hemos de agradecerle sus orientaciones, sugerencias y ánimos constantes que tanto han ayudado a llevar este libro a buen puerto. Su concienzuda lectura del primer manuscrito del mismo mejoró, sin duda, su resultado final. Al igual que las sugerencias aportadas por nuestros colegas Pablo J. Pomar Rodil, Ismael Jiménez Jiménez, Alejandro Wang Romero y Pedro Martínez Lara.

No queremos tampoco dejar de agradecer las facilidades siempre prestadas para estudiar los coches de la colección del Museo de Guadalupe, Zacatecas, a su directora, Rosa Franco, y a su subdirectora, Violeta Tavizón, así como a la investigadora Consuelo Maquívar, que nos puso en contacto con ellas y que siempre nos animó a investigar al respecto.

De igual modo, queremos mostrar nuestra gratitud sincera al personal de los archivos en donde hemos recabado la mayoría de la documentación que aportamos, fundamentalmente el General de la Nación y el Histórico del Distrito Federal, así como los demás, tanto en México como en España, y que quedan referidos en las notas de este texto.

También merecen nuestro reconocimiento aquellos que han colaborado en el aparato gráfico de este libro, fuente fundamental para estudiar un mundo del que quedan poco más que los reflejos que aquí recogemos. En tal sentido queremos hacer mención especial al Patrimonio Nacional de España, así como al resto de instituciones que custodian las obras en este libro reproducidas. No podemos olvidar tampoco a los coleccionistas privados que nos han permitido mostrar sus tesoros.

Lógicamente, tengo que manifestar mi mayor agradecimiento al jurado que tuvo a bien conceder a esta investigación el premio Nuestra América, en su convocatoria del año 2017, presidido por la diputada provincial de Cultura y Ciudadanía de la Diputación Provincial de Sevilla, Rocío Sutil, y formado por los profesores de la Universidad de Sevilla Alfonso García Morales, María Eugenia Petit-Breuilh y Rocío Delibes; por la investigadora de Consejo Superior de Investigaciones Científicas María Luisa Laviana y por la jefa

del servicio de archivo y publicaciones de la Diputación de Sevilla Carmen Barriga. Ese agradecimiento he de hacerlo extensivo a las tres referidas instituciones, Diputación de Sevilla, Universidad de Sevilla y Consejo Superior de Investigaciones Científicas; en particular, al personal de esta última que se ha ocupado de la edición del libro, sobre todo a nuestro interlocutor, José Manuel Prieto Bernabé, y a Enrique Barba Gómez.

Igualmente agradecido estoy a Ramón María Serrera, pionero en el estudio de la carrocería en el virreinato de Nueva España y que fue mi profesor en la asignatura Introducción a la Historia de América en el curso 1987-1988, por aceptar mi ofrecimiento de realizar el prólogo de este libro. De igual modo, le muestro mi gratitud por sus recomendaciones y ánimos para que siga investigando sobre este asunto.

Por último, escribir un libro sobre México me obliga también a mostrar mi deuda de gratitud con todos aquellos que me enseñaron la inconmensurable riqueza de la gran nación que fue el corazón del virreinato de Nueva España durante tres siglos. Profesores, colegas, amigos, alumnos y todos aquellos que con sus enseñanzas, sugerencias y apreciaciones también han colaborado en esta labor tampoco pueden ser olvidados en esta presentación. A todos, gracias de corazón.