

“La Vida en México” de madame Calderón  
de la Barca como fuente de la carrocería  
en la primera mitad del siglo XIX

Álvaro Recio Mir

*Abstract: “La vida en México” de madame Calderón de la Barca es, sin duda, una de las mejores fuentes para conocer el país durante la primera mitad del siglo XIX. En esta ocasión la emplearemos para estudiar su carrocería desde una perspectiva histórico-artística del final del virreinato al comienzo del México independiente, cuando se pasó de la influencia de los coches barrocos de tradición francesa a los ingleses neoclásicos. Las referencias al respecto en el libro son tantas que cabe articularlas en cuatro apartados: tipos, procedencia y número de carruajes; tiros, arneses y servidores de los mismos; usos, abusos y peligros de los coches y, por último, su vinculación a la fiesta, enorme trascendencia social y repercusiones artísticas, sociales, urbanísticas y arquitectónicas que tuvieron.*

*Palabras clave: coche, México, primera mitad del siglo XIX, La vida en México, madame Calderón de la Barca*

En la abundante literatura que produjeron los viajeros que llegaron al México decimonónico es difícil encontrar una obra más expresiva que *La vida en México* durante una residencia de dos años en ese país, de Frances Erskine Inglis, más conocida como madame Calderón de la Barca. A tal literatura cabría sumar el gran número de pintores, grabadores y fotógrafos que visitaron el país en dicho siglo y que dejaron cuantiosas obras que ilustran las palabras de los escritores, en concreto y en esta ocasión, las de nuestra referida protagonista (Diener 1996 y Aguilar Ochoa 2006).

*I. La autora, su obra y su significación carrocera*

Nacida en Edimburgo en 1804, Frances Erskine Inglis se estableció en Boston con su madre y hermanas al morir su padre en 1830. Allí abrieron una escuela para señoritas y gracias a su sólida formación entabló importantes relaciones sociales y culturales, como con el historiador William Prescott. Éste le presentó al diplomático español Ángel Calderón de la Barca, con el que pronto se casaría y que en 1839 fue nombrado primer embajador de España en México. Desde Nueva York partieron a su nuevo destino, en el que estuvieron desde fines de 1839 a la primavera de 1842. Fanny, como era conocida en la intimidad, mandó numerosas cartas desde México a su familia, que junto a todos sus papeles se conservan actualmente en la Houghton Library de Harvard (Harvard University, Houghton Library, MS Eng 1763). Sus misivas, tras una selección, fueron publicadas en Nueva York y Londres en 1843, bajo el

auspicio de Prescott y firmadas por “Mme. C. de la B”. Luego, don Ángel fue embajador en Washington y más tarde volvieron a España al ser nombrado ministro de Estado. Los avatares políticos también les llevaron al exilio en Francia, desde donde regresaron a España, quedando viuda nuestra protagonista poco después y retirándose a un convento cerca de Biarritz. No obstante, Isabel II la llamó a Madrid para que se ocupara de la educación de la infanta Isabel Francisca, en agradecimiento de lo cual Alfonso XII la creó marquesa de Calderón de la Barca en 1876. El resto de su vida lo consagró a la infanta, muriendo en 1882 en el palacio Real de Madrid (Teixidor 1984 y Sarabia Viejo 2003).

*La vida en México* es popularísima en el país azteca y apenas conocida en España, aunque ha sido traducida de nuevo en 2007, edición que citaremos en adelante (Erskine Inglis 2007). El olvido de su autora ha llevado a que aún no se haya traducido al castellano su otra gran obra, *The attaché in Madrid*, verdadera radiografía de la España de 1856 (Erskine Inglis 1856, Don Ramiro 1904 y Wietelmann Bauer 2011). *La vida en México* enlaza con el *Ensayo* de Humboldt, cuya visita a Nueva España sólo se produjo un tercio de siglo antes que la de nuestra protagonista, la cual cita con frecuencia al gran sabio alemán. Ello y la cultura de su autora hace que el tono costumbrista y frívolo que *La vida en México* puede tener en una primera lectura apresurada no sea incompatible con el carácter agudo, ilustrado y perspicaz de la obra. Realmente, madame Calderón de la Barca gozó de una posición e información privilegiadas para conocer México, ya que se relacionó con la mejor sociedad y fue testigo de los avatares políticos de la joven república, sin olvidarse de las clases populares. No es de extrañar, por ello, el reconocimiento de la obra en México, hasta el punto que Toussaint dijo de ella: “ningún viajero en ningún tiempo ha hecho una descripción más detallada y más sugestiva de nuestro país” (citado en Teixidor 1984, XIV). De igual modo, Teixidor señaló categóricamente que es el “mejor libro que jamás haya escrito sobre México un extranjero” (Teixidor 1984, XXII).

El tono descriptivo del libro brinda muchos aspectos de la vida mexicana dignos de análisis (Sarabia Viejo 2003). Cabría decir de él lo mismo que su autora de México: “no hay nada anodino, todo es a gran escala y muy pintoresco” (Carta XXX, 293), a lo que añade: “hay algo que todos los que viajen a México deberían tener en cuenta: no existe un solo ser humano ni un objeto que no sea un cuadro en sí mismo, o que no constituya un tema sobre el que escribir, todo es pintoresco” (Carta V, 62). De todo ello nos fijaremos en esta ocasión en los coches, constantemente referidos en la obra. Pero además de por su número, son interesantes sus alusiones por ocuparse del pasado. Así, aunque los hechos relatados se fechen entre el 29 de octubre de 1839 y el 28 de abril de 1842, sus apreciaciones van más allá y la nostalgia que el libro rezuma permite hacer una reconstrucción de la carrocería mexicana desde el final del virreinato, siendo ésta una de las grandes virtudes de la obra (fig. 1). Esta nostalgia la muestra, al final de su estancia mexicana, al afirmar que “uno ha de visitar estas lejanas provincias y ver sus grandes edificios para ser consciente de todo lo que los españoles aportaron a las colonias y, además, para comprobar la nostalgia que sienten los hombres más distinguidos de la República, todos aquellos con edad suficiente para comparar lo que fue con lo que es” (Carta L, 484). No obstante, el recuerdo virreinal se desvanecía cuando visitó el país nuestra autora,



Fig. 1. Carl Nebel, *Catedral de la Ciudad de México (Detalle)*. De: *Voyage pittoresque et archéologique*, 1836. En: Arturo Aguilar Ochoa (coord.). *Carl Nebel pintor viajero del s. XIX. Artes de México 80* (2006): 9.

que especifica en relación a los mexicanos: “los últimos que quedan de los días del virreinato, van desapareciendo rápidamente” (Carta IX, 105). En concreto, al aludir a la marquesa de Uluapa, dice: “pertenecía a esa antigua nobleza que se va perdiendo” (Carta IX, 108). Esta nostalgia contagia a la propia carrocería, de la que dice la autora, al describir el trasiego de coches en el paseo de Bucareli:

[...] la mayoría de los carruajes resultan increíblemente bonitos: son coches europeos, tirados por magníficos caballos, y de colores llamativos, junto a algunos bastante aparentes fabricados aquí. De estos, los hay según la antigua moda mexicana, es decir, pesados y dorados, y también la versión moderna de los tradicionales carruajes ingleses, es decir, fuertes pero algo vulgares y mal rematados. Entre los más bellos también se ven algunos de alquiler muy aceptables tirados por mulas, y otros de formas y dimensiones extraordinarias, con muestras de haber pertenecido en el pasado a algún noble. (Carta XI, 126)

Se evoca así la vieja tradición carrocera francesa, de carácter barroco, frente a a contemporánea inglesa, de signo neoclásico. A ello parece hacer alusión cuando dice que en los paseos se mezclan “el espléndido coche del millonario” con “otros más torpes y viejos, pasados ya de moda” (Carta XII, 131).

En cualquier caso, la significación de la obra es enorme, ya que prueba el interés de su autora por todo lo relativo a la carrocería. El detallado conocimiento de madame Calderón de la Barca al respecto prueba la altísima relevancia social de los coches y el interés que despertaban y no sólo en México. Los Estados Unidos se convirtieron en el siglo XIX en uno de los grandes centros carroceros del mundo, por lo que nuestra protagonista debió de adquirir su indudable cultura al respecto en su etapa norteamericana, tanto en la elegante ciudad de Boston, como en Nueva York, a la que hace alusión en tal sentido. La precisión y el detalle de sus afirmaciones en cuanto a usos, tipologías, arneses y al propio “driving” evidencian que su conocimiento de la materia no era en modo alguno superficial, sino todo lo contrario. De igual manera, su insistencia en el asunto revela un interés personal en él, que no quedó reducido a *La vida en México*, ya que en *The attaché in Madrid* volvió a hacer nuevas y atinadas referencias al respecto (Erskine Inglis 1856).

Abundando en la verosimilitud de sus palabras, cabe apuntar que los coches no eran identificativos de México, ya que a mediados del siglo XIX habían alcanzado difusión universal, por lo que las referencias que hace a ellos no están teñidas del romanticismo y del pintoresquismo que impregnan otros aspectos locales y sí particularmente mexicanos. Pero además de precisas y detalladas, sus alusiones a los coches no caen en exageraciones habituales en otras fuentes, como suele ocurrir, por ejemplo, en cuanto a su número. En tal sentido, cabe también recordar que la obra, que hoy tenemos como un prodigio literario, en origen fue un conjunto de cartas que la autora mandó a su familia, sin que tuviese intención de publicarlas. Fue, como ya indicamos, más tarde y tras una selección cuando se dieron a la imprenta. Por todo lo anterior, por la gran cultura del personaje y por las críticas que antes referimos (Ramírez Rodríguez 2010, 6-8), pensamos que *La vida en México* de madame Calderón de la Barca es una fuente excepcional para el estudio de la carrocería mexicana de la primera mitad del siglo XIX, aunque no debemos olvidar que se trata de apreciaciones de su autora, por lo que tenemos que abordarlas con carácter crítico (Chartier 2002).

Nuestra fuente también pone en evidencia la trascendencia del fenómeno estudiado, la carrocería, que lejos de tratarse de una mera anécdota es un asunto digno de análisis histórico y artístico. Buena prueba de ello han dado desde hace muchas décadas las historiografías en lengua alemana, francesa e inglesa. Por el contrario, la historiografía en español no se ha ocupado del asunto desde una perspectiva histórica hasta mucho después y sólo en fechas recientes ha llevado a cabo un abordaje histórico artístico, que es el que en esta ocasión apuntaremos. En tal sentido, para despejar posible dudas acerca del carácter histórico-artístico de los carruajes no tenemos más que recordar que Bernini diseñó coches o que entre los dibujos que se le atribuyen a Juvarrá no faltan los de fabulosas carrozas

de aparato (Carrozze regali 2013). Pero es más, los coches no sólo fueron un arte por sí mismos: el arte carrocerero. A éste se sumó el de la pintura que cubrió sus cajas con complejos ciclos iconográficos, en ocasiones llevados a cabo por los más importantes pintores de las cortes europeas; la escultura y las más sorprendentes labores de talla, en ruedas, trenes y en las propias cajas de los carruajes; el arte de la plata y del oro, que alcanzó tanto a los coches como a los arneses de los animales; la tapicería, que aplicó las telas más suntuosas en sus interiores, en ocasiones enriquecidas con suntuosos bordados y refinadas labores de pasamanería; la guarnicionería, en arneses, capotas y forros e incluso el arte de la moda, en los uniformes de cocheros, lacayos y servidores. En fin, todo un imponente universo histórico y artístico que sólo alcanzaba su verdadero sentido cuando estaba en movimiento, por lo que sin duda el carrocerero es un arte cinético y los propios carruajes obras de arte totales (Recio Mir “¿Qué Indias hay dónde no hay coche?” 2018 y Recio Mir 2017).

## II. Tipos, procedencia y número de carruajes

Las referencias carroceras que madame Calderón de la Barca hace en *La vida en México* son tantas que, para su análisis, cabe articularlas en cuatro apartados: tipos, procedencia y número de coches; tiros, arneses y servidores de los mismos; usos, abusos y peligros de los carruajes y, por último, su vinculación a la fiesta, trascendencia social y repercusiones de todo tipo que tuvieron. En cuanto a la primera cuestión, hay que empezar señalando que uno de los aspectos técnicos más complejos del análisis de la carrocería es el de sus tipologías. Surgidos en Europa al final de la Edad Media, los coches se difundieron rápidamente en las cortes del Renacimiento. En el siglo XVII se institucionalizaron, generalizaron y convirtieron en piezas esenciales de la sociedad cortesana barroca. De ese modo, en dicha centuria y sobre todo en el XVIII, el oficio de maestro de hacer coches, o carrocerero, se expandió de forma proporcional a la de los propios coches y se generalizaron los correspondientes gremios. Sus ordenanzas recogen las tipologías de coches que fabricarían sus maestros, aludiendo, al avanzar la cronología de dichas normas, a nuevos tipos, difíciles en ocasiones de identificar. Por poner dos ejemplos, cabe citar las primeras ordenanzas del gremio de la Ciudad de México, de 1706: “*al oficio de carrocerero toca hacer coches, sillas s, literas y todo aquello que mira a andar en animales cuadrúpedos*” (Recio Mir, “*Un nuevo arte en movimiento*”, 2012, 30). Por su parte, las segundas ordenanzas, de 1771, señalan: “*al oficio de carrocería toca el hacer carros triunfales, estufas, cupés y todo artefacto de carruaje para andar en animales cuadrúpedos*” (Recio Mir, “*Evolución de la carrocería novohispana*”, 2012, 21). Al pasar a fines del siglo XVIII la primacía de la carrocería mundial de Francia a Inglaterra y debido al avance técnico de la Revolución Industrial, el número de modelos aumentó exponencialmente, alcanzándose la edad de oro del coche, que se prolongó hasta la I Guerra Mundial, cuando los automóviles desbancaron definitiva y súbitamente a los viejos coches de caballos (Roche 2000; Galán Domingo 2005 y López Álvarez 2007).

*La vida en México* coincide con tal edad de oro y su referida nostalgia permite rastrear el tránsito de la hegemonía carrocera francesa, de tradición barroca, a la inglesa neoclásica. Esta última se fundamentó en una perfección técnica e industrial que creó tipos rápidos, seguros, confortables, de fácil maniobrabilidad y absoluta simplicidad de líneas. En tal sentido, nuestra autora, en una excursión desde la Ciudad de México a la localidad de San Agustín con motivo de su fiesta anual, dice que la carretera “*está plagada de todo tipo de vehículos: carruajes, diligencias, coches de alquiler y carretelas. Aquellos que no tienen la suerte de poseer un vehículo llegan a caballo o en burro [...] El mismo Presidente, en un coche tirado por seis caballos y escoltado por sus ayudantes, autoriza todos los eventos de la fiesta*” (Carta XXI, 212). Aparte de los aspectos sociales de la cita, hace una primera y básica distinción de los tipos, incluyendo una imprecisión terminológica, ya que alude a los carruajes como a un tipo concreto de coche, refiriéndose tal término realmente a la genérica denominación de todos los vehículos. Desde sus orígenes, la denominación más extendida y común fue la de coche, a la que se sumó

pronto la referida de carruaje. Más allá de estos términos se desarrollaron muchos otros alusivos a los distintos tipos de coches, definidos por sus características técnicas y funcionales.

Uno de los tipos más aludidos en *La vida en México* es la diligencia. La primera referencia se hace al llegar a Veracruz, donde los Calderón de la Barca se plantearon cómo ir a la Ciudad de México: "algunos proponen el carruaje y otros, la litera. Hay quien nos aconseja la diligencia". A continuación apunta que el "agente de la Oficina de Diligencias de México" les recomendó una diligencia y se ofreció a acompañarlos "para prevenirlos de accidentes". Apostilla además la autora: "parece que tiene razón. En diligencia tardaríamos cuatro días, siempre que no se averíe. En carruaje nos llevaría demasiado tiempo. Las literas tardarían nueve o diez días, pues van tiradas por mulas con un balanceo similar al de una silla de manos. La diligencia ofrece comida y cama proporcionadas en las posadas", por ello "me quedo con la diligencia" (Carta IV, 54) (fig. 2). Igual hicieron cuando, acabada su misión diplomática, de-



Fig. 2. Anónimo. Diligencias entrando en Toledo (detalle), fines del s. XVIII. En: Galán Domingo, Eduardo (coord.). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005. 317.

ron la capital. Sus amigos los acompañaron "a la diligencia [...] que, por desgracia, no pudimos tomar para nosotros solos, pues estos días todo el mundo quiere ir a la gran feria anual de San Juan de los Lagos... Al subir al coche estábamos tan apretados que apenas podíamos decir adiós a nuestros amigos". Sus compañeros de viaje eran un cura indio, una mujer que no paraba de beber aguardiente y varios hombres envueltos en sarapes. Indica que "las sacudidas y los baches eran tremendos y algunas veces no nos quedó más remedio que bajarnos [...] El panorama exterior era preferible al de dentro y, al recorrer las cortinas de cuero, disfrutamos de una vista bastante aceptable" (Carta XLVIII, 445-447). Especifica sobre el viaje: "parece que la diligencia tenía planeado viajar sin descanso día y noche desde que dejamos Puebla, de tal manera

que salimos de México el 2 de febrero a las cuatro de la mañana y llegamos a Veracruz el día cinco por la mañana temprano, con unas cuantas horas de adelanto, pero con los viajeros casi muertos". A ello suma: "nada más entrar en Veracruz y bajarnos de la diligencia nos sentimos tan exhaustos y hartos, que parecíamos prisioneros encerrados durante siglos en una mazmorra e incapaces de disfrutar de la libertad" (Carta LII, 500). El viaje en diligencia era tan rápido y duro como peligroso, por lo que el gobierno les proporcionó escoltas, "porque hoy son más necesarias que nunca" (Carta LII, 498). Afirma incluso que "cuando una diligencia de Puebla llega sana y salva causa más sensación que cuando es asaltada" (Carta XXXVI, 335).

La estancia de los Calderón de la Barca en México coincidió con el apogeo de las diligencias. Estos vehículos de viaje empezaron siendo de seis plazas, pero fueron aumentando hasta las veintidós, en departamentos de distinta categoría. Técnicamente, sus ruedas giraban sobre ejes metálicos lubricados con sebo, contaban con diferencial para no derrapar en las curvas y amortiguación de ballestas. De igual modo, el diámetro de las delanteras era la mitad que el de las traseras para ganar en maniobrabilidad. Contaban también las diligencias con faroles exteriores con velas y candelabros interiores. Un mayoral era el responsable de la expedición, ayudado por un zagal con el que alternaba en la conducción. Los tiros los formaban de seis a diez caballos, que se renovaban cada treinta y tantos kilómetros. Aunque en un principio las diligencias paraban para dormir, la rivalidad con el ferrocarril hizo que llegasen a ruar día y noche, alcanzando medias de 10 kilómetros a la hora. Su principal problema fueron los asaltos (Serrera 1993, 253-257; Uriol Salcedo 1997, 247-263 y Leralta García 2005,

316-317).

En concreto, la línea de diligencias Veracruz-México, que es la referida por nuestra protagonista, data de 1830, siendo luego regentada por Manuel Escandón, que mantuvo los coches y cocheros con los que se había iniciado, en su mayoría extranjeros. Eran vehículos de la casa Troy de Nueva York, del tipo *Concord*. El tiro solía ser de siete animales, dos en la lanza, tres delante y dos más guiando. El viaje en un principio se hacía tres veces por semana y aunque caro, 82.60 pesos, era más barato y rápido que en litera. Para evitar los asaltos, viajaban con escolta (Martínez del Río 1978, 56-59).

Aunque el gran carruaje de viaje fue la diligencia, no faltan alusiones a las literas, que no eran coches, al carecer de ruedas y suspensión. Sus cajas las sostenían dos varales acarreados por un animal delante y otro detrás. Como señala la cita antes recogida, tenían relación con las sillas de manos, que eran cajas para un solo ocupante portadas por dos criados. Las literas permitían el tránsito por caminos de herradura y eran más lentas que los demás vehículos, de lo que da cuenta cuando, al aludir al general Santa Anna, dice que “*como viaja en litera no llegará a aquí [en referencia a la Ciudad de México] hasta dentro de unos días*” (Carta XXIV, 245). Las literas, anteriores a los coches y de abolengo aristocrático, fueron el gran vehículo representativo de la Edad Media. En Francia y en la suntuosa Borgoña las emplearon sus soberanas para viajar, pasear o en las entradas públicas en las ciudades. Luego lo hicieron las reinas Castilla, como Isabel la Católica. El emperador Carlos también usó literas o andas, como se llamaron en Castilla, en caso de enfermedad (López Álvarez 2005 y López Álvarez 2007, 59-64). En relación con lo anterior, destaca el agudo parangón que madame Calderón de la Barca hace entre dichas literas y en la que “*bajo un espléndido doseil*” Moctezuma era transportado (Carta VIII, 92). Quizá conoció nuestra autora el biombo de Juan Correa donde aparece Moctezuma en su primer encuentro con Cortés en una suerte de andas, descritas por los cronistas como de sumo lujo (Cuadriello 1999, 181-183).

Por otra parte, son numerosas las referencias a las carretelas, de las que dice que eran el más famoso de todos los carruajes. Las describe como un coche “*abierto a los lados, lunas de cristal y ocupado habitualmente por damas*” (Carta XI, 126). Así, al referir el paseo de La Viga de la capital afirma: “*mirad esta elegante carretela tirada por frisiones, que va abierta y deja ver a un grupo de bellezas*” (Carta XII, 132). La carretela es un coche que descende de un modelo alemán del siglo XVII llamado *Barutsche* y que en la Inglaterra del XIX se denominó *Barouche*, aunque en Francia era conocido como *Caleche*. Se trata de un vehículo de gran lujo, cuya caja está abierta aunque cuenta con una capota abatible para cubrir el asiento principal, a lo que se podían añadir vidrios para cerrar por completo su caja (Rivero Merry 1999, 170).

En Veracruz, en su último día en México, madame Calderón de la Barca relata que fue al teatro y que tras la representación volvió a casa “*con un espléndido brioche de generosas proporciones que nos había prestado amablemente para el viaje madame la baronesa de Ciprey*” (Carta LII, 498). Ya dijimos que en ocasiones, como ésta, es difícil saber a qué modelo se hace referencia, debido a la enorme cantidad de ellos que hubo y a su distinta denominación según el idioma empleado (Bessone 2005, 96). Es posible, por su nombre, que se tratara de un modelo de tradición francesa (vea *Illustrirter Katalog* 1994).

Estando en La Habana, antes de llegar a México, alude a una “*volante*”, en referencia a una silla volante, que ya vimos citada en las ordenanzas de 1706. La describe como “*un gracioso vehículo que por detrás parecía un gran insecto, con un pequeño postillón negro a caballo o en mula, vestido con un enorme par de botas negras y uniforme llamativo*” (Carta I, 38). También en la capital de Cuba dice que había “*asistido al Paseo por la tardes en una volante abierta*” (Carta LIV, 515). Las sillas volantes eran coches de dos rudas, capota abatible y destinados fundamentalmente a pasear. Se da la circunstancia de que fue una silla volante fabricada en Sevilla el regalo que le hizo Carlos III al emperador de Marruecos en 1771, de la cual se conserva un espléndido dibujo (Pleguezuelo Hernández 2007, 22-35).

En cuanto a la procedencia de los vehículos, ya vimos que nuestra autora decía que “*la mayo-*

ría” eran europeos, frente a “*algunos bastante aparentes*” fabricados en México. De estos últimos los había tanto antiguos, de tradición artística barroca, como modernos, siguiendo modelos neoclásicos ingleses. En este sentido, añade otras referencias, como que “*el antiguo carruaje pintado —moviéndose tan despacio como una caravana y con La Aurora de Guido dibujada por fuera— es desplazado por el londinense*” (Carta XXI, 211). Realmente, los coches barrocos contaron con ciclos pictóricos de diversos asuntos entre los que no faltó la mitología, los cuales luego fueron sustituidos por sobrios colores lisos, siguiendo los sobrios modelos ingleses (Recio Mir 2010 y Recio Mir, “*Devociones y aficiones a veces peligrosas*”, 2015). A esas procedencias cabe sumar otras. Así, en Veracruz, el general Santa Anna dispuso para ellos “*dos magníficos carruajes fabricados en los Estados Unidos*” (Carta V, 61). La misma procedencia tenían lógicamente los coches de los Calderón de la Barca, a los que alude la autora poco después de llegar a México, cuando dice:

[...] nuestros vehículos no han llegado todavía de Estados Unidos y no es difícil prever, aunque sólo hayamos salido una vez a la calle, que únicamente los carruajes ingleses, más sólidamente contruidos, soportarían el ajetreo de la vida en México y que los comparativamente endeble que van por las calles pavimentadas de Nueva York no durarían nada. (Carta VI, 78)

Realmente, la araña o “spider”, el tipo más representativo de la carrocería estadounidense, es de una ligereza y transparencia tan asombrosas que parecen realizados para entornos perfectamente urbanizados (Rivero 1999, 165 y 166).

En este sentido, cabe recordar que no fueron los coches los únicos objetos artísticos que importaron los Calderón de la Barca. Ella alude a los muebles que encargaron en los Estados Unidos y llegaron a México “*reducidos a un conjunto de palos*”, mientras que los objetos de cristal y porcelana “*llegaron de Londres en excelentes condiciones*” (Carta XXIX, 289). Esa fue la tónica de los dos años que pasaron en México, ya que confesaba: “*apenas hemos tenido relación con tiendas y tenderos, pues nos resultaba más conveniente y económico encargar la ropa a París o incluso a Estados Unidos*” (Carta LI, 493). Seguramente ello explique que no haga referencia a talleres carroceros mexicanos.

En cualquier caso, la más llamativa alusión a la procedencia de un coche en *La vida en México* es, con motivo de una excursión que los Calderón de la Barca realizaron a una finca de sus amigos los Adalid, a “*un carruaje que fue propiedad de Carlos X. Es un coche muy lujoso el de Su Majestad, dorado por completo salvo las flores sobre la corona (triste emblema de una dinastía acabada). Está forrado en raso con el techo violeta, las almohadas tienen un mullido excelente, es grande, cómodo y se mueve tan suavemente como una góndola*”. A continuación también cuenta que:

[...] lo compró un especulador francés que lo trajo a México para venderlo. Tiempo atrás, debido a su ostentosa apariencia, le habrían pagado cualquier precio, pero los transportes llamativos se pasaron de moda con la llegada de los extranjeros, especialmente de los ingleses, y el propietario actual, que lo adquirió por su excelente calidad, no pagó más que una cantidad moderada.

A pesar de todo, en la misma carta afirma: “*camino que no merecen ese nombre... nos proporcionan unas sacudidas de las que no puede librarnos el confortable coche de Carlos X*”, ya que “*íbamos tan rápido a través de los llanos polvorientos que las ruedas del carruajes empezaron a humear*” (Carta XVI, 167-169). Apunta esta referencia un interesante comercio que llevó a México coches tan excepcionales como el referido. Cabe recordar al respecto que el Museo de Carrozas de Versalles conserva la llamada Carrosse du Sacre de Carlos X, imponente berlina empleada para su coronación en Reims en 1825 y que fabricó la casa Duchêne (Saule 1997, 34-39). El mexicano no sería tan suntuoso como éste, pero el ser un coche de corte hace suponer que madame Calderón de la Barca no exageró al describirlo y que se trataría de una espléndida manufactura cubierta de esmeradas pinturas y labores de talla y tapizada

con valiosos tejidos bordados y con abundante pasamanería.

Sobre el número de coches, nuestra autora no da referencias concretas, pero alude a su abundancia. Así, en el funeral de la hija del marqués de Salvatierra dice que hubo tantos que "*al volver a casa nuestro carruaje formaba parte de una caravana de al menos otros cien*" (Carta X, 120). De igual modo, tras la consagración del primer arzobispo del México independiente dice: "*no veíamos nuestro carruaje entre la gran cantidad de coches*", por lo que volvió a casa en el de un ministro (Carta XVIII, 193). Tal abundancia de coches es completamente lógica teniendo en cuenta que las principales familias tenían más de uno. Así, a la hacienda de unos amigos en los llanos de Apam fueron "*en cuatro carruajes de seis caballos con toda la familia, las criadas, los niños, el monje y la institutriz*" (Carta XVI, 175). Desde su aparición en México, muy poco después de la conquista, resulta una constante que las fuentes señalen como el número de coches aumentaba sin cesar, hasta producir problemas de tráfico. Es frecuente que estas fuentes refieran cifras exageradas, en lo cual no cae nuestra autora (Serrera 1993, 313-332).

### III. Tiros, arneses y servidores de los coches

La La vida en México también alude a los tiros de los coches. Así, en relación a las diligencias menciona tiros de "*diez estupendas mulas*" y a otros de "*ocho caballos blancos*" (Carta V, 61 y 67). Sobre las primeras especifica que "*son excelentes para los viajes largos, porque aguantan muchísimo sin cansarse, especialmente en las zonas más áridas y accidentadas del país donde no hay caminos*", mientras que para el "*uso cotidiano son preferibles los caballos, ya que son menos delicados, requieren menos cuidados y aguantan más*". Madame Calderón de la Barca, en el mismo lugar, dice haber sido testigo incluso de cómo eran

[...] estas criaturas salvajes recién capturadas y enganchadas a un carruaje; cada mula se aparejaba con una domesticada. Jamás había sido testigo de semejantes coces y cabriolas. Sin embargo, los mozos tienen recursos para todo y en media hora, después de mucho alternar el látigo con las caricias, trotaban tirando del pesado carruaje, sólo a intervalos rebuznaban y se revelaban. (Carta XXVIII, 285 y 286)

Por su parte, sobre los caballos apunta que "*al ser más vistosos que las mulas, son los preferidos para estos paseos públicos, aunque requieren más cuidados y se fatigan antes. La mayor parte de las familias poseen en sus establos de los dos, pues resultan muy necesarios para los muy viajeros*" (Carta XI, 126). De igual modo, son varias las alusiones al número de animales, ya que a la referida caben sumar otras, como una relativa al uso de coches con tiros de seis caballos en alusión a un viaje al valle de Toluca (Carta XXVI, 261); mientras en otra salida de la Ciudad de México dice que lo hicieron en un coche cuyo tiro tenía siete caballos (Carta XXVIII, 281). En otras ocasiones especifica el tipo de caballo empleado, pintos (Carta VIII, 94) o frisonos, procedentes de Inglaterra o de Estados Unidos y "*que son mucho más grandes que los briosos caballitos locales*" (Carta VIII, 96). Tanto el tipo de animales, mulas o caballos, como su número se reglamentaron desde la generalización de los coches, debido a su carácter de símbolo de status y a la escasez de ellos que ocasionó su uso en la carrocería (López Álvarez 2007, 386-392). Así, quedó establecido que los tiros de ocho caballos eran de uso exclusivo de los reyes, los de seis de miembros de la familia real o de representantes reales -como los virreyes- y los de cuatro de arzobispos o duques (López Álvarez 2007, 92-94). Resulta por tanto significativa la cita ya vista y relativa a que el coche del presidente de México era tirado por seis caballos, lo que cabría interpretar como una pervivencia virreinal, que se repetirá en otros detalles que trataremos más adelante. También son referencias habituales en los viajes los cambios de los animales. Así, se dice que el señor Adalid disponía de varias postas a lo largo del camino para cambiar los caballos de sus coches



(Carta XV, 170), que como ya indicamos, en el caso concreto de las diligencias, se hacía cada treinta y tantos kilómetros.

En cuanto a los arneses, que eran los correajes que unían los animales al coche, contamos con una interesante referencia de un caballero mexicano “*que acaba de comprar un juego de arneses londinenses*” (Carta XXVI, 263). También alude madame Calderón de la Barca a que las monturas de los caballos de las señoras solían ser inglesas (Carta XVI, 177). México contaba con la artística tradición charra en los arneses, pero no hay alusiones a ella en la obra y sí a la moda inglesa que se implantó a la vez que su carrocería (Rivero Merry 1999, 156-159 y Furger 2009, 224-282). La literatura de los siglos XVII y XVIII alude al lujo extraordinario de los arneses novohispanos. En tal sentido fue muy expresivo Thomas Gage, el cual en 1626 dijo que eran más caros los coches mexicanos que los de la corte de Madrid, ya que “*para enriquecer estos carruajes, incluso a sus magníficos caballos le colocan costosas bridas y herraduras de plata*” (Gage 1987, 165), lo que evidencia la proyección que el arte de la platería tuvo en el carruaje. No obstante, es posible que con el triunfo de la carrocería y los arneses a la inglesa, la tradición guarnicionera mexicana se interpretase como algo desfasado cuando escribió nuestra protagonista, por ello quizá no la cite. No obstante, a lo largo del siglo XIX la charrería fue redefinida y se puso de moda hasta convertirse en un símbolo artístico nacional (Charrería 2000). Sin duda, su relación con la carrocería es un asunto digno de futuras investigaciones (fig. 3).

Por lo que se refiere a los servidores de los coches, hay que señalar que eran cocheros, lacayos y escoltas. Sobre los cocheros, se hace una interesante referencia al ser incluidos entre el servicio doméstico de las familias acomodadas:

[...] en cuanto a las pagas, un buen portero gana de quince a veinte pesos al mes y un cochero, de veinte a treinta. Muchas casas cuentan con dos y tres cocheros: uno para el carruaje, otro el postillón y un tercero para las emergencias. Nuestros amigos los Adalid, quienes poseen muchos caballos, mulas y carruajes, tienen cuatro. Pagan cuarenta pesos al cochero principal y a los otros proporcionalmente. (Carta XIX, 198-199)

Diferencia madame Calderón de la Barca entre cochero y postillón. El primero es el término genérico y alude a la persona que conducía el coche desde el pescante, ya para entonces generalizado. Por su parte, el postillón guiaba montado en los propios animales, que fue la forma originaria antes de que se generalizase el pescante o, aún existiendo éste, en casos de tiros largos y numerosos animales (Furger 2009, 273-281).

En ocasiones, los cocheros no salen bien parados en *La vida en México*, como en un viaje en el que se dice de un coche que sus “*postillones estaban tan bebidos que apenas se mantenían sobre los asientos*” (Carta XLV, 409), lo que no es de extrañar teniendo en cuenta que tomaban un vaso de coñac en cada pueblo por el que pasaban. También se alude a un “*yanqui tan borracho que apenas se mantenía erguido y, pese a todas las protestas, insistía en llevar la diligencia por un camino que bordeaba un precipicio, exponiendo a los pobres pasajeros a un doble peligro*” (Carta XXXV, 337). Por lo que se refiere a los lacayos, en cierta ocasión se refiere el peligro que tenía en México que “*una niña de doce años viajara sola en compañía de un lacayo*



Fig. 3. Arnés a la inglesa de un “spider”. Exhibición de enganches de la Feria de Abril de Sevilla, 2014. Fotografía: Álvaro Recio Mir, 03.05.2014

y de un cochero" (Carta XIX, 196). Los lacayos viajaban en una plataforma llamada pulpitrillo que se disponía tras la caja del coche y sobre el tren trasero del mismo. Cuando el carruaje partía o llegaba a su destino abrían sus puertas, desplegaban sus escalerillas y facilitaban la entrada y salida de sus ocupantes (Furger 2009, 117-144).

Una cuestión muy tratada por madame Calderón de la Barca es la de los uniformes de cocheros y lacayos. Dice que "llevan ropajes típicos mexicanos y otros libreas" (Carta XII, 132). Del primer caso cita un ejemplo, que enlaza con la antes referida tradición charra, en el que el cochero era "un atractivo mexicano con un traje precioso todo bordado en oro" (Carta XIV, 149). No obstante, la mejor descripción al respecto es la que se hace de los cocheros del carruaje que había sido de Carlos X:

[...] los conductores, vestían a la mexicana y con su indumentaria reluciente resultaban muy pintorescos. Los pantalones y las chaquetas eran de piel de ciervo, con bordados verdes y prominentes botones de plata, los pantalones, abiertos a los lados y ribeteados con bolitas de plata, dejan ver unos calzones de lino crudo. Estos, junto con los postillones de las botas y los grandes sombreros de borlas doradas, forman un conjunto que, si algún valiente mexicano se atreviera a llevarlo, causarían furor en las calles de Londres. (Carta XVI, 168)

Tradicionalmente los uniformes eran muy lujosos, como ya señalaba Balbuena en su *Grandeza Mexicana* de 1604 al aludir a "ricos jaeces de libreas costosas de aljófar, perlas, oro y pedrería son en sus plazas ordinarias cosas" (Balbuena 2008, 22). Ello no hace más que probar que el carácter artístico de la carrocería impregnó también los uniformes de sus servidores.

Sobre los escoltas, eran tantos los peligros que acechaban a los carruajes que en ocasiones parecen hacerse evocaciones a vehículos blindados, como en un viaje por el valle de México en el que los Calderón de la Barca subieron a un carruaje "con los fusiles asomando por las ventanillas" (Carta XXXVI, 338).

#### IV. Usos, abusos y accidentes de tráfico

El uso de carruajes no quedó reducido, ni remotamente, al transporte de sus ocupantes, como podía pensarse en un principio. La cantidad de connotaciones que estos usos tuvieron no resulta fácil de reducir a sistema y está vinculada a la significación y trascendencia social que alcanzaron. Hay que señalar, de entrada, que el coche fue en origen un fenómeno urbano. Sólo conforme su generalización, perfeccionamiento y la mejora de la caminería lo permitieron también fue empleado en desplazamientos interurbanos, de lo que es buen ejemplo la referida diligencia. No obstante, *La vida en México* muestra las limitaciones que en el XIX todavía tenían los caminos para la circulación. Así, madame Calderón de la Barca señala en una ocasión que "como disponemos de caballos de montar, hemos realizado excursiones al campo" (Carta XII, 135), lo que prueba la preferencia del caballo sobre el coche como medio de transporte fuera de las ciudades en ocasiones.

Uno de los principales inconvenientes que tenían los carruajes era la lluvia, que hacía los caminos intransitables (Carta XVI, 167). A ello se sumaban las referidas limitaciones de la caminería, de forma que en una excursión al desierto, tras pasar Cuajimalpa, dice: "de aquí en adelante no hay camino, sino un sendero empinado que atraviesa hermosos bosques. Por eso, aquellos que viajaban en carruaje se vieron obligados a montar en burros guiados por unos indios" (Carta XXIX, 290). El mal tiempo y el peor estado de los caminos le hizo exclamar en otra ocasión "nos despedimos con alegría —al menos por algún tiempo— de todas las diligencias, carros y carruajes del mundo, pues en el futuro tendríamos que confiar en las cuatro patas de un caballo que podemos conducir a nuestro gusto" (Carta XXXI, 300).

En cuanto a su carácter urbano, destacan las referencias que evidencian el carácter femenino



Fig. 4. Anónimo novohispano, Carroza Eucarística, ca. 1800, Museo de Guadalupe, Zacatecas, México. Fotografía: Álvaro Recio Mir, 28.02.2010.

del uso del coche. Recuérdese en tal sentido que en sus orígenes, siglos XVI y XVII, los coches fueron criticados por ocasionar que se olvidaran los ejercicios ecuestres. Incluso, los hombres que los empleaban eran tildados de afeminados (López Álvarez 2007, 386-392). Algo de ello es puesto aún en evidencia en una cita de *La vida en México* sobre la Alameda de la capital que dice: “al fin y al cabo, todos tenemos pies pero carruajes únicamente las damas. Y puede que sea una mezcla de sentimiento aristocrático e indolencia lo que impide que las Doñas mexicanas profanen la planta de los pies al contacto con la madre tierra” (Carta XI, 126). En ello insiste una referencia al paseo de La Viga de la misma ciudad, donde las damas “se pasean en silencio con sus vestidos de gala encerradas en sus carruajes, mientras devuelven con el suave

movimiento de su abanico los saludos de sus bellas amigas escondidas en sus coches”, mientras “los jinetes detienen también sus briosos corceles, apartados de los carruajes, al aire libre bajo los verdes árboles donde contemplan a las señoras, al igual que hace el misionero con la monja enclaustrada” (Carta XII, 131). El coche fue refugio de las mujeres, como en una ocasión en que los Calderón de la Barca invitaron a unos amigos con motivo de una serenata. Algunas damas, al llegar a la casa y ver los muchos caballeros que había, “permanecieron en los carruajes, disculpándose con el pretexto de no estar bien arregladas” (Carta VI, 79-80). También servían para refugiarse de la lluvia o de un vendaval (Carta X, 117 y XVII, 182 y 183). Realmente, los coches se convirtieron en una prolongación de las casas. Además de las referencias que se hacen en la obra a su aparcamiento en la puerta de las mismas, las funciones que se le dieron abundan en ello. Así, el día que don Ángel se presentó al presidente, su esposa señala que tras salir de la catedral y antes de llegar al palacio Nacional “se prendió en el carruajes sus condecoraciones” (Carta VII, 87).

También se alude en la obra al empleo de los carruajes para transportar el Santísimo Sacramento. En concreto, al narrar la salida de la ópera, dice la autora que al pasar por la plaza Mayor su cochero detuvo el carruaje y él y el lacayo “se quitaron el sombrero ante una inmensa procesión que se dirigía a la catedral entre luces y música militar. Había oficiales uniformados con la cabeza al descubierto, una larga fila de monjes y sacerdotes y un carruaje llevaba la Sagrada Forma” (Carta XLII, 386). El transporte eucarístico en carruajes fue frecuente desde que Carlos II en 1685 cedió su coche a un sacerdote que llevaba el viático a un enfermo. Fue habitual que las hermandades sacramentales contaran con artísticas carrozas y con sillas de manos *ad hoc*. Incluso, muchos caballeros ofrecían sus coches y los conducían en tales circunstancias (Calderón de la Barca 1856, 235; Recio Mir, “Los coches de Dios”, 2013 y Recio Mir, “El primer bien que produce el coche”, 2013) (fig. 4). En otros casos, el uso del coche era muy distinto. Así, nuestra autora cuenta que:

[...] muchas veces, cuando los carruajes se dirigen o regresan de la ópera muy tarde, se detienen de repente ante la aparición de un misterioso coche de caballos picazos; una triste sorpresa, ya que indica la señal de luto procedente del lecho de algún muerto. La Ciudad de México a la luz de la luna o sus alrededores durante el amanecer son los mejores momentos para hacernos sentir que todo, salvo el espíritu de los hombre, es divino. (Carta XLII, 388)

Se alude así a una carrocería fúnebre de la que se conservan artísticos ejemplos europeos del siglo XIX. Un caso coetáneo al que cita nuestra autora debe ser el que se conserva en el convento de San Francisco de Lima (Recio Mir, "La carrocería peruana virreinal", 2013, 515-531) (fig. 5).

En otras ocasiones, los coches sirvieron para escapar de la inestabilidad de la capital, como cuando, por un tiroteo de origen político, "las calles aparecían llenas de carruajes ocupados por familias que abandonan la ciudad" (Carta XLIV, 404). Incluso, los carruajes sirvieron para cometer delitos. Ejemplo de ello es el asesinato del cónsul suizo Mairret por tres individuos que huyeron en un coche. Finalmente, todo se descubrió y fueron ahorcados junto al cómplice que les había dejado el vehículo para cometer su fechoría (Carta IX, 107). También La vida en México alude a los robos, como "cuando las damas de la familia Fagoaga iban camino del exilio junto a un sacerdote, fueron asaltadas por un grupo de insurgentes que pararon el coche y lo desvalijaron" (Carta XXXVI, 338).

Otro peligro eran los accidentes. Así, en una excursión a Tulancingo, nuestra autora dice que "los conductores de los dos carruajes empezaron a competir: uno de los caballos se cayó, el carruaje volcó y, aunque no hubo daños entre los ocupantes, el pobre mozo se hirió en la cabeza y las piernas. No había auxilio cercano, así que intercambié su sitio con uno de los que iban a caballo y continué el viaje despacio" (Carta XVI, 176). En otras ocasiones, los resultados de estos accidentes eran mucho más dramáticos, como en un viaje de Tepenacasco a Sopayuca, en medio de una terrible tormenta. Del preciso instante de cruzar un profundo barranco dice:

[...] fue un momento de un miedo tan espantoso que nunca olvidaré. Los gritos de los conductores para controlar los caballos, las invocaciones a la Virgen María, la incertidumbre sobre si nuestro pesado carruaje acabaría arrastrado, los caballos luchando contra el torrente y el terrible destino que nos esperaba si uno de ellos se caía [...] La señora Adalid y yo cerramos los ojos y nos dimos la mano, conteniendo la respiración hasta que llegamos sanos y salvos al otro lado. Después nos dijeron que habíamos pasado cerca de un precipicio por donde se despeñó un carruaje y murieron todos sus ocupantes y que si en vez de caballos hubiésemos llevado mulas, habríamos estado perdidos. Ya os podéis imaginar la alegría al llegar a Sopayuca, donde todo el mundo acudió al escuchar las ruedas del carruaje sin creer que hubiésemos atravesado el barranco esa noche, pues dos o tres hombres a caballo que iban en esa dirección tuvieron que darse la vuelta. (Carta XVII, 188)

En el regreso a México, después de otra excursión, relata

[...] hasta donde nos dejaba el ruido de la tormenta, adivinamos que nuestro cochero también se había perdido. Dos dragones se adelantaron para guiarlo. Uno de ellos, caballo incluido, cayó en una zanja, donde permaneció hasta la mañana siguiente. Otro coche venía pisando al nuestro. ¡Otro grito en la oscuridad! Una mula se había caído al agua al romperse las cinchas. No pudieron encontrar al pobre animal. Nunca vi tantos accidentes juntos. Nuestro carruaje fue el único que se libró por completo, sobre todo debido a la templanza de nuestro cochero. (Carta XXII, 218)



Fig. 5. Anónimo peruano, Coche Fúnebre, principios del s. XIX, convento de San Francisco, Lima, Perú. Fotografía: Álvaro Recio Mir, 25.04.2014.

Ante tantos incidentes, y estando fuera de la capital, nuestra autora confesaba:

[...] los domingos recibimos gran número de visitas de México y a las que vienen en carruaje los consideramos verdaderos amigos, pues sin duda arriesgan la vida, sin mencionar los baches del camino, cuyos propietarios, los indios, no permiten que nadie los arregle y tampoco lo harán ellos mismos. Cuando llegamos a uno de esos tramos, nos vemos obligados a apearnos del carruaje, caminar unas cien yardas y, después, esperar impacientes en lo alto del camino para ver si el carruaje llega intacto, lo que ocurre muy pocas veces. (Carta XL, 367)

#### V. Fiesta, sociedad y trascendencia del universo cocheril

Desde su origen, el coche estuvo vinculado a las fiestas del Antiguo Régimen, convirtiéndose en pieza clave de la sociedad cortesana barroca, en la que carecer de carruaje casi impedía formar parte de ella de forma distinguida. Por ello, resulta de sumo interés para conocer la historia y el arte de la fiesta la referencia de *La vida en México* a la entrada en la capital del nuevo embajador de España: “*la diligencia paró y nos pidieron que subiésemos a un espléndido carruaje carmesí y dorado con las armas de la República, el águila y el nopal, tirado por cuatro caballos blancos y con el techo interior bordado en oro. Hicimos nuestra entrada en la ciudad de Moctezuma en medio de una inmensa procesión de tropas, carruajes y jinetes*”. Insiste al respecto en el mismo lugar que “*las tropas se detuvieron a las puertas de México y cuando entró el carruaje lo ovacionaron tres veces. Casi había anochecido y la lluvia caía a torrentes, pero seguimos viendo carruajes llenos de damas y caballeros, que se unían a los anteriores*” (Carta VI, 75-76). Es decir, la entrada de los Calderón de la Barca fue muy parecida a la de los virreyes, destacando el carácter artístico del coche empleado. No menos significativa es la referencia que hace la autora a la proclamación de Iturbide como emperador de México, que entró en la capital en carruaje y, “*entre gritos de la multitud, quitaron los caballos del carruaje y lo arrastraron triunfante hasta el Palacio*” (Carta XXIII, 225), igual que ocurrió en España con Fernando VII.

La República no dejó de usar el carruaje en sus fiestas, cuyo éxito, de alguna manera, se midió por el número de coches que asistían. Así, cuando madame Calderón de la Barca describe la fiesta por el triunfo del gobierno sobre las fuerzas federalistas en el verano de 1841 apunta que “*la ceremonia resultó brillante y los esplendorosos carruajes, los hermosos caballos, los llamativos oficiales —junto con la música militar y la multitud congregada— produjeron un efecto impresionante*” (Carta XLI, 382).

Los coches alcanzaron tal dimensión que en ocasiones, para no eclipsar la correspondiente celebración, tuvo que ser prohibido su uso. Así, se especifica que el Jueves Santo “*no se permiten los carruajes y las damas gozan de la oportunidad de lucirse a pie*” (Carta XIV, 148). Medio siglo antes, el virrey segundo conde de Revillagigedo había emitido un bando que limitó su tránsito el día del Corpus Christi, prohibiendo que “*entren coches en las calles de la carrera de la procesión del Corpus, impidiéndose su entrada por medio de patrullas o barreras en otras calles a donde acude mucha gente con motivo de fiestas particulares*” (Archivo General de Indias de Sevilla, México 1433, nº 477, sin foliar). Volvemos a ver así un paralelo de lo ocurrido en el México independiente con lo que pasaba en el virreinato novohispano.

La gran trascendencia social que los carruajes tenían en el México de mediados del XIX se muestra de nuevo al decir, en relación a las mexicanas, “*cuando están sentadas transmiten gran dignidad y tranquilidad. Para que relucieran al máximo se las debería ver siempre en sus sofás, en los carruajes o en los palcos de los teatros*” (Carta XI, 128). También es expresivo lo que dice de la capital: “*en México no hay familia importante sin uno*” en referencia a los coches (Carta L, 477).

A pesar de lo extendido que estaba el coche, no todos podían tener uno, por lo que había un sistema de alquiler desde fines del siglo XVIII (Serrera 1993, 328-332). Por contraste con los de la alta sociedad, dice nuestra autora: “*nos llamó la atención un viejo coche de alquiler, el mismo tipo de vehículo extraño*

en el que a Lady Morgan le gustaba presentarnos a sus heroínas” (Carta XII, 133). No obstante, ya vimos cómo en otra ocasión calificó los coches de alquiler como muy aceptables (fig. 6).

Toda la significación de los carruajes en *La vida en México* se muestra al tratar de los paseos, verdaderos escaparates de coches (Recio Mir, “Alamedas, paseos y coches”, 2015). Así, del de Bucareli dice “todas las tardes [...] se pueden ver dos largas filas de carruajes con damas, soldados velando por el orden público, multitudes de gente corriente y léperos, entre algún que otro caballero elegante” (Carta XI, 126). A ello añade la belleza de los carruajes y, como ya vimos, a su procedencia europea o local. Similar es la descripción del paseo de La Viga, donde a los coches, caballos y personas se unían las canoas. Las comparaciones que realiza nuestra autora de estos paseos evidencian su trascendencia, de modo que dice del de



Fig. 6. George Akermann, Plaza Mayor de México (detalle de los taxis), primera mitad del s. XIX. En: Serrera, Ramón María. Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas. Madrid: Dirección general de tráfico, 1993. 331.

Bucareli, además de que los días festivos se llenaba de carruajes, “este paseo sería el Prado mexicano o Hyde Park, mientras que la Viga equivaldría a los jardines de Kensington de la metrópoli”. Insiste a continuación en que los coches que se veían por el paseo de Bucareli “no desentonarían en Hyde Park, aunque otros producirían escalofríos en Bondstreet, pero el contraste es divertido y, en conjunto, en cuanto a equipamientos y caballos se refiere, hay mucho más que admirar que criticar” (Carta XII, 132).

Realmente la trascendencia de la carrocería fue fabulosa, de la que cabría referir, por su enorme significación, la que tuvo en el urbanismo y la arquitectura. Sobre esta última alude *La vida en México* al describir las viviendas de las grandes familias, que contaban con “dependencias exteriores como la cochera” (Carta X, 111). A ello se añade un universo arquitectónico que surgió en torno al transporte, desde las casas de postas a las posadas, tantas veces referidas por madame de Calderón de la Barca y que son otra cuestión digna de futuros estudios.

Para terminar, hay que insistir en que *La vida en México* es reflejo, como de otras tantas cosas, de la carrocería mexicana de la primera mitad del siglo XIX, la cual mantenía intacta toda la significación social que había alcanzado en la culminación del Antiguo Régimen un siglo antes. A pesar de la Revolución Industrial y de la independencia del país, el coche mostraba la vinculación de México a Nueva España. El análisis de toda la rica literatura periegrética y corográfica de México en el siglo XIX permitiría completar este primer panorama y hacer una casi completa reconstrucción de su carrocería. A ello habría que sumar la amplísima iconografía del país, ya que por desgracia la inmensa mayoría de los coches se han perdido, quedando sólo un puñado de ellos, que muy a duras penas pueden evocar en los museos y colecciones en los que se conservan en la actualidad una realidad que sólo alcanza en movimiento toda su enorme dimensión histórica, artística, técnica y social.

---

## Bibliografía

- Aguilar Ochoa, Arturo (coord.). *Carl Nebel pintor viajero del siglo XIX*. Artes de México 80 (2006).
- Balbuena, Bernardo de. *Grandeza mexicana*. México: UNAM, 2008.
- Bessone, Silvana. “El camino hacia el carruaje”. *Historia del carruaje en España*. Eduardo Galán Domingo. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005. 96-109.
- Carrozze regali. *Cortei di gala di papi, principi e re*. Turín: Silvana Editoriale-La Venaria Reale, 2013.
- Chartier, Roger. *El mundo como representación*. Historia cultural: entre práctica y representación. Barcelona: Gedisa, 2002.
- Cuadriello, Jaime. “Encuentro de Hernán Cortés con Moctezuma”. *Los siglos de oro en los virreinos de América 1550-1700*. Ed. Joaquín Bérchez. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999. 181-183.
- Diener, Pablo (coord.). *El viajero europeo del siglo XIX*. Artes de México 31 (1996).
- Don Ramiro (seudónimo de Cristóbal de Reina y Massa). *Madrid, hace cincuenta años a los ojos de un diplomático extranjero*. Madrid: Bailly-Bailliere e hijos, 1904.
- Erschine Inglis, Frances (marquesa de Calderón de la Barca). *The attache in Madrid or sketches of the court of Isabella II (1856)*. Nueva York: Appleton and company, 1856.
- Erschine Inglis, Frances (marquesa de Calderón de la Barca). *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*. Madrid: Rey Lear, 2007.
- Furger, Andres. *Driving. The horse, the man and the carriage from 1700 up to the present day*. Hildesheim: Georg Olms Verlag, 2009.
- Gage, Thomas. *Viaje por la Nueva España y Guatemala*. Madrid: Historia 16, 1987.
- Galán Domingo, Eduardo (coord.). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005.
- Leralta García, Javier. “Los carruajes de transporte y servicio público”. *Historia del carruaje en España*. Ed. Eduardo Galán Domingo. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, 2005. 300-339.
- López Álvarez, Alejandro. “Litera”. *Gran enciclopedia cervantina*. Vol. VII, ad vocem. Ed. Manuel Alvar. Madrid: Centro de estudios cervantinos, 2005.
- López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias*. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700. Madrid: Polifemo, 2007.
- Martínez del Río de Redo, Marita. *El transporte en la historia de México*. Artes de México 197 (1978).
- Orellana, Margarita de (coord.). *Charrería*. Artes de México 50 (2000).
- Pleguezuelo Hernández, Alfonso. “Una silla volante para el emperador de Marruecos”. *Reales Sitios* 171 (2007): 22-35.

- Ramírez Rodríguez, Rodolfo. “Fanny Calderón de la Barca y su percepción romántica de México”. *Históricas* 88 (2010): 3-21.
- Recio Mir, Álvaro. “De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”. *Laboratorio de Arte* 22 (2010): 235-261.
- Recio Mir, Álvaro. “Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social: los primeros coches novohispanos y las ordenanzas del gremio de carroceros de la Ciudad de México de 1706”. *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* 101 (2012): 13-38.
- Recio Mir, Álvaro. “Evolución de la carrocería novohispana en el siglo XVIII: segundas ordenanzas del gremio de la Ciudad de México”. *Históricas* 81 (2012): 17-34.
- Recio Mir, Álvaro. “Los coches de Dios: carrozas y sillas eucarísticas en España y América”. *Teatro y fiesta popular y religiosa*. Mariela Insúa y Martina Vinatea. Pamplona: Universidad de Navarra, 2013. 269-289.
- Recio Mir, Álvaro. “El primer bien que produce el coche es la autoridad: las hermandades sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas”. *XIV simposio sobre hermandades de Sevilla y su provincia*. José Roda Peña. Sevilla: Fundación Cruzcampo, 2013. 197-221.
- Recio Mir, Álvaro. “La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778”. *Laboratorio de Arte* 25 (2013): 515-531.
- Recio Mir, Álvaro. “Alamedas, paseos y coches. Función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”. *Anuario de Estudios Americanos* 72-2 (2015): 515-543.
- Recio Mir, Álvaro. “Devociones y aficiones a veces peligrosas: la pintura de los coches novohispanos”. *Temas americanistas y diversidad cultural*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015. 283-296.
- Recio Mir, Álvaro. “Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata: carácter suntuario de los carruajes barrocos en España y Nueva España”. *El tesoro del lugar florido. Estudios sobre la plata Iberoamericana*. Eds. Juan Haroldo Rodas Estradas, Nuria Salazar Simarro y Jesús Paniagua Pérez. León: Ediciones el forastero, 2017. 545-565.
- Recio Mir, Álvaro. “¿Qué Indias hay dónde no hay coche? El carruaje como objeto de análisis histórico y artístico en España y en la América virreinal”. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte* 30 (2018): 209-226.
- Rivero Merry, Luis. *Carruajes y guadarneses en Andalucía*. Sevilla: Caja Rural, 1999.
- Roche, Daniel (dir.). *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle*. París: Art équestre de Versailles, 2000.
- Sarabia Viejo, M<sup>a</sup> Justina. “Las mujeres mexicanas en la visión de madame Calderón de la Barca”. *Frasquita Larrea y Aherán. Europeas y españolas entre la ilustración y el romanticismo*. Eds. Gloria Espigado Tocino y María José de la Pascua Sánchez. Cádiz: Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, 2003. 363-380.
- Saule, Béatrix. *Visite du Musée des Carrosses*. Versailles: Art lys, 1997.
- Illustrierter Katalog der Wagenfabrik von Hermann Lange, Jauer in Schlesien*. París-Valencia, 1994.
- Serrera, Ramón María. *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid: Dirección general de tráfico, 1993.
- Teixidor, Felipe. “Prólogo”. *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*. Madame Calderón de la Barca. México: Porrúa, 1984. V-XXIV.



Uriol Salcedo, José Ignacio. “Las carreteras desde Isabel II a nuestros días”. *Viaje por la historia de nuestros caminos*. Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 1997. 245-338.

Wietelmann Bauer, Beth. “Crossing over: gender and empire in Fanny Calderón de la Barca’s ‘The attaché in Madrid’”. *Hispanic Review* 1 (2011): 43-65.

**Dr. Álvaro Recio Mir**

Universidad de Sevilla, España

alvarorecio@us.es