

***“Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata”*: carácter suntuario de los carruajes barrocos en España y Nueva España**

Álvaro Recio Mir
Universidad de Sevilla

RESUMEN: El análisis de los carruajes abre interesantes líneas de investigación sobre las artes decorativas: platería, tejidos, tapicería, bordados o la moda. Así, en una primera aproximación, cabe aludir a las piezas de oro y plata de los arneses, a los tejidos ricos que se emplearon en sus tapicerías y a los uniformes de sus servidores.

Palabras clave: coches, artes decorativas, barroco, España, América.

ABSTRACT: Carriages analysis opens interesting researching ways on the decorative arts: silverwork, tapestry, embroideries or the mode. In the first approximation about that, it is necessary to allude to the pieces of gold and silver of the harnesses, to the rich fabrics that were used in its tapestries and to the uniforms of its servants.

Keywords: carriages, decorative arts, Baroque, Spain, The Americas

*“A las cuevas que hay en Grandá
ha llegao de tierra lejana,
como reina en carroza dorá,
una niña princesa gitana.
Tani la llaman por nombre
y es más bonita que el sol,
no camela corana real
que camela gitano español”.*

Genaro Monreal Lacosta

Cada vez que un rey de Inglaterra se corona en la abadía de Westminster emplea para trasladarse desde el palacio de Buckingham la llamada *Gold State Coach* o Carroza de Oro del Estado. Tanto el nombre como el uso de este carruaje prueban que se trata de uno de los más expresivos símbolos de la monarquía, del Reino Unido y aún de todo el Imperio Británico, junto a otros objetos de profundo contenido nacional y simbólico, como la Corona Imperial del Estado, el Cetro de la Cruz o el trono de San Eduardo. No se trata realmente de un caso único, la denominación de carroza de oro se emplea para designar a los más suntuosos carruajes de aparato de otras monarquías europeas, como Austria, Holanda o Suecia. También se llama así la carroza que empleó el príncipe de Liechtenstein para hacer entrega de las cartas credenciales como embajador de Austria a Luis XV. Hasta la carroza del emperador Maximiliano de

México es así llamada en ocasiones, aunque en ella destaquen sus aplicaciones de plata labrada. No es de extrañar, por tanto, que los coches de caballos de oro hayan arraigado en el imaginario popular, del carro de Helios a la copla española con cuya letra abrimos estas páginas¹.

Nuestro análisis del asunto debe empezar, por tanto, por plantear si realmente existieron carrozas de oro o de plata. Las aludidas, ciertamente, no están fabricadas con tales materiales. Son carruajes de madera que luego fueron dorados. Sin embargo, hubo casos en que estos coches contaron con elementos de oro o de plata, de manera que las manifestaciones artísticas de la orfebrería y la platería jugaron un papel significativo en los más fastuosos carruajes barrocos. De hecho, los metales nobles se emplearon en los arneses de coches y caballos, en los bordados y la pasamanería que enriquecieron las tapicerías de los mismos y en los uniformes de sus servidores.

Por todo ello, el estudio de los carruajes abre interesantes líneas de investigación vinculadas a las artes suntuarias y no sólo a la platería u orfebrería, también a la guarnicionería, los tejidos, la tapicería, el bordado, la pasamanería o la moda. Es un ámbito de estudio casi inédito y de gran complejidad, ya que las obras producidas han desaparecido en su inmensa mayoría. No obstante, en adelante realizaremos una primera aproximación al respecto, susceptible de futuros estudios pormenorizados.

Creemos que el considerable caudal informativo con el que contamos hasta ahora puede ser sistematizado para su análisis en tres líneas de investigación interrelacionas. La primera es el empleo de piezas de oro y plata en los referidos arneses de caballos y de coches; la segunda es relativa a los detalles de dichos metales que enriquecieron los carruajes, en particular las telas, bordados y pasamanería de sus tapicerías y, por último, una tercera línea de investigación que sería relativa a los bordados, pasamanería y tejidos ricos de los uniformes de cocheros y lacayos que guiaron y sirvieron tales medios de transporte.

Por otra parte, hay que especificar también que, aunque los coches de caballos surgieron en los albores del Renacimiento, fue durante el Barroco cuando el empleo del oro y de la plata se hizo en ellos más frecuente. Tal período histórico viene a coincidir con el apogeo de la carrocería francesa, que alcanzó en las denominadas “*grands carrosses*” su signo distintivo. Fueron estas los coches de aparato que caracterizaron la suntuosa corte de Luis XIV y que se convirtieron en modelo de la carrocería barroca mundial. Tanto los diseños de Jean Le Pautre en el siglo XVII, como sobre todo la espléndida colección de grabados que ofrece al respecto la *Enciclopedia* de Diderot y D’Alembert, difundieron este modelo carrocerero hasta finales del siglo XVIII. Entonces Inglaterra tomó el liderazgo carrocerero, creando coches de superlativa perfección técnica. Surgieron así numerosos modelos de coches, caracterizados por ser rápidos, seguros y confortables, así como por sus sobrias líneas, de manera que se convirtieron en referentes de la carrocería neoclásica mundial y de todo el siglo XIX, hasta el definitivo y brusco periclitarse de este arte tras la I Guerra Mundial, cuando la difusión de los automóviles con motor de explosión dio al traste con el viejo arte carrocerero e hizo desaparecer la inmensa mayoría de los carruajes².

1 De *Le carrosse du Saint-Sacrement* de Prosper Mérimée a *Le carrosse d’or* de Jean Renoir serían muchas las obras en que tratar el empleo del tóxico, sin duda digno de estudio, de la carroza de oro.

2 Para una historia general de la carrocería remitimos, entre otros, a E. GALÁN DOMINGO (coord.) (2005). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contratatas, última gran aportación a la materia y con abundante bibliografía.

I. PLATA Y ORO EN ARNESES DE COCHES Y CABALLOS

Los arneses, atalajes o guarniciones son el conjunto de piezas de cuero enlazadas entre sí por hebillas y argollas metálicas que puestos sobre el caballo permiten montarlo o unirlo al carruaje para que tire de él. Básicamente, para la función de tiro los arneses están configurados por tres elementos esenciales: el collarón, que se dispone en el cuello del animal; el sillín, en el tronco y los tiros o tirantes, que unen animal y coche³.

Pero junto a los arneses de tiro hay que referir los de monta, en los que la silla juega un papel esencial. Arnese de tiro y arnese de monta no son realidades independientes, ya que si el coche es guiado, no desde el pescante, sino desde el propio caballo, éste debe contar con silla, de manera que confluyen las dos tipologías.

La relación del arte de la guarnicionería, que se ocupó de la realización de los arneses, con el arte carrocerero fue estrechísima, ya que para el movimiento de los coches resulta imprescindible el empleo de los referidos arneses. Además, fue muy frecuente hasta avanzado el siglo XVII que la caja de los vehículos estuviese recubierta de cuero, de lo cual también se ocupaban los guarnicioneros. De hecho, el origen del gremio de maestros de hacer coches de Sevilla se encuentra en un pleito que entablaron los correeros de la ciudad contra los carpinteros de lo prieto, que pretendían fundar un gremio de carroceros. Dichos profesionales del cuero se opusieron a la consecución del nuevo gremio en 1690 alegando que el de correeros “*siempre había estado en posesión de hazer todo género de guarnecidos de coches*”, mientras los carpinteros de lo prieto “*solamente podían hazer las caxas de los coches y demás que tocaba a la madera, pero no lo que tocaba a guarnecidos, porque en ello no se habían examinado*”⁴.

En cualquiera caso, lo que ahora más nos interesa son los arneses, que como ya indicamos son de cuero y cuentan con hebillas y argollas metálicas, siendo frecuente que a ello se sumen adornos también metálicos o bordados, como el escudo del propietario, sus iniciales o elementos decorativos. En la actualidad el modelo más común de arneses, tanto de tiro como de monta, es el que se denomina a la inglesa, de gran sobriedad y que debió alcanzar su predominio al generalizarse el modelo carrocerero inglés a fines del siglo XVIII. A ello cabe sumar otras tipologías, como a la húngara o a la calesera, esta última la más propiamente española⁵. Por supuesto, no cabe olvidar la tradición guarnicionera charra mexicana, en la que al trabajo del cuero se unen con frecuencia piezas de plata labrada y bordados con fibra de maguey⁶.

Es poco lo que conocemos sobre el mundo de los arneses anterior al siglo XIX, ya que han llegado a nuestros días muy pocos ejemplos. Así, el Patrimonio Nacional de España conserva alguno, como el Arnés de torneo del príncipe Baltasar Carlos y que, igual que todo el extraordinario

3 L. RIVERO MERRY (1986). *Manual de enganches*. Sevilla: Caja Rural, 1986, p. 25 y ss.

4 Á. RECIO MIR (2009). “La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales”. En *Congreso Internacional Andalucía Barroca*. Vol. I Arte, arquitectura y urbanismo. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, pp. 405-416.

5 L. RIVERO MERRY (1999). *Carruajes y guadarneses en Andalucía*. Sevilla: Caja Rural de Sevilla, pp. 151-161 y L. RIVERO MERRY (2011). *La guarnición calesera. Historia y actualidad*. Sevilla: Fundación Cultural Museo de Carruajes de Sevilla. R.C.E.A.

6 Véase, entre otros muchos, *Charrería* (2000). México: Artes de México nº 50.

conjunto carroceros del Patrimonio Nacional, se encuentra aún por estudiar⁷. Cuando se analice el referido y los demás arneses de la colección, será básico compararlos con los que aparecen en los retratos reales, en particular en los ecuestres de Velázquez. Otro ejemplo excepcional, aunque fuera de nuestro ámbito de estudio, es el denominado Arnés de Estado o Arnés Rojo Marroquí de la referida Carroza de Oro de Inglaterra, de latón dorado, fechado a fines del siglo XVIII y aún de tradición barroca⁸.

Aunque no sea mucho lo que sabemos sobre este asunto ni en España ni en América, las fuentes destacan la enorme suntuosidad de los arneses novohispanos, de los que dicen que eran más ricos que los metropolitanos. El sistemático uso de plata –y aún de oro– en ellos parece que fue particularidad americana, no faltando referencias al empleo de piedras preciosas. Significativa al respecto es la alusión que hace Bernardo de Balbuena en su *Grandeza mexicana* de 1604 a “ricos jaeces de libreas costosas /de aljófar, perlas, oro y pedrería/ son en sus plazas ordinarias cosas”⁹.

El carácter laudatorio que impregna toda la obra de Balbuena podría hacernos dudar de la veracidad de su cita. No obstante, ni un cuarto de siglo más tarde, en 1626, Thomas Gage, además de ponderar los coches novohispanos, como veremos más tarde, decía que a “sus magníficos caballos les colocaban costosas bridas y herraduras de plata”, a lo que aún añade arneses tachonado de piedras preciosas¹⁰.

Las entradas virreinales fueron ocasiones propicias para el despliegue suntuario al respecto. Así, en la entrada del duque de Alburquerque en 1702 formaban parte de su séquito “veinticuatro mulas de repostería, con los frenos y cabezadas de plata, plumeros y cubiertas de las cargas de color de fuego doradas y las cuerdas con las que venían liadas de seda y los barrotes con que se apretaban de plata”¹¹.

Insisten en ello las fuentes recogidas hace ya casi un siglo por Romero de Terreros, como la silla que a principios del siglo XVIII el Ayuntamiento de la ciudad de México regaló al virrey duque de Arión y que estaba “ricamente bordada, con estribos y herraje de plata dorada, sus fundas y carabina, bolsa, tellis, guión, libreas y todo lo demás que a esto toca, hecho con el mayor esmero y primor posible”. Otro ejemplo lo ofrece la descripción del ajuar del caballero mexicano Francisco Antonio Casuco y Peña, cuyo caballo rosillo iba “enjaezado sobre trenza morisca, con una galante silla de mucho valor, con mantillas y tapafundas de tisú de plata, bordado de realce de oro y plata con fluecadura de Milán y todo el hebillaje y estribos de plata de martillo sobredorada”. Para que nada le faltase, dicho caballero llevaba “botas bordadas de oro y seda y sus hebillas y espuelas asimismo de puro oro”. Por su parte, en un inventario del conde de Regla figuraba “una silla de montar de mujer de terciopelo carmesí con galón de plata, su freno, cabezadas y riendas con sobrepuesto de plata”. De igual modo, la condesa de Xala tenía “una silla vaquera bordada en oro, plata y seda”¹².

7 I. TURMO (1969). *Museo de Carruajes*. Madrid: Patrimonio Nacional, pp. 105 y 106.

8 *The Royal Mews at Buckingham Palace. Official Guidebook*. (2008). Londres: Royal collection publications, p. 26.

9 B. BALBUENA (2008). *Grandeza mexicana*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, p. 22.

10 T. GAGE (1987). *Viaje por la Nueva España y Guatemala*. Madrid: Historia 16, pp. 172, 173 y 194.

11 M. ROMERO DE TERREROS (1923). *Las artes industriales en la Nueva España*. México: Pedro Robredo, p. 85.

12 M. ROMERO DE TERREROS (1923). *Las artes industriales... op. cit.*, pp. 82 y 83.

El alhajamiento de los caballos no debió hacer más que crecer conforme pasaba el tiempo, de manera que al final del siglo XVIII causaron verdadera sensación los caballos del coche que empleó en su entrada el virrey segundo conde de Revillagigedo, de los que se dicen que sus jaeces empleaban “*muchos plumajes y dos volantes que iban por delante, que ningún virrey los había tenido ni se había visto en esta ciudad*”¹³. Cabe suponer que ello debió ser pronto copiado por la elite social del virreinato.

Otras referencias y algunas obras conservadas tenemos de los arneses de monta, particularmente de estribos, espuelas y frenos, entre los que alcanzaron particular fama los de la localidad de Amozoc, Puebla, en ocasiones de plata calada o labrada¹⁴. María Jesús Sanz ha estudiado algunos ejemplos de platería de los Estados Unidos realizada por los indios navajos y de clara influencia española. En tal sentido alude a cabezales, bocados, sillas o espuelas de plata¹⁵. Diversos museos y colecciones cuentan aún con ejemplos virreinales, como el Franz Mayer o el de la Charrería, ambos en la capital y con piezas que en ningún caso han sido estudiadas globalmente¹⁶.

No obstante, en esta ocasión emplearemos otra fuente que da información complementaria sobre estos arneses de tiro y de monta. Se trata de la sucesión de leyes dictadas en España para evitar el lujo excesivo. Tales normas suponen una fuente fundamental para el estudio de la carrocería en particular y de las artes suntuarias en general, ya que realizan una detenida descripción de los objetos que pretendían prohibir, con lo cual hicieron un inventario de los mismos. La razón última de estas leyes está especificada claramente en la pragmática dictada al respecto el 8 de marzo de 1674 por el rey Carlos II, que alude a “*los grandes daños que se ocasionan en todos estos reynos, así en universal, como en particular, con la relaxación de los trages en hombres y mujeres, exceso en lo costoso de las galas y abusos en los demás adornos, que sirven solo a la vanidad y que creciendo cada día con mayor aumento es justo no tolerarlas*”. Pero más que estas cuestiones morales, las prohibiciones que se fueron sucediendo y que en efecto se centraron en tejidos, vestuario, lutos, fiestas, joyas, carruajes o en el número de lacayos que podían acompañar a los señores, tenían un clarísimo trasfondo económico, que específicamente refería la norma citada cuando reconocía “*que con los gastos que se hacen en trages de telas y mercaderías extranjeras cesan las fábricas de las propias, se empobrece el reyno y se aniquilan los vasayos naturales*”¹⁷. Estas normas intentaban compensar lo que hoy denominaríamos balanza comercial exterior.

13 J. GÓMEZ (1986). *Diario curioso y cuaderno de las cosas memorables en México durante el gobierno de Revillagigedo (1789-1794)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, p. 114.

14 F. J. HERNÁNDEZ (1948). *Carruajes, sillas, jaeces*. México: Ediciones de arte, p 2.

15 M. J. SANZ SERRANO (2005). “El arte de la platería en el suroeste de los Estados Unidos. Formación e influencias”. *Anales del Museo de América*, n° 13, pp. 249-272.

16 Suponemos que tales piezas, tanto de oro como de plata, serían de una ley baja por la necesidad, debido a su funcionalidad, de ganar resistencia y dureza aleándose con otros metales.

17 J. SEMPERE Y GUARINOS (1788). *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*. Madrid: Imprenta real, vol. II, pp. 134 y 135. Existe ed. facsímil, Madrid: Maxtor, 2008. La recopilación de Sempere, aunque útil, no es completa, ya que ni recoge todas las leyes ni todo el texto de las referidas. Otras fuentes importantes son las relaciones de fiestas, donde se recogen no pocas descripciones de coches y arneses, pero en esta ocasión nos centraremos en las leyes contra el lujo excesivo por su extraordinaria riqueza.

Ya la pragmática de 2 de septiembre de 1594 de Felipe II, prohibía los “*paños de oro e de plata para se vestir y aún para guarnecer sus caballos e mulas y para dorar y platear espadas y espuelas e puñales e otros jaeces*”¹⁸. La extraordinaria significación que tenían los caballos, a buen seguro herencia del ideal caballeresco medieval, llevó a alhajarlos con la misma riqueza que los propios jinetes y a desarrollar todo un enorme repertorio suntuario en sus jaeces. La pintura resulta fuente esencial de todo ello y aún de otros elementos de los que no nos vamos a ocupar en esta ocasión, como los terlices o telas ricas que se disponían sobre los caballos de monta y que quedaron reflejados, por ejemplo, en los retratos que Velázquez realizó de las reinas Margarita de Austria e Isabel de Francia. El Patrimonio Nacional de España aún conserva diversos terlices de Felipe V y Carlos IV, con las armas reales y profusamente bordados en oro¹⁹.

En esta ocasión nos centraremos en la real pragmática de Felipe V de 15 de noviembre de 1723, que especificaba al respecto: “*que las cubiertas de los coches, ni las guarniciones de los caballos, mulas o machos puedan ser de seda, si no de baquetas o cordobanes, sin pespuntes ni bordaduras*”²⁰.

Esta norma obligaba a que todos los coches existentes fuesen registrados en los ayuntamientos de las localidades donde residían sus propietarios. Hemos tenido la fortuna de localizar el registro que se llevó a cabo en Sevilla, que lo forman 305 declaraciones en las que se incluyeron aproximadamente 580 coches. La información así acumulada resulta tan asombrosa como difícil de sistematizar. En primer lugar, permite saber quiénes eran los 305 propietarios de coches que vivían entonces en la capital andaluza, desde distintos títulos del Reino a militares, comerciantes, funcionarios, propietarios agrícolas, médicos o sacerdotes. Sin duda, se trata de un completo registro del patriciado local. De igual manera, conocemos cuántos coches tenía cada uno de ellos, en la mayoría de los casos uno, pero no falta quien contaba con dos, tres o más, como el conde de Torrejón que tenía cinco, mientras el marqués de Valdeosera tenía seis. Asimismo, señala nuestra fuente los modelos existentes: carrozas, berlinas, forlones, sillas volantes, estufas, calesas o cupés. Alude igualmente el registro a las tallas que adornaban los coches y particularmente a sus tapicerías. También se describen sus herrajes, en ocasiones de bronce dorado, sus guarniciones y las labores de piel con las que contaban. A veces se incluye la procedencia de estos carruajes, citándose ejemplos realizados en Sevilla, Barcelona, Madrid o Inglaterra²¹.

En estas casi seiscientas descripciones de carruajes se alude en pocas ocasiones a arreos de caballos, pero no falta alguna referencia significativa. Lo más común es que se dijese que las guarniciones eran llanas, es decir, sin decoración. Téngase en cuenta que la finalidad del registro era fiscal, por lo que muchas de las descripciones evitan detallar los aspectos más suntuosos de los carruajes que quedaban prohibidos por la norma. Así, por ejemplo, el caballero Juan Bautista Clarebout aludía al hebillaje de unas mulas que era “*llano, sin dorados ni plateados*”. No obstante, el mismo declaraba tener también “*guarniciones de cuatro mulas con evillaxe dorado*”. Por su parte, Alonso Rodríguez Muneza decía contar con una guarnición de caballo “*con ebillaje y tachuelas doradas*”, de igual modo que el marqués de La Granja dijo: “*tengo dos tiros*

18 J. SEMPERE Y GUARINOS (1788). *Historia del luxo... op. cit.*, vol. II, p. 3.

19 I. TURMO (1969). *Museo de carruajes... op. cit.*, p. 107.

20 En esta ocasión citamos el original de la norma que se encuentra en Archivo Municipal de Sevilla (A.M.S.), Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, Tomo 267, Signatura H-1326, documento 29, sin foliar.

21 Ibidem.

de guarniciones, unos dorados y otros plateados sus ebillages". Por su parte, el negociante don Manuel de Basse describía *"dos guarniciones de caballo de baqueta de Moscovia, ribeteadas la una negra con bollones, tachuelas y hebillas de bronce dorados, la otra colorada también con bollones dorados y labrados"*²².

No obstante, la referencia más interesante es la de don Mateo Pablo Díaz de Lavandero y Córdoba, 24 de Sevilla, miembro del tribunal de la Inquisición y del Consejo de Hacienda y al que Felipe V crearía marqués de Torrenueva. Su declaración fue particularmente prolija, contando con cinco coches, así como *"un juego de guarniciones para seis mulas con sus dos sillas y tiros largos usadas todas de baqueta de Moscovia encarnada, respunteada de seda con ribetes de tafilete y claveteada con tachuelas y chepetones de metal dorado. Ytem otro juego de guarniciones para quatro mulas a guías de cordobán negro llanas con su silla y erraje dorado, nuevas estrenadas. Ytem un adezo de caballo con su silla de baqueta y terciopelo verde con su mantilla y tapafundas de lo mismo, bordado todo de oro y sus fluecos de lo mismo"*²³.

No se hace referencia, salvo en el último caso, a detalles de plata u oro en los arneses, aunque hay que tener en cuenta que, como ya indicamos, la finalidad del registro era fiscal. Todo parece indicar que el empleo de oro y plata en los arneses fue excepcional en España y en Europa, a diferencia de lo que señalan las fuentes para el caso novohispano. Es significativo en este sentido que el ya aludido arnés Marroquí de la corona británica, a pesar de su extraordinaria suntuosidad, sea sólo de latón dorado.

De igual modo, todo parece indicar que fueron las sillas de monta las piezas de los arneses que alcanzaron una mayor suntuosidad. De esta suerte de troncos que cabalgaban sobre los lomos de los caballos sí se conservan en el referido Patrimonio Nacional de España ejemplos que emplearon detalles de plata y oro, aunque de cronología anterior y posterior a la que nos ocupa en esta ocasión²⁴.

II. PLATA Y ORO EN LOS COCHES: UN VARIOPINTO Y RICO UNIVERSO TEXTIL

Hasta bien entrado el siglo XVII la estructura de madera de los coches fue generalmente recubierta de cuero, en la mayoría de los casos de color negro, vinculado a la solemne moda de tradición Borgoñona de la Casa de Austria, como muestran las fuentes iconográficas con insistencia. Extraordinario ejemplo conservado al respecto es el coche de Felipe III del Museo Nacional dos Coches de Lisboa. Igualmente fue frecuente que esta superficie de cuero fuese enriquecida con tachuelas y bollones de latón dorado, lo que producía un contraste tan agudo como solemne y elegante, algo muy parecido a lo que ocurriría con los arneses antes descritos. No obstante, suponemos que la difusión de las aludidas *"grands carrosses"* que se generalizaron en la corte de Luis XIV llevó a que las cajas, trenes y ruedas de los coches empezasen a dorarse también en España y en todo el mundo hispánico. Relacionamos con ello la pragmática contra el lujo de 1674 del rey Carlos II, que indicaba *"que también se ha reconocido el perjuicio grande*

22 Ibidem.

23 Ibidem.

24 I. TURMO (1969). *Museo de carruajes... op. cit.*, pp. 106 y 107.

*que se sigue en el uso común de coches, carrozas, literas y sillas no sólo compuestas y adornadas de telas y guarniciones de oro y plata, sino fabricadas con talla de relieves, istriados, pinturas, plateados y dorados, con varios colores*²⁵.

En la misma línea insistía la referida norma dictada por Felipe V en 1723, que volvía a prohibir que los carruajes tuvieran “*nada dorado (ni) plateado*”, especificando “*que las cubiertas de los coches, ni las guarniciones de los caballos, mulas o machos puedan ser de seda, si no de baquetas o cordobanes, sin pespuntos ni bordaduras*”²⁶.

Aunque apuntamos que este predominio de los coches tallados debió de ser influencia de las grandes carrozas francesas de la corte del rey Sol, ya con anterioridad tenemos referencias del extraordinario carácter suntuario de los coches novohispanos. Así, el referido Thomas Gage en 1626, además de advertir el empleo de la plata en los arneses de los caballos, también ponderó que los coches de la capital virreinal “*son más caros que los de la Corte de Madrid*”, ya que en ellos, además de telas suntuosísimas, como veremos más adelante, “*no faltaban ni la plata, ni el oro, ni piedras preciosas*”²⁷.

La impresión de materialidad áurea de los carruajes se la dio la técnica del dorado al agua, la misma de los retablos y esculturas. Realmente las cajas, trenes y ruedas de los carruajes eran así recubiertos de una finísima lámina de este metal precioso en forma de pan de oro. Para el caso sevillano el registro de coches al que obligó la referida pragmática de 1723 apunta algo en relación a la técnica y a sus materiales. Así, sobre estos últimos se alude tanto al “*oro fino*”, es decir, al pan de oro, como al empleo de “*gutiámbar para que parezca oro*”, a otras pinturas “*que imitan a oro*” e, incluso, a “*dorados de oro falso*”. No deja de hacerse alguna referencia a “*plata batida*”, es decir, a pan de plata, y al empleo del estaño con la intención de imitar la plata, lo que prueba que los coches también fueron plateados. Las referencias que tenemos de las técnicas son aún más parcas que las de los materiales, pero la específica alusión a un carruaje del que se dice que tenía “*toda la talla estofada de oro y de diferentes colores*” confirma que las técnicas aplicadas a los carruajes eran las mismas que las de retablos y esculturas, el dorado al agua y el estofado. De hecho, de su realización se ocuparon los mismos profesionales, es decir, los pintores²⁸.

De todas las referencias con las que contamos del empleo de oro y plata en los carruajes, las más expresivas y abundantes son las relativas a los tejidos y a las labores de bordado y pasamanería con las que fueron tapizados. Confluyen en ello diversas especialidades artísticas, ya que a las propiamente textiles, en relación al tejido de las telas, hay que añadir las relativas a las tapicerías, encargadas del revestimiento interior de los carruajes, al bordado y a la pasamanería, estando todas a la postre relacionadas con los referidos metales preciosos.

Las leyes contra el lujo excesivo hicieron tradicionalmente hincapié en las telas, como la emitida en 1594 por Felipe II al aludir a “*brocados e paños de oro tirado y bordados de filos de oro para se vestir y aún para guarnecer sus caballo e mulas*”. Igual que en pragmáticas

25 J. SEMPERE Y GUARINOS (1788) *Historia del luxo... op. cit.*, vol. II, p. 135.

26 A.M.S., Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, Tomo 267, Signatura H-1326, documento 29, sin foliar.

27 T. GAGE (1987). *Viaje por la Nueva España... op. cit.*, pp. 172, 173 y 194.

28 RECIO MIR, Á. (2010). “De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”. En *Laboratorio de arte*, nº 22, pp. 235-261, en concreto, p 238 y ss.

anteriores y posteriores, sólo para el culto divino se permitió este tipo de tejidos²⁹. No obstante, el ya varias veces referido Thomas Gage aludía a los “paños dorados” y a las “mejores sedas traídas de la China” que enriquecían los carruajes novohispanos³⁰.

Fundamental en este sentido resulta la pragmática de Felipe V de 1723 que prohibía que en los coches “se pueda hazer ni haga bordado de oro, ni de seda, ni forrado de brocado, tela de oro, ni de plata, ni de seda alguna que lo tenga, ni con franjas ni trencillos ni otra guarnición alguna de puntas de oro ni de plata y solamente se puedan hazer de terciopelos, damascos o de otras quelesquiera telas de sedas de las fabricadas en estos reinos y sus dominios o en provincias amigas”. Especificaba por lo que se refiere a la pasamanería la prohibición de “flecaduras que llaman de puntas de borlillas, campanillas, ni redecillas, y sólo se puedan guarnecer con fluecos lisos ordinarios o franjas de Santa Isabel, como lo uno y lo otro no exceda de quatro dedos de ancho”³¹.

El sorprendente detalle con el que la norma se refiere a las distintas telas y detalles de pasamanería prueba la enorme importancia otorgada a estas cuestiones. En lo mismo hace hincapié su insistencia al respecto, ya que la norma, tras lo referido y en relación a las sillas de mano dice: “que no se puedan hazer ni traer sillas de mano de brocado, ni de telas de oro o plata, ni puedan ser bordados los forros de ellas de cosa alguna de las referidas y que solo se puedan hazer de terciopelos, damascos u otro qualquier texido de seda por dentro y fuera de la silla con flecadura llana de quatro dedos de ancho y alamares de la misma seda y no de oro ni de plata ni de hilo ni de otra guarnición alguna más que la que queda referida y sus pilares puedan ser guarnecidos de pasamanos de seda y tachuelas”³². El sorprendente detalle de la norma, en lo cual no nos cansamos de insistir, evidencia que la tapicería era tanto relativa al interior como al exterior de los coches.

El censo al que obligó está norma nos permite de nuevo conocer este particular de los coches sevillanos. Las descripciones que se dan son muy heterogéneas en este sentido, aunque la información que aportan es verdaderamente impresionante. En esta ocasión no podemos hacer más que una primera aproximación de la misma que sin duda requerirá futuros estudios pormenorizados.

De entrada hay que señalar que las descripciones muestran la combinación de materiales, cueros y tejidos, estando ambos adornados con diversas labores de pasamanería. Por ejemplo, Cristóbal Fernández de Valenzuela, declaraba tener una calesa “guarnesida por de dentro de baqueta de Moscovia y forrada el testero del vidrio y el techo de lienzo maltés de diferentes colores chorreados con un flueco alrededor pajiso llano de tres dedos de ancho y las cortinas interiores que de presente tiene son de paño verde guarnesidas con fleco angosto del mismo color y las que tiene de verano son de damasco verde guarnesidas de fleco también angosto de diferentes colores y alamares de flueco de borlilla. Por la parte de fuera esta vestida de baquetas negras, cortinas de cordobán y tachonada por dentro y fuera”³³.

29 J. SEMPERE Y GUARINOS (1788). *Historia del luxo... op. cit.*, vol. II, p. 3 y ss.

30 T. GAGE (1987). *Viaje por la Nueva España... op. cit.*, pp. 172, 173 y 194.

31 A.M.S., Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, Tomo 267, Signatura H-1326, documento 29, sin foliar.

32 A.M.S., Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, Tomo 267, Signatura H-1326, documento 29, sin foliar.

33 Ibidem.

En las declaraciones sevillanas aún había muchos coches con los referidos forros de cuero, herencia sin duda del XVII. En el interior, en cambio, primaba un amplísimo elenco de telas tanto en las tapicerías propiamente dichas, como en los habituales almohadones y cortinas con las que contaron los vehículos.

Una descripción particularmente pormenorizada es la que ofrece la declaración del marques de Campoverde, que tenía cuatro coches, del primero dice que era “*un tumbón encarnado y oro, con moderada talla, los tableros con unas fabulas, la caja sobre gatos y resortes, con siete vidrios, puertas de invierno y verano, ladrillos de cordobán con pasadores dorado, toda la clavazón dorada y en el texadillo bollones y perillas de la misma suerte, todas las molduras doradas, el herraje dorado y porcelana*”. No obstante, esta descripción llega al paroxismo al señalar que estaba “*forado en paño fino blanco y flores carmesíes con todos los extremos y zenefas en el mismo paño echo guarnición violado y blanco de la misma suerte, el texadillo y la zenefa en cortes y puntas, guarnecida con trensilla carmesí y blanca y en medio de cada corte una borla de seda de campanilla carmesí y blanca de la misma suerte las caídas de las almohadas, cuatro pasamanos de trensilla carmesí y blanca y en las puntas borlas en la conformidad dicha y de la misma suerte las trensillas para subir los vidrios de las puertas, las cortinas de dentro carmesí y blanco con fleco angosto y alamares de los mismos colores*”³⁴.

Podríamos aludir a otras muchas descripciones en las que se refieren cortinas de raso de China, terciopelos labrados, damascos de Valencia y de Italia. Incluso, se hace referencia a las particulares técnicas tapiceras de la aplicación de las telas sobre las cajas de los coches, aludiendo a que se adherían mediante “*carreras*”, es decir, filas de tachuelas. En ocasiones era una sencilla sucesión de tachuelas la empleada, no faltado casos en los que se dice que eran dos y hasta tres, las cuales parece que estaban en consonancia con las similares labores que adornaban los arcos de los carruajes.

No faltan referencias novohispanas significativas, como una de 1747 de don Domingo Varcárcel, que tenía una “*estufa muy capaz de garbosa y pulida talla, con todos sus hierros dorados y los rayos de las ruedas torneados, con ocho vidrios así grandes como hermosos, vestida por dentro de terciopelo carmesí con franjas de galón ancho, flecos, cordones y borlas de oro de Milán, y cuatro cortinas de damasco de color de oro con punta milanese de oro*”. Por su parte, el conde de Regla, entre otros coches, tenía una estufa de gala “*forada por dentro de terciopelo carmesí y guarnición de plata, colgadura blanca de seda y por fuera tallada y dorada*” y “*un furlón de gala, forrado de terciopelo carmesí, guarnecido de oro por dentro, dorado por fuera*”³⁵.

Los ejemplos traídos a colación parece que vuelven a evidenciar la mayor suntuosidad de los carruajes novohispanos que los de España, lo cual ya predicamos de la cuestión de los arcos. Ello estaría en consonancia con la extraordinaria abundancia de metales preciosos en los ajuares de las familias acomodadas novohispanas³⁶.

34 Ibidem.

35 M. ROMERO DE TERREROS (1923). *Las artes industriales... op. cit.*, pp. 84 y 85.

36 Interesante al respecto resulta R. Aste (ed.) (2013). *Behind closed doors. Art in the Spanish American Home, 1492-1898*. Nueva York: Brooklyn Museum.

III. LOS Suntuosos uniformes de cocheros y lacayos

Era habitual que los carruajes fuesen guiados por al menos un cochero. Antes de que en el siglo XVIII se generalizase el pescante, el cochero conducía el carruaje desde los propios animales de tiro, llamándose en ese caso postillón. Si bien lo habitual es que sólo hubiese un postillón, cuando los tiros de los caballos eran largos solía haber dos. Con la generalización del pescante el cochero pasó a guiar desde él, acompañado en ocasiones por un ayudante. Sólo cuando se produjo la primacía de la carrocería inglesa a finales del siglo XVIII y el *coaching* o *driving*, es decir, el arte de conducir carruajes, se convirtió en un deporte, fue visto como de buen tono social que los ocupantes de los vehículos los guiasen ellos mismos³⁷.

A los cocheros se sumaron los lacayos, generalmente llamados de puerta, ya que su misión era abrir y cerrar las mismas cuando sus ocupantes entraban y salían del carruaje. También desplegaban y recogían las escalerillas que facilitan dicho tránsito. Lo habitual fue que estos lacayos se ubicasen en el denominado pulpillo, plataforma que se ubicó sobre el tren trasero de los carruajes y que se generalizó en el siglo XVIII.

A estos servidores de los carruajes aún se podrían añadir otros, como el caballero mayor en el caso de los coches del rey. La caballeriza real la presidía el caballero mayor, entre cuyas misiones estaba abrir paso a caballo delante de la carroza del monarca. Desde la transformación que sufrió la caballeriza real con el surgimiento del coche en el Renacimiento, el puesto de caballero mayor fue uno de los más altos de la casa del rey, ocupándolo generalmente un grande de España que además solía ser privado del monarca, por ejemplo el duque de Lerma lo fue de Felipe III y el conde-duque de Olivares de Felipe IV³⁸. Emulando a estos, los virreyes americanos incluyeron el empleo de caballero mayor en sus casas y en los conocidos biombos mexicanos que recogen sus carruajes los vemos abriendo las comitivas virreinales. En ellas también aparece, rodeando sus carruajes, la guardia de alabarderos, prerrogativa que le correspondía a los virreyes en su calidad de capitanes generales.

El empleo de los lacayos fue símbolo evidente de ostentación de un status social privilegiado. No es de extrañar que las referidas leyes contra el lujo excesivo intentasen reducir su número, como la pragmática de 1674 de Carlos II que especificaba, en relación a los carruajes, que un daño particularmente perjudicial “*es el que se conoce en la voluntaria ostentación de lacayos... ocasionando su numerosidad, además del daño particular que se sigue a los amos a quienes inútilmente gastan las haciendas, el que se experimenta a lo universal y público, pues por gozar la gente que se emplea en este ejercicio de vida libre, ociosa y acomodada dexan sus casas y lugares, desamparan sus mujeres e hijos, faltan a la labor y cultivo de los campos, siguiéndose de esto la despoblación del reyno, minorarse nuestras rentas reales y el que no haya quien se aplique al servicio de la guerra y armas*”³⁹.

37 Véase A. FURGER (2009). *Driving. The horse, the man and the carriage from 1700 up to the present day*. Hildesheim: Georg Olms Verlag, p. 76 y ss.

38 Imprescindible al respecto resulta A. LÓPEZ ÁLVAREZ (2007). *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Polifemo, p. 48 y ss.

39 J. SEMPERE Y GUARINOS (1788). *Historia del luxo... op. cit.*, vol. II, p. 135.

No obstante, lo que ahora nos interesa es que los uniformes de estos lacayos llegaron a ser extraordinariamente suntuosos, no faltando en ellos telas nobles, bordados o pasamanería también rica. No es de extrañar que la pragmática de 1723 contra el lujo especificase “*que nadie pueda tener más de dos lacayos y que las libreas de estos, volantes, cocheros y mozos de sillas, sean de paño, fabricado precisamente en estos reynos, sin guarnición, pasamanos, galón, faja, ni respunte al canto, debiendo ser llanos, con botones también llanos, de seda, estaño u azofar y las medias de lana, de colores, y no de seda*”⁴⁰.

La machacona insistencia de la norma vuelve a mostrar la extraordinaria importancia que se concedía a estos aspectos. Así, insistía el rey en que sólo “*permito que las libreas que se dieren a los pages puedan ser casaca, chupa y calçones de lana fino u sedas llanas, fabricadas en estos mis reynos y en sus dominios y no se han de poder dar ni traer capas de seda, sino de paño, bayeta, raxa u otra cosa que no sea de seda ni aforradas en ella y las medias han de poder ser de seda*”. Por si no había quedado suficientemente claro, reiteraba: “*mando que las libreas de los lacayos, lacayuelos, laquees o volantes, cocheros y mozos de sillas no se puedan traer de ningún género que no sea paño y fabricado precisamente en estos reynos, sin ninguna guarnición, pasamanos, galones, faja, ni respunte al canto y sean llanos con botones también llanos de seda, estaño o azofar y las medias sean de lana de colores y no de seda*”. Por último, también se decía que si los lacayos y mozos de sillas no se atenían a estas normas “*incurran en perdimiento de las libreas con que fueren aprehendidos, a más de las que se impusieren a los dueños, al arbitrio de los de mi consejo y juezes que conocieren las causas*”⁴¹. Esto último prueba la auténtica satanización de estas prendas ricas, convertidas en causas del delito.

En el caso metropolitano fueron lógicamente los cocheros y lacayos del rey los que marcaron la pauta y desplegaron el máximo lujo, ya que no se escatimaron gastos en este sentido. Así, el advenimiento de los Borbones al trono de España supuso el abandono de la austeridad propia de la Corte de los Habsburgo, de manera que el tradicional color amarillo de los lacayos fue sustituido por el azul turquí, con vueltas rojas en las mangas y profusión de galones dorados y bordados. Estos últimos detalles variaban en función del puesto que el servidor que los lucía tuviese en el complejo organigrama de las caballerizas reales. Fue frecuente también que al inicio de cada nuevo reinado los uniformes no sólo fuesen renovados sino también rediseñados. Además, estos uniformes variaban en función de que se tratasen de diario, de camino o de gala, siendo estos últimos los más vistosos y los que se empleaban en las grandes ceremonias de Estado. El esplendor que así alcanzaron estos uniformes fue, incluso en los casos más sencillos, verdaderamente deslumbrante, a lo que había de sumarse el de los arneses y al de los propios carruajes con los que en ocasiones combinaban⁴².

Por lo que se refiere al virreinato de Nueva España, el ya varias veces referido Thomas Gage vuelve a ser fuente sumamente expresiva en relación a los uniformes de cocheros y lacayos. En el marco de la descripción de la Alameda de México, dice que al caer la tarde los galanes van a ella a divertirse, “*unos a caballo y otros en coche*”, lo que ocasiona que llegasen a juntarse “*cerca de mil coches*”. Caballeros y damas acudían a ser y ser vistos, siendo en este sentido

40 A.M.S., Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, Tomo 267, Signatura H-1326, documento 29, sin foliar.

41 A.M.S., Sección V, Escribanía de Cabildo, Siglo XVIII, Tomo 267, Signatura H-1326, documento 29, sin foliar.

42 Sobre estos uniformes remitimos a M. GACHO SANTAMARÍA (2005). “Las reales caballerizas. Una institución al servicio de la corona a través de la historia”. En E. GALÁN DOMINGO (coord.). *Historia del carruaje... op. cit.*, p. 282 y ss.

esencial su acompañamiento de manera que dice que “*los hidalgos acuden... unos seguidos de una docena de esclavos africanos*” y otros con un séquito menor “*pero todos los llevan con libreas muy costosas y van cubiertos de randas, flecos, trenzas y moños de seda, plata y oro, con medias de seda, rosas en los zapatos y con el inseparable espadín al lado*”. Por su parte las damas, iban seguidas por sus esclavas que flanqueaban la carroza y que eran también espléndidamente ataviadas. Incluso dice en este sentido que el acompañamiento del virrey era aún más brillante y fastuoso que el del rey de España⁴³.

Contamos con referencias más concretas, como los lacayos del referido caballero don Francisco Antonio Casuco y Peña, que asistió a la celebración en la ciudad de México de la jura de Fernando VI en un caballo perfectamente enjaezado. Pero lejos de tener suficiente con ello, las fuentes señalan: “*servíanle ocho lacayos con libreas de paño blanco de Inglaterra, guarnecidas con galón de oro fino, chupas de grana con la misma guarnición, perfiladas de seda encarnada y blanca*”. No obstante, parece que fueron los condes de Santiago y de la Cortina los que en el siglo XVIII uniformaron a sus lacayos de forma más suntuosa, no faltando lógicamente entre anchos galones y ricos bordados, los escudos de sus casas⁴⁴.

Evidentemente, en este caso la realización de las prendas con estas telas ricas y adornos suntuarios sería labor de los modistos y vincularía la cuestión a la moda. No obstante, la repercusión social que alcanzaban era inmensa. En tal sentido, cabe señalar la denuncia que presentó al Consejo de Indias la Audiencia de Manila en 1796, ya que en la procesión del Corpus Christi de ese año el arzobispo don Juan Antonio Gallego y Órbigo había empleado para acarrear su silla a unos lacayos con libreas idénticas a las que usaban sus servidores. La Audiencia alegaba que el empleo de tales prendas inducía a confusión, ya que no se sabía con claridad si la silla era para el arzobispo o para el Santísimo Sacramento. El prelado alegó que los silleros emplearon las libreas arzobispales “*por razón de no tener alguna de gala el Sagrario de esta catedral por hallarse mui pobre*”. Carlos IV firmó la correspondiente real cédula en 1798 pidiendo al prelado que “*en lo sucesivo escusara semejante novedad*”. Prueba ello, además de la trascendencia de la cuestión, su enorme repercusión en las festividades públicas de la Monarquía, en la que el más mínimo cambio era entendido como un elemento desestabilizador y un ataque al orden establecido⁴⁵.

En cualquier caso, todo lo anterior evidencia el extraordinario carácter suntuario que alcanzaron los coches. Para explicar esta realidad cabría acudir a la interpretación que Serrera ha ofrecido en relación a la pasión por el lujo de los habitantes del virreinato novohispano. Dice al respecto que en América las diferencias en los niveles superiores de la sociedad fueron menos rígidas que en España, por lo que lo suntuario se convirtió, aún más que en la metrópoli, en elemento definidor de la condición social, en “*mecanismo exteriorizador del status personal y familiar*”⁴⁶.

43 T. GAGE (1987). *Viaje por la Nueva España... op. cit.*, pP. 172 y 173.

44 M. ROMERO DE TERREROS (1923). *Las artes industriales... op. cit.*, pp. 83 y 85.

45 Véase al respecto Á. RECIO MIR (2014). “Ostentación, lucimiento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII”. En *Laboratorio de arte*, n° 26, pp. 185-200.

46 R. M. SERRERA (1977). “Un uso marginal de la riqueza minera indiana: la acumulación suntuaria de metales preciosos”. *Anuario de estudios americanos*, n° 34, pp 487-515.

Para terminar, no queremos dejar de insistir en que el carruaje se convirtió en una verdadera obra de arte total formada por el coche, los animales de tiro, los arneses que los unían, los cocheros y lacayos y los propios ocupantes. Todo este dispar conjunto sólo alcanzaba su poliédrico significado en movimiento y su análisis pasa por poner de manifiesto, entre otras cuestiones, sus estrechas relaciones con el oro y la plata y con muy diversos ámbitos de las artes suntuarias, de todo lo cual esperamos hacer futuros estudios pormenorizados.



Fig. 1. Arnés a la inglesa, Sevilla, Exhibición de enganches, 2015



Fig. 2. Arnés a la calesera, Sevilla, Exhibición de enganches, 2015



Fig. 3. Arnés de Estado Rojo Marroquí, Royal Mews, Buckingham Palace



Fig. 4. Casaca de gran gala de postillón de la reina Isabel II, Royal Mews, Buckingham Palace



Fig. 5. Uniformes de cocheros, postillones y lacayos del rey Alfonso XIII, tomada de E. Galán Domingo (2005). Historia del carruaje en España. Madrid: Fomento de construcciones y contratas, p. 290.

BIBLIOGRAFÍA

- ASTE, R. (ed.) (2013). *Behind closed doors. Art in the Spanish American Home, 1492-1898*. Nueva York: Brooklyn Museum.
- BALBUENA, B. (2008). *Grandeza mexicana*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Charrería* (2000). México: Artes de México nº 50.
- FURGER, A. (2009). *Driving. The horse, the man and the carriage from 1700 up to the present day*. Hildesheim: Georg Olms Verlag.
- GACHO SANTAMARÍA, M. (2005). “Las reales caballerizas. Una institución al servicio de la corona a través de la historia”. En GALÁN DOMINGO, E. (coord.). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contratas.
- GAGE T. (1987). *Viaje por la Nueva España y Guatemala*. Madrid: Historia 16.
- GALÁN DOMINGO, E. (coord.) (2005). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de construcciones y contratas.
- GÓMEZ, J. (1986). *Diario curioso y cuaderno de las cosas memorables en México durante el gobierno de Revillagigedo (1789-1794)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- HERNÁNDEZ, F. J. (1948). *Carruajes, sillas, jaeces*. México: Ediciones de arte.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, A. (2007). *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Polifemo.
- RECIO MIR, Á. (2009). “La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales”. En *Congreso Internacional Andalucía Barroca*. Vol. I Arte, arquitectura y urbanismo. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, pp. 405-416.
- RECIO MIR, Á. (2010). “De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”. En *Laboratorio de arte*, nº 22, pp. 235-261.
- RECIO MIR, Á. (2014). “Ostentación, lucimiento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII”. En *Laboratorio de arte*, nº 26, pp. 185-200.
- RIVERO MERRY, L. (1986). *Manual de enganches*. Sevilla: Caja Rural.
- RIVERO MERRY, L. (1999). *Carruajes y gadarneses en Andalucía*. Sevilla: Caja Rural de Sevilla.
- RIVERO MERRY, L. (2011). *La guarnición calesera. Historia y actualidad*. Sevilla: Fundación Cultural Museo de Carruajes de Sevilla. R.C.E.A.
- ROMERO DE TERREROS, M. (1923). *Las artes industriales en la Nueva España*. México: Pedro Robredo.
- SANZ SERRANO, M^a J. (2005). “El arte de la platería en el suroeste de los Estados Unidos. Formación e influencias”. En *Anales del Museo de América*, nº 13, pp. 249-272.
- SEMPERE Y GUARINOS, J. (1788). *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*. Madrid: Imprenta real.

SERRERA, R.M. (1977). “Un uso marginal de la riqueza minera indiana: la acumulación suntuaria de metales preciosos”. *Anuario de estudios americanos*, nº 34, pp 487-515.

The Royal Mews at Buckingham Palace. Official Guidebook. (2008). Londres: Royal collection publications.

TURMO, I. (1969). *Museo de Carruajes*. Madrid: Patrimonio Nacional.