

“OSTENTACIÓN, LUCIMIENTO Y ESCÁNDALO”: LOS COCHES EN LAS FIESTAS FILIPINAS DEL SIGLO XVIII

“OSTENTATION, SPLENDOR AND SCANDAL”: CARRIAGES IN THE PHILIPPINES FESTIVITIES ON THE 18TH CENTURY

ÁLVARO RECIO MIR
Universidad de Sevilla. España
alvarorecio@us.es

Las fiestas públicas celebradas en Manila durante el siglo XVIII evidencian como el coche se convirtió en un superlativo símbolo de *status* de la cosmopolita sociedad filipina. Casos como las entradas solemnes de los arzobispos en la capital del archipiélago, la procesión del Corpus Christi o el paseo del pendón muestran como, al igual que en Nueva España y en la metrópoli, la carrocería filipina alcanzó al final del Antiguo Régimen una compleja significación tanto artística como social.

Palabras clave: fiesta, coches, símbolo de status, Filipinas, siglo XVIII

The public festivities celebrated in Manila during the 18th century demonstrate how the carriages turned into a superlative symbol of *status* for the cosmopolitan Philippine society. Examples such as the solemn entrances of the archbishops in the capital of the islands, the procession of the Corpus Christi or the walk of the standard show, also found in New Spain and in the metropolis, demonstrate how the Philippine coach building at the end of the *Ancien Régime* reached a complex structure with both artistic and social significance.

Key words: festivity, carriages, status symbol, The Philippines, 18th century

En los confines del mundo y justo en las antípodas de la metrópoli, las islas Filipinas no sólo fueron el gran bastión español en el océano Pacífico, ni la gran plataforma desde la que se difundió el gusto por lo extremoriental en el Imperio. A pesar de sus especialísimas y australes circunstancias, de su cosmopolita sociedad, de lo minoritaria que fue allí siempre la población española, o quizá precisamente por todo ello, el archipiélago y en particular su capital, la ciudad de Manila, fue escenario durante el barroco de fiestas similares a las celebradas en España y, sobre todo, en los virreinos americanos, de los que formaba parte al estar unido como capitán general al de Nueva España. Fiestas de las que en adelante haremos un análisis incidiendo particularmente en la presencia que

tuvieron en ellas por los coches de caballos, entendidos como complejas obras de arte y como símbolos de *status* social privilegiado¹.

I. LAS ENTRADAS DE LOS ARZOBISPOS EN MANILA: CABALLOS, SILLAS DE MANOS Y COCHES

Ya en otra ocasión abordamos las entradas solemnes de los arzobispos en Manila para tomar posesión de su sede, por lo que en ésta apenas haremos un brevísimo resumen que nos servirá de introducción al tema². Al disponerse a hacer en 1737 fray Juan Ángel Rodríguez su entrada solemne en su nueva sede en un coche tirado por seis caballos, que había preparado el cabildo catedralicio, el gobernador de las islas, Fernando Valdés Tamón, se opuso a ello, ya que no era prerrogativa del prelado el uso de un tiro de tales características, el cual correspondía en exclusiva a los miembros de la familia real y a los representantes del rey. A raíz del pleito que se entabló al respecto, sabemos que tradicionalmente los arzobispos de Manila habían hecho su solemne entrada en sillas de manos, ya que no hubo coches en las islas hasta el siglo XVIII. En concreto, el primer prelado en emplearlos fue fray Francisco de la Cuesta, que hizo su entrada en 1704. También fue él el primero en usar tiros de seis caballos, en concreto, desde que en 1719 se convirtió en gobernador general interino del archipiélago y fue, por tanto, representante del rey. Su sucesor en la mitra, Carlos Bermúdez de Castro, quiso hacer su entrada en 1724 también en un coche tirado por seis caballos, a lo que se opuso el entonces gobernador general, Toribio Cosío y Campo, por lo que a la postre lo hizo en un carruaje con un tiro de sólo dos caballos y “*a cortina cerrada*”, quedando así el prelado oculto durante la ceremonia³.

Incluso, el aludido Juan Ángel Rodríguez fue denunciado al consejo de Indias por querer emplear el polémico tiro de seis caballos que también le había preparado su cabildo catedralicio, entablándose así un pleito que terminó en 1738 con

¹Sobre el coche como obra de arte remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “¿Qué Indias hay donde no hay coches? Notas sobre el carruaje como objeto de análisis histórico-artístico en España y América”, en GALÍ BOADELLA, Montserrat (coord.): *Coloquio internacional del arte en Puebla: avances y perspectivas*. Puebla de los Ángeles, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla de los Ángeles, en prensa y sobre su carácter de símbolo de *status* véase el imprescindible LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid, Polifemo, 2007.

² RECIO MIR, Álvaro: “Caballos, sillas de manos y coches en Filipinas: los vehículos representativos en las entradas arzobispales en Manila como símbolos de *status*”, en *Congreso internacional El Pacífico, 1513-2013. De la Mar del Sur a la construcción de un nuevo escenario oceánico*. Sevilla, Universidad de Sevilla-Escuela de estudios hispanoamericanos, en prensa.

³*Ibidem*.

una real cédula de Felipe V, en la que dispuso mantener, al referido prelado y a sus sucesores, “*en la quieta y pacífica posesión en que estaba en traer seis caballos en su coche*”. Se ocultaban bajo estos conflictos protocolarios larvadas rivalidades institucionales, personales e innegables afanes por arañar cotas de poder, aunque fuera con carácter simbólico. De igual modo, tales disputas evidenciaban el progresivo protagonismo que los vehículos representativos tuvieron en las festividades de la Manila barroca, convertidos ya para entonces en ostentosas alegorías del poder. Por último, estos enfrentamientos también señalaban la tardía introducción y difusión de la carrocería en el archipiélago filipino⁴.

II. LA PROCESIÓN DEL CORPUS CHRISTI: MULTIPLICIDAD DE VEHÍCULOS, LACAYOS Y LIBREAS

En la procesión del Corpus Christi de la capital de Filipinas la presencia de vehículos representativos llegó a ser múltiple. Ello lo sabemos gracias a una denuncia que presentó la audiencia de Manila al consejo de Indias en 1796 ante “*la novedad introducida por el mui reverendo arzobispo de esa diócesis y sostenida por el gobernador capitán general de esas islas*” y que consistía en la presencia, inmediata al prelado en la procesión, de una silla de manos con el “*pretexto de ser para el decoro y decencia del Santísimo y que serviría de recurso en caso de aguacero*”. Los protagonistas del hecho fueron el arzobispo Juan Antonio Gallego y Órbigo y el gobernador Rafael de Aguilar y Ponce de León. La primera y significativa contestación de Carlos IV a dicha denuncia fue una real cédula firmada en Aranjuez el siete de mayo de 1798 en la que le rogaba al prelado que “*en lo sucesivo escusara semejante novedad y que en caso de continuar llevando aquel tren fuese detrás de este tribunal, donde iba la carroza del presidente*”⁵.

El empleo de vehículos representativos para transportar las especies eucarísticas se había hecho habitual desde el siglo XVII en todo el mundo hispánico, sobre todo desde que el rey Felipe IV cediera para ello sus sillas de manos y, sobre todo, desde que luego Carlos II ofreciese con igual finalidad su propio coche en 1685. De forma absolutamente inmediata esta última y piadosa costumbre pasó a los virreinos americanos, donde arraigó con inusitado esplendor. Así, las hermandades sacramentales de ambos lados del Atlántico contaron con vehículos, desde modestas sillas de manos a las más suntuosas carrozas de aparato, usadas exclusivamente para transportar a Su Divina Majestad, como si de custodias rodantes, tabernáculos móviles o sagrarios itinerantes se tratasen. Incluso, llegaron a surgir

⁴ Como ya hemos indicado, de todo ello tratamos en el trabajo citado en la nota 2 extensamente.

⁵ Archivo General de Indias (en adelante A.G.I.), Filipinas 338, L.22, fols. 280-282.

cofradías en América en las que los nobles no solo cedieron sus carruajes con tal finalidad, sino que ellos mismos sirvieron de verdaderos cocheros de Dios⁶.

En el caso de la procesión de Manila, se entabló una pugna de vehículos –la silla del arzobispo frente a la carroza de la audiencia–, lo que evidencia hasta qué punto las instituciones habían llegado a identificarse con tales medios de transporte o de qué manera estos asumieron la representación de aquellas. Acerca de la total identificación de las instituciones con sus coches se pueden poner multitud de ejemplos ya que eran muchos los detalles que asociaban el coche a sus propietarios, desde los escudos que solían tener pintados en sus puertas o tallados en sus cajas o trenes, hasta el color de los mismos, los referidos tiros y otros detalles, como el uniforme de los cocheros, lacayos o escoltas con los que contaban. Verdaderamente, tanto los coches como toda la compleja parafernalia que los rodeaba se habían convertido en un complejo lenguaje, de lo que veremos más ejemplos en adelante.

En este sentido, sabemos que los silleros que acarrearón el vehículo del arzobispo de Manila en la procesión del Corpus Christi llevaban la “*librea del mismo prelado*” y “*que había otros para mudarse*”, es decir, que el arzobispo dispuso de más de una pareja de portadores para que pudieran turnarse en su fatigosa función, por lo que serían al menos cuatro los criados empleados. La cuestión de los uniformes fue una de las más discutidas, ya que inducían a dudar si la silla era para el prelado o para el Santísimo. Se dijo que si hubiese sido para Su Divina Majestad, sus portadores no deberían de haber llevado las libreas del arzobispo. Pero éste especificó en su defensa que se hizo así “*por razón de no tener alguna (librea) de gala el sagrario de esta catedral por hallarse muy pobre*”⁷.

Vemos de este modo como también las libreas habían alcanzado significación por sí mismas. Lógicamente, representaban a la persona de la que eran criados los que las vestían, de manera que gracias a ellas se proclamaba la dignidad de su señor. Cabe destacar en este sentido que el advenimiento de la dinastía borbónica supuso un completo cambio en los uniformes de las caballerizas reales de la corte de Madrid. El tradicional color amarillo de los Habsburgo fue sustituido por el azul turquí de la casa de Borbón, con vueltas rojas en las mangas y abundantes y brillantes galones dorados. El número y profusión de estos últimos indicaban la categoría de cada uno de los miembros de las caballerizas, desde el caballerizo mayor –puesto muy destacado en la casa del rey e habitualmente

⁶Sobre todo ello y aún otras cuestiones relacionadas remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “Los coches de Dios: carrozas y sillas de mano eucarísticas en España y América”, en INSÚA, Mariela y VINATEA, Martina (eds.), *Teatro y fiesta popular y religiosa*. Pamplona, Universidad de Navarra, 2013, pp. 263-289, y RECIO MIR, Álvaro: “El primer bien que produce el coche es la autoridad: las hermandades sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas”, en RODA PEÑA, José (dir.): *XIV simposio sobre hermandades de Sevilla y su provincia*. Sevilla, Fundación Cruzcampo, 2013, pp. 197-222.

⁷ A.G.I., Filipinas 338, L.22, fols. 282-283.

desempeñado por un grande de España— hasta el último de los lacayos. Por su parte, dentro de las libreas había las modalidades de gala y de diario. Con el advenimiento al trono de Carlos III se fijaron con éxito todos los detalles de estos uniformes, los cuales se mantuvieron hasta principios del siglo XIX, cuando volvieron a ser cambiados bajo Fernando VII, entonces en su triple versión de gala, de diario y de camino⁸.

Pero la ostentación del prelado de Manila era doble, ya que al hecho de usar los silleros libreas arzobispales se sumaba su número —eran cuatro los criados que llevaba, como vimos—, lo cual también fue denunciado. Sin duda, ambas cosas no eran más que medios empleados por el prelado para intentar mostrar su preeminencia sobre las demás instituciones de las islas, ya que, como indicara expresivamente Chastenet, por el número de sus lacayos y servidores se medía la grandeza de los señores⁹. No es de extrañar, por tanto, que el número de criados fuese algo regulado por ley. Así, en este sentido, la ley 42, del título 15, del libro tercero de las *Leyes de Indias* señalaba que sólo “*si en las procesiones o actos públicos no concurrieren virrey, presidente, audiencia o gobernador puede llevar el arzobispo u obispo detrás de su persona tres criados y los corregidores, alcaldes mayores y justicia no se lo impidan*”¹⁰. Como hemos visto, en la procesión del Corpus Christi de Manila acudían la audiencia y el gobernador general de las islas y, a pesar de ello, el arzobispo llevó dos parejas de silleros, con lo que claramente estaba contraviniendo la norma citada.

Es digno de destacar que la cédula real sobre el caso filipino pidiese —en principio— al arzobispo que dejara de usar la silla en la procesión, pero, como si el rey intuyera que ello no iba a ocurrir, al menos le pedía que la ubicase detrás del coche del gobernador. Sin duda, se trata de una clara prueba del enorme arraigo de los vehículos, lo que hacía dudar al monarca de que el arzobispo fuera a dejar de usar su silla. De igual manera, ello muestra también cómo evolucionaba el desarrollo formal de la fiesta. Se especifica en este sentido que el caso de la silla era una novedad, la cual fue sometida al dictamen del rey y del consejo de Indias para que la aprobaran o reprobaran. Precisamente esto último fue lo que ocurrió a la postre, ya que, tras tener “*presente lo representado por los referidos gobernador y arzobispo en cartas de treinta de junio y cinco de julio del propio año*”, el rey se decantó porque no llevara el arzobispo la silla de manos en la procesión del Corpus Christi, lo que puntualmente le fue comunicado a los implicados¹¹.

⁸ GACHO SANTAMARÍA, Miguel: “Las reales caballerizas. Una institución al servicio de la corona a través de la historia”, en GALÁN DOMINGO, Eduardo (dir.): *Historia del carruaje en España*. Madrid, Fomento de construcciones y contratas, 2005, pp. 282 y 283.

⁹ CHASTENET, Jacques: *Godoy y la España de Goya*. Barcelona, Planeta, 1963, p. 40.

¹⁰ *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*. Madrid, Antonio Pérez de Soto, 1774. Vol. 2º, fol. 68 vto.

¹¹ A.G.I., Filipinas 338, L. 22, fols. 280-282.

Resulta del máximo interés que no se permitiese al arzobispo llevar una silla de manos por si llovía y sí la carroza al presidente de la audiencia. Aunque no tenemos datos al respecto, suponemos que la carroza del presidente de la audiencia, que era el gobernador general de las islas, iría vacía en la procesión y vendría a ser un elemento distintivo de la institución. Sabemos que en el cortejo estaban representadas las corporaciones de la ciudad, contando también con un papel determinado indios y chinos. No obstante, el centro de la procesión era el arzobispo, el cual llevaba la eucaristía bajo palio. Es posible que la presencia de la carroza de la audiencia quisiera contrarrestar la imagen imponente y mayestática del prelado portando la custodia. También es factible que la insistencia en el uso de la silla de manos se debiera al temor de que, en caso de lluvia, se tuviera que trasladar el Santísimo en el referido coche de la audiencia, lo cual sin duda sería un formidable refrendo sagrado a tal institución. En cualquier caso, no fue este el único enfrentamiento entre instituciones en el marco de la fiesta barroca del que se tiene constancia¹².

En última instancia, eran el rey y el consejo de Indias los que iban modelando el desarrollo material de la fiesta en función de lo que le comunicaban sus protagonistas y lógicamente de los intereses del poder. En este caso concreto, el gobernador había aducido al rey que el hecho de que se incluyera la silla en la procesión, además de resultar una “novedad”, era perjudicial “*por no tener exemplar y ser contraria a las leyes y costumbres observadas hasta entonces*”¹³.

Verdaderamente, el empleo de la silla era contraria a las leyes, así la ley 41, del título 15, del libro III de las *Leyes de Indias* recogía al respecto una disposición de Felipe III, emitida en Lisboa el 6 de julio de 1619, que decía: “*algunos preladados han introducido llevar el día del Corpus Christi en la procesión una silla en que sentarse siempre que el Santísimo Sacramento se detiene en altar u otra parte asistiendo nuestra real Audiencia. Y porque es indecente introducción y no se debe permitir encargamos a los preladados que lo escusen y no hagan semejante novedad*”¹⁴.

III. EL PASEO DEL PENDÓN: ¿COCHES O CABALLOS?

Hasta qué punto se había hecho habitual el coche en las fiestas de Manila a finales del siglo XVIII se evidencia en el hecho de que “*el paseo del pendón que se hace en aquella ciudad la víspera y día de San Andrés, su patrono, por recordación de los beneficios conseguidos por su protección*”, tradicionalmente realizado a caballo, fuese luego llevado a cabo en coche. No obstante, el rey Carlos IV declaró “*que el decoro propio de un acto de tanto respeto*” le llevaba a disponer que

¹² En este último sentido remitimos a ALVA RODRÍGUEZ, Inmaculada: *Vida municipal en Manila (siglos XVI-XVII)*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 1997, pp. 115-117.

¹³ A.G.I., Filipinas 338, L.22, fols. 282-283.

¹⁴ *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias...*, op. cit., vol. 2º, fol. 68.

“el mencionado paseo debe hacerse a caballo y no en coches según voto de la ciudad, estilo inmemorial y reales cédulas de veinte y nueve de agosto de mil setecientos ochenta y nueve y seis de octubre de noventa y dos”, a lo que se añadía una tercera cédula firmada en La Granja el 22 de septiembre de 1801. Para ello se fundaba el monarca en “la ley cincuenta y seis, título quince, libro tercero de la recopilación de Indias”¹⁵, que si bien regulaba tal fiesta, realmente nada decía de cómo habría de ser llevado el pendón, si en coche o a caballo¹⁶.

En el caso concreto de Manila, la fiesta del pendón era la más importante que se celebraba en la ciudad. Su origen se remontaba a 1574, cuando la recién fundada capital filipina fue atacada por un corsario chino. Al ser rechazado tal envite el día de San Andrés, se entendió que éste había intercedido en la victoria, por lo que fue nombrado patrón de la ciudad. De este modo, el día de su festividad se celebraba el paseo del pendón real, que desde el cabildo era llevado a la catedral la víspera. El día de San Andrés se celebraba el correspondiente *Te deum* y tras ello el pendón retornaba al cabildo, a lo que se sumaban bailes, diversas celebraciones en las calles y hasta corridas de toros. En concreto, el paseo en sí lo abrían el cabildo y los vecinos de la ciudad montados a caballos en un cortejo que cerraba la audiencia. El presidente de la misma centraba este colofón, disponiéndose a su izquierda el regidor que llevaba el pendón y a su derecha el oidor más antiguo. Los caballos de las corporaciones y de los particulares estaban especialmente enjaezados para la ocasión, de manera que quedara patente la autoridad de la que se encontraban investidos, particularmente los miembros del ayuntamiento, ya que ésta era la fiesta más representativa de la institución municipal y en la que más dinero se invertía, con gran diferencia. Fray Juan de la Concepción, en su *Historia general de Filipinas*, señala al respecto que “es de ver los ricos aderezos de los caballos y galas sobresalientes y costosas de los vecinos que pueden competir sus lucimientos con las ciudades más pomposas”¹⁷.

Volviendo a la disputa del uso del coche en el paseo del pendón, hay que señalar que la emisión de hasta tres reales cédulas muestra que la cuestión fue considerablemente discutida. Sabemos en este sentido que era la ciudad la que pretendía romper con la tradición equina debido a “la ostentación y mayor lucimiento que resultaría de que se efectuara en coches”, lo que define de manera perfecta el sentido

¹⁵ A.G.I., Filipinas 338, L. 23, fols. 157 vto.-161.

¹⁶ Véase *Recopilación de las leyes de los reynos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la magestad católica del rey don Carlos II nuestro señor*. 4 vols. Madrid, Boix, 1841. Vol. 2º, p. 80.

¹⁷ Sobre esta fiesta remitimos a DÍAZ-TRECHUELO SPINOLA, Mª Lourdes: *Arquitectura española en Filipinas (1565-1800)*. Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos, 1959, pp. 7-9 y a ALVA RODRÍGUEZ, Inmaculada: *Vida municipal en Manila...*, op. cit., pp. 112-115.

que para entonces habían alcanzado los vehículos en el marco de la fiesta, en la que se habían convertido en elementos de *ostentación y lucimiento*¹⁸.

Insistía en tal sentido el mandato real en que el mencionado paseo debía de hacerse a caballo, especificando al respecto “*que siempre que no pudiera asistir el gobernador, pasase a la iglesia catedral a esperar e incorporarse con ese tribunal en el lugar correspondiente*”. Amonestaba su majestad “*a esa ciudad*” y “*en cuya consecuencia, os advierto lo mui reparable que me ha sido vuestra conducta de haber frustrado el cumplimiento de mi real cédula de quince de abril de noventa y siete a pretexto de una duda afectada y voluntaria como se echa de ver por su tenor y os prevengo procedáis en lo sucesivo con mayor regularidad y consecuencia para no esponeros a mi real desagrado, no escusándose ningún ministro de ese tribunal a asistir al acto sin motivo mui grave y justificado de salud, dándome cuenta todos los años en el diario de la víspera y día de San Andrés que formará el escribano de cámara de los que asistieren y de los que no y las causas que huvieren para ello, por ser así mi voluntad*”¹⁹.

Son varias las cuestiones importantes planteadas en la anterior referencia. En primer lugar, aunque no se especifica, todo parece indicar que el cambio del caballo por el coche se hizo en principio debido a que el gobernador no podría ir a caballo, presumiblemente por cuestiones de edad o quizá enfermedad. A pesar de ello, el rey establecía que el paseo habría de ejecutarse a caballo, sin duda debido a la evocación militar del hecho que rememoraba.

Otra cuestión que resulta interesante es que el gobernador, aunque no llevase el pendón, habría de incorporarse a la fiesta en la catedral, “*en el lugar correspondiente*”, ya que si la fiesta tenía un marco propio, cada uno de sus actores tenían su lugar específico en esa suerte de teatro universal que eran las celebraciones públicas. Además, advertía el rey que era obligatoria la asistencia a los actos, de lo cual se haría el correspondiente registro. Ello prueba que el sentido de la fiesta ya para entonces, lejos de ser una mera diversión o ceremonia, se había convertido en una demostración férrea de la estructuración social, en una representación de la jerarquía política, en una forma de legitimación de los valores dominantes y, en una palabra, de organizar las propias islas Filipinas, de ahí el enorme interés de estudiarla, además de por todas sus repercusiones artísticas, como las que en esta ocasión estamos viendo en relación a los coches de caballos.

De igual manera, es significativo el enfado del rey debido a que la ciudad desoyó sus órdenes y volvió a emplear el coche, lo que prueba hasta qué punto había calado el uso de estos artefactos, que se habían convertido en una auténtica obsesión, tanto individual como social.

Sin duda, la fiesta del pendón la víspera y el día de San Andrés tenía su precedente inmediato y paralelo en las fiestas del pendón que se celebraban en muchas

¹⁸ A.G.I., Filipinas 338, L. 23, fols. 157 vto.-161.

¹⁹ *Ibidem*.

ciudades americanas y, en concreto, en la ciudad de México. Allí era el día de San Hipólito, rememorando la fecha de la heroica conquista de Tenochtitlán por Hernán Cortés y el trascendental apoyo divino en la misma. Hay que señalar que no quedó ahí el paralelismo de ambas fiestas, ya que en México también se produjo una disputa por el empleo de coches en la misma. Así, al final del virreinato, en concreto en 1818, el virrey Ruiz de Apodaca, facultado por el rey Fernando VII, decidió que “*el paseo del Pendón salga en coche*”. De hecho, el año anterior ya se había celebrado de ese modo. Se estableció así una pugna entre el virrey, partidario del uso del coche, y el ayuntamiento y la audiencia, que apostaban por el caballo. Se esgrimieron razones formales para tomar una u otra opción, como hizo el ayuntamiento de la ciudad al señalar que en coche no resultaba un “*paseo lustroso, antes bien, parece un duelo, que lleva un cadáver dentro de un coche a hacerle exequias fúnebres*”. No obstante, y aunque no llegase a quedar claro, todo parece indicar que el uso del caballo volvía a hacer referencia al ideal caballeresco, el cual era en última instancia el que había animado la conquista y fundación del virreinato de Nueva España. Tal ideal, a principios del siglo XIX, ya había sido sustituida por el ideal cortesano, representado por el coche, el cual, como señala la cita anterior, transportaba ya verdaderamente un cadáver, el del propio virreinato novohispano representado en el pendón del rey de España²⁰.

IV. LA JERARQUÍA DEL ESPACIO EN EL INTERIOR DE LOS COCHES

El complejo simbolismo que alcanzaron los coches se puede calibrar, quizá aún mejor que en los casos anteriores, en la normativa generada para establecer qué lugar habría de ocupar cada persona en su interior. En este sentido, ya había dispuesto Carlos III, por las reales cédulas de 23 de agosto y 1 de septiembre de 1786, “*resolver el lugar que había de ocupar el regente (de la audiencia) y decano de ella cuando concurran en coche a las funciones de tabla y poder entrar con capas los ministros a las juntas*”. Acerca de la primera cuestión, que es la que ahora nos ocupa, el entonces gobernador de las islas, José Basco y Vargas, planteó algunas dudas e incluso pidió que se repitiese la declaración real. De esta forma, Carlos IV resolvió por real cédula firmada el 24 de mayo de 1790 en Aranjuez que “*el presidente de ese tribunal debe llevar a su lado izquierdo, en el testero del coche, cuando vaya formado al oydor más antiguo en falta del regente, según lo dispuesto en la sexta ley del citado título y libro y lo practicado en otras audiencias de Indias en que no hay virreyes antes de la creación de regentes*”²¹.

²⁰ Sobre la fiesta del pendón en la ciudad de México y la dialéctica coche-caballo véase RECIO MIR, Álvaro: “La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del poder”, en *Las artes y la arquitectura del poder. XIX congreso nacional de historia del arte CEHA*. Castellón de la Plana, 2013, pp. 2425-2439.

²¹ A.G.I., Filipinas 338, L.21, fols. 217 vto.-220.

Se volvía a remitir al título 15 del libro 3 de las *Leyes de Indias*, relativo a las “*precedencias, ceremonias y cortesías*”²², ya varias veces citado, y que establecía la ubicación de cada personaje en las fiestas, lo que se asimiló a su colocación dentro del coche. En concreto, la norma, basada en una disposición de Felipe II de 1579, luego asumida por otra de Felipe III de 1618 y de Felipe IV de 1621, decía: “*ordenamos que los oidores, alcaldes y fiscales y los demás ministros que tienen asiento en el cuerpo de la audiencia, acompañen a missa al virrey o presidente los primeros días de las tres pascuas y los del Corpus Christi, Asunción de Nuestra Señora y advocación de la iglesia mayor y en las demás ocasiones que se celebre fiesta de tabla y fueren convocados para cualquier otro acompañamiento y el oidor más antiguo o el que sucediere en su lugar vaya al lado izquierdo del virrey o presidente y luego que llegue a emparejar con él le haga la cortesía o reverencia debida como a virrey y presidente y él le corresponda con el agrado y buen término que se debe de forma que entre todos conserven la buena correspondencia que es justo y cuando volvieran a nuestras casas reales todos los oidores, alcaldes, fiscales y los demás del cuerpo de audiencia, si aquel día no hubieran de comer juntos se queden a caballo a la puerta pasando por en medio el virrey o presidente y desde los caballos le hagan la cortesía debida y solamente se apeen los alcaldes del crimen de Lima y México y estos vayan acompañando al virrey hasta la puerta de su aposento porque el oficio de los alcaldes en quanto es ejecución de la justicia criminal ha de andar tan cercano y a la mano del virrey que por esta razón se separen de los demás, sin que esto sea disfavor ni desigualdad sino honra y preeminencia de sus oficios lo cual se guarde cuando el virrey fuere en coche como cuando fuera a caballo, con que si fuere en coche con los oidores se apeen los oidores y le vayan acompañando hasta la escalera a donde el virrey les dirá que se queden y la primera vez sin embargo de esto subirán un poco más y el virrey los volverá a decir que se queden y no passen adelante y ellos lo harán assi y los alcaldes proseguirán hasta la puerta del aposento y por la misma razón de acompañar los alcaldes al virrey deben hacer lo mismo los oidores de las demás audiencias con sus presidentes pues también exercen la jurisdicción criminal*”²³.

Sin duda, la ley iba mucho más allá de la cuestión que en concreto estamos abordando en esta ocasión, pero su tenor literal es sumamente expresivo para comprender cómo la vida oficial se había convertido en un teatro de ceremonias escrupulosamente articulado hasta en sus más mínimos detalles, por ello hemos querido recogerla completa. Significativamente, se establecía una jerarquización de los espacios del coche que sigue vigente en nuestros días en los actuales automóviles. Así, como prácticamente desde que surgieron los coches en el Renacimiento y hasta hoy, de sus dos asientos interiores el principal era el trasero, al ser en el cual su ocupante iba en el mismo sentido que la dirección del coche. A su vez, en él primaba la mitad derecha sobre la izquierda. Por otra parte, no está

²² *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias...*, op. cit.

²³ *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias...*, op. cit., fol. 63 vto.

demás resaltar que esta ubicación en los coches fuese herencia de la caballería finimiedieval, como explícitamente señala la norma²⁴. No está demás hacer también hincapié en que la real cédula de Carlos IV, al disponer que en Manila se hiciese “*lo practicado en otras audiencias de Indias*”, ponía una vez más en evidencia como el gran modelo festivo de las islas Filipinas era el novohispano.

V. EL NÚMERO DE CABALLOS DE LOS COCHES Y LAS TIPOLOGÍAS DE LAS LIBREAS DE LOS LACAYOS

Para acabar de ver la variadísima significación del uso del coche en las fiestas filipinas aún hay que hacer referencia a otra norma que aludía al número de caballos que debían usar cuando tuvieran carácter representativo. El rey Carlos III se dirigió al gobernador general del archipiélago en contestación a una carta que éste, el referido Basco y Vargas, le había enviado el 22 de mayo de 1779 y en la que solicitaba a su majestad “*regla fija que se haya de observar en lo sucesivo*”. La misiva se debió al “*escándalo*” originado “*con motivo de la novedad introducida por este gobernador en aver mandado poner su carroza con sólo quatro caballos los días de las visitas de las cárceles de la víspera de Pasqua de Navidad del año anterior y de Resurrección del siguiente, faltando a vuestra debida decencia, a los respetos prevenidos por las leyes y a la costumbre observada por sus antecesores de hacerla siempre enviado con seis caballos, aunque no asistiesen a semejantes actos*”. La realización de las referidas visitas era llevada a cabo por la audiencia, la cual había usado tradicionalmente para ello el coche del gobernador general tirado por seis caballos. No obstante, en la ocasión cuestionada le fue enviado el vehículo con un tiro de tan sólo cuatro bestias, lo cual fue entendido por la audiencia como una falta a su “*debida decencia, a los respetos prevenidos por las leyes y a la costumbre observada por sus antecesores de aserla siempre embiando con seis caballos*”, por lo que prefirió rechazar el referido vehículo y usar los oidores sus “*coches particulares*”, con la consiguiente afrenta para el gobernador y el referido escándalo del público, siempre atento a estas cuestiones protocolarias²⁵.

Realmente significativa fue la contestación del rey que, ante la solicitud de la audiencia, mandó al gobernador “*os arregléis a lo que se haya executado por vuestros antecesores en iguales casos, sin separaros en lo más leve del particular que conduzca al decoro que se le debe y ordenamos y mandamos... que guardéis la buena*

²⁴ Esta ubicación en el interior de los coches es la misma que actualmente se emplea en las fiestas que siguen empleado carruajes. En el caso español la única es la solemne ceremonia de entrega de cartas credenciales de los nuevos embajadores al rey. En Inglaterra, por ejemplo, se sigue también tal norma en la anual ceremonia de apertura del parlamento o en otras solemnidades como el *Queen's Diamond Jubilee*, que en 2012 celebró los sesenta años en el trono de Isabel II.

²⁵ A.G.I., Filipinas 337, L.20, fols. 224-225 vto.

*armonía que corresponde y se necesita para el más exacto desempeño de vuestras obligaciones y logro de las demás importancias que dependen de que no os indispongáis en lo que ocurra y que así mismo me informéis con la debida justificación de cualquier nuevo disturbio que se subscite a fin de que pueda determinar con la instrucción que se requiere lo conveniente por así mi voluntad*²⁶.

Hasta qué punto se cuidaba el detalle más nimio se pone de manifiesto en que junto al número de caballos también se reguló la propia tipología de las libreas que habían de emplear los lacayos de los anteriores coches. Así, ante la denuncia de que “*don Diego Martínez de Arque, siendo regente de la misma audiencia, para la visita general de cárceles enviaba al tribunal un coche con solo quatro caballos y libreas ordinarias*”, mientras “*por las tardes salía a paseo con seis y en los días cálidos usabais de los mismos con libreas de gala*”, Carlos III emitió una real cédula firmada en La Granja de San Ildefonso el 7 de septiembre de 1786. En ella disponía “*que en conformidad con el artículo 46 de la real instrucción... en lo sucesivo dirigiese su coche de gala con seis caballos y las mejores guarniciones que usaba como presidente del mencionado tribunal para que fuesen resucitando los cuerpos de justicia y policía que estaban reducidos en esa capital a una sombra*”. Terminaba el rey reiterando que “*he resuelto ordenaros y mandaros que siempre que salga la audiencia a las visitas de cárceles le enviéis la carroza con seis caballos y libreas de gala*”²⁷.

Todo lo anterior pone en evidencia la enorme significación, volvemos a insistir en ello, que alcanzó el coche y lo relacionado con él. Concretamente en este caso se trataba de tres cuestiones distintas: el número de caballos del tiro, sus arneses y el uniforme de sus lacayos. Por lo que se refiere al número de caballos, hay que señalar en primer lugar que evidenciaba de nuevo el tan superlativo carácter simbólico que alcanzaron los coches, el cual no quedó reducido a los propios vehículos, afectando también a los animales que tiraban de ellos, mulas o caballos, y que asimismo fueron escrupulosamente reglamentados. La norma general, tras una larga evolución en la que se produjeron distintos cambios y hasta contradicciones, acabó disponiendo que los tiros de ocho caballos serían prerrogativa exclusiva del rey y de la reina, los de seis de miembros de la familia real o de representantes de los reyes, mientras los de cuatro de duques y arzobispos²⁸.

La enorme importancia del número de caballos del tiro de los coches se evidencia en los abundantes y sonados pleitos que ello generó, los cuales no fueron

²⁶ A.G.I., Filipinas 337, L.20, fols. 224-225 vto.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Este asunto, de enorme complejidad y que aquí hemos simplificado al máximo, es desarrollado en LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias...*, *op. cit.*, pp. 92-94. El carácter simbólico del número de los caballos del tiro de los coches ha llegado a nuestros días, como se trata en ATIENZA, Rafael: “Introducción” en RIVERO MERRY, Luis: *Carruajes y guarnesones...*, *op. cit.*, pp. 11-22 y en ATIENZA, Rafael: “El carruaje como objeto de ostentación”. *Minervae Baeticae*, nº 34, 2006, pp. 197-202.

exclusivos de Filipinas. En Nueva España se tiene constancia de habituales y ásperos litigios entre los virreyes y los arzobispos de la ciudad de México por el empleo de tales prerrogativas en sus entradas solemnes. Era en puridad el virrey, como *alter ego* del rey, el único al que le correspondía esta prerrogativa, que no obstante pronto empezaron a usar los arzobispos. De ello lógicamente cabe encontrar antecedentes metropolitanos de orígenes tan remotos como las *Etimologías* de San Isidoro, en las que se decía que los carros de seis caballos estaban consagrados a Júpiter, por ser el mayor de los dioses. Por su parte, en Valencia, una pragmática de 1654 dejó claro que el empleo de tiros de seis caballos era prerrogativa exclusiva del virrey, por lo que prohibía que arzobispos y títulos del reino los usasen, bajo pena de perder ambos, coche y tiro. Lo mismo se dijo sobre que los cocheros fueran descubiertos. Tales privilegios eran tan significativos que se contaban “entre las regalías de primera clase; así por el honor y la dignidad que significan, como por ser culto y real aparato, escogido y estilado de la real persona de su magestad”. Especificando aún más, se decía que perteneciendo “tan soberanamente a su magestad tener fausto decente a su real persona, ha de quedar prohibido a todos y fuera del comercio privado, el que adoptare por sagrado culto suyo: excepto a quien por la representación inmediata, fuere servido comunicarle”²⁹.

Uno de los muchos ejemplos novohispanos de tales disputas que podríamos traer a colación es el caso del obispo de Puebla don Diego Osorio de Escobar y Llamas, que en 1666 fue a tomar posesión del virreinato “en coche de seis mulas con cocheros descubiertos”, lo cual fue inmediatamente denunciado por su antecesor y aún virrey, el conde de Baños, que alegó que ello sólo estaba permitido “a los señores virreyes actuales” y Osorio de Escobar no lo era, al no haber tomado aún posesión del virreinato, cosa que apenas haría unos minutos más tarde³⁰.

Sin embargo, no era el conde de Baños precisamente el más indicado para denunciar tan grave asunto, ya que la conducta de sus hijos, don Pedro y don Gaspar de la Cerda y de Leiva, había causado verdadero escándalo al respecto. Al parecer, durante el virreinato de su padre habían usado coches tirados por seis caballos, lo que ocasionó la denuncia de la audiencia de México. Incluso, ambos jóvenes, al parecer aficionados a la velocidad, organizaron carreras de coches, lo que causó “mucha nota y escándalo”. No son de extrañar por tanto las quejas que recibió el consejo de Indias por estos y otros asuntos, que se tuvieron como gravísimos y que ocasionaron el envío a Nueva España de un visitador que, entre

²⁹ LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias...*, *op. cit.*, pp. 92-94.

³⁰ LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro: “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, en GARCÍA DE SANTO TOMÁS, Enrique (dir.): *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*. Madrid, Universidad de Navarra, 2009, p. 277.

otras misiones, tenía la de “embarcar al hijo mayor” del virrey de vuelta a España como castigo³¹.

Por lo que se refiere a los arneses, hay que empezar señalando que eran el conjunto de correas y sus correspondientes hebillas que permitían uncir los animales de tiro a los coches. Luis Rivero Merry precisa al respecto que los arneses, también llamados atalajes o guarniciones, “son una serie de piezas de cuero enlazadas entre sí por medio de hebillas y argollas y que, puestas sobre el caballo, permiten unir este al carruaje formando un conjunto que conocemos por enganche”³².

Como todo en el ámbito de los coches de caballos y, en última instancia, en la sociedad estamental del Antiguo Régimen, adquirió un marcado simbolismo. En este sentido, cabe destacar que en el contexto novohispano los arneses adquirieron un desarrollo suntuario que parece que fue infinitamente superior al de la metrópoli y al de toda Europa. El sistemático empleo de plata –y aún oro– en ellos es quizá particularidad americana, no faltando referencias a atalajes tachonados de piedras preciosas. Significativa es al respecto la referencia de Bernardo de Balbuena en su celeberrima *Grandeza mexicana*, donde ya a principios del siglo XVII alude a “ricos jaeces de libreas costosas/ de aljófar, perlas, oro y pedrería, / son en sus plazas ordinarias cosas”³³.

No tenemos referencia alguna de cómo podrían ser los arneses empleados en los coches filipinos, pero seguramente serían de procedencia novohispana, por lo que no sería de extrañar que se tratase de ejemplos charros, aunque no se puede descartar al respecto alguna influencia de las manufacturas chinas. En cualquier caso, ello prueba el carácter artístico de la carrocería que, como su simbolismo, no quedó reducido al vehículo, haciéndose también extensivo a los arneses, de cuya realización se ocuparon los correeros³⁴.

³¹ Véase ARENAS FRUTOS, Isabel: “¿Sólo una virreina consorte de la Nueva España? 1660-1664. La segunda marquesa de Leiva y segunda condesa de Baños”. *Anuario de estudios americanos*, vol. 67, n° 2, pp. 551-575. Sevilla, 2010. Véase en concreto las pp. 564 y 566. También remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “La carroza del virrey: el coche en Nueva España...”, *op. cit.*

³² RIVERO MERRY, Luis: *Manual de enganches*. Sevilla, Caja rural, 1991, p. 25.

³³ BALBUENA, Bernardo de: *Grandeza mexicana, fragmentos de Siglo de oro y El Bernardo*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, p. 22. Un estudio en relación con ello se hace en SANZ SERRANO, M^a Jesús: “El arte de la platería en el suroeste de los Estados Unidos. Formación e influencias”. *Anales del Museo de América*, n° 13, 2005, pp. 249-272.

³⁴ Acerca de ello remitimos a RECIO MIR, Álvaro: “Una aproximación al gremio sevillano de hacer coches: confluencias artísticas y rivalidades profesionales”, en *Actas del congreso internacional Andalucía barroca*. Vol. 1, Arte, arquitectura y urbanismo. Sevilla, Junta de Andalucía, 2009, pp. 405-416 y a RECIO MIR, Álvaro: “¿Qué indias hay donde no hay coche? El carruaje como objeto de análisis histórico y artístico...”, *op. cit.*

En Europa sí que tenemos constancia no sólo de la enorme suntuosidad que llegaron a alcanzar estos arneses sino de que volvieron a convertirse en símbolo de *status*. Por supuesto, dichos atalajes podían estar identificados con el escudo o con cualquier símbolo de su propietario. De igual manera, parece que también el color alcanzó en ellos un carácter simbólico. Así, si habitualmente fueron y aún son de color negro, todo parece indicar que los más suntuosos arneses fueron de color rojo. Así se puede apreciar en el caso de la carroza empleada en las coronaciones de los reyes de Inglaterra y en los jubileos que celebran sus bodas de plata, oro o diamante en el trono, la denominada “*Gold State Coach*”, aún en uso. En las grandes celebraciones en que participa sus ocho caballos están uncidos por el llamado “*Red Marocco State Harness*”. Se trata de un conjunto de cuatro arneses, quizá el más suntuoso ejemplo conservado en el mundo, en la actualidad en los Royal Mews del palacio de Buckingham, y verdaderamente tachonado de latón dorado, cuyo origen se encuentra a finales del siglo XVIII³⁵. De igual manera, los arneses del museo de coches de los duques y luego reyes de Baviera en Munich, en los casos más suntuosos, que son también los de las coronaciones, son del mismo color rojo, como los de la carroza con la que fue a coronarse como primer rey de Baviera Luis I en 1813 tirada por ocho caballos³⁶. También en las caballerizas reales de Madrid se conserva, aunque de fecha más tardía, 1863, un arnés para ocho caballos de color rojo fabricado para la elegantísima carroza de la corona real de Fernando VII³⁷.

Ya hemos aludido en relación a la festividad del Corpus Christi a la cuestión de las libreas de los lacayos. En el caso concreto del coche de la audiencia de Manila se fijó que sus lacayos habrían de usar libreas de gala. Estos lacayos solían ser los cocheros que guiaban el coche, los cuales podían llegar a ser tres en el caso de los tiros de seis caballos y los llamados lacayos de puerta, que en número par y por lo menos dos tenían la finalidad abrir y cerrar las puertas de los coches. Era habitual que cuando el coche estaba en marcha se ubicasen en el pulpillo, pequeña plataforma que se disponía sobre el tren trasero del vehículo. A él se subían antes de que arrancase el carruaje y de él saltaban en cuando llegaba a su destino para ejercer su protocolaria función.

Junto a estas cuestiones materiales, de todo lo anterior también se pueden destacar otras no menos significativas, como por ejemplo cómo se iban articulando las ceremonias festivas, que se basaban fundamentalmente en tres pilares: el decoro, la tradición y la armonía institucional. De igual manera, se dice

³⁵ VICKERS, Hugo: *The Royal Mews at Buckingham Palace. Official guidebook*. Londres, Royal collection enterprises, 2008, p. 26.

³⁶ SCHMID, Elmar D. y HAGER, Luisa: *Marstallmuseum. Schloss Nymphenburg in Munich. Collection of carriages, sleighs and harness formerly the property of the Bavarian Court*. Munich, Bayerische Verwaltung der staatlichen, 1995, p. 29.

³⁷ TURMO, Isabel: *Museo de carruajes*. Madrid, Patrimonio Nacional, 1969, p. 100.

explícitamente que todo habría de pasar por la voluntad del rey, que era quién a la postre convertía la forma de la fiesta en ley, como queda perfectamente detallado en el libro III, título 15 de las *Leyes de Indias* tantas veces citado.

Por otra parte, se evidencia hasta qué punto se dio importancia al ceremonial, ya que se dice que podía llegar a resucitar a la policía y a la justicia de Manila. En modo alguno era un complemento de la institución, era más bien su esencia misma, la institución misma. Por último, hay que hacer también referencia al propio ceremonial relativo a las visitas de las cárceles en pascua de Navidad y de Resurrección, quizá vinculadas a la caridad, quizá a la justicia o quizá a ambas.

Por todo lo anterior, no está de más terminar citando a Norbert Elias, que en su ya clásica obra *La sociedad cortesana*, indicó que la fiesta no era mera ceremonia, “sino un instrumento para el gobierno de los súbditos”³⁸. Sin duda, las fiestas de Filipinas y en particular las de Manila lo fueron de forma muy similar a las de Nueva España e incluso a las de la propia corte de Madrid.

Fecha de recepción: 7 de septiembre de 2013

Fecha de aceptación: 27 de noviembre de 2013

³⁸ ELIAS, Norbert: *La sociedad cortesana*. Madrid, Fondo de cultura económica, 1993, p. 160.