

Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)/

Boulevards, Promenades and Carriages:
Their Function and Social Significance in Spain
and the Americas (XVI-XIX Centuries)

Álvaro Recio Mir
Universidad de Sevilla

Análisis en España y América de las alamedas y los paseos vinculados a los coches de caballos. Estos apenas han sido tenidos en cuenta al interpretar la evolución de las ciudades, no obstante, para comprender dichas tipologías urbanas es imprescindible relacionarlas con los carruajes, como haremos con casos emblemáticos como los de Sevilla, Madrid, México, Lima u otras ciudades a ambos lados del Atlántico.

PALABRAS CLAVE: Alamedas; Paseos; Coches; España; América.

An analysis of boulevards and promenades linked to horse-drawn carriages in Spain and the Americas. Carriages have rarely been studied as a means of interpreting the evolution of cities. Nevertheless, to understand these urban aspects it is essential to relate them, to places such as Seville, Madrid, Mexico, Lima or others towns on both shores of the Atlantic Ocean.

KEYWORDS: Boulevards; Promenades; Carriages; Spain; The Americas.

El coche de caballos, surgido en el Renacimiento e institucionalizado y generalizado en el siglo XVII, tuvo un enorme impacto en la sociedad del Antiguo Régimen.¹ Ya señaló de manera pionera el profesor Domínguez Ortiz que los carruajes interesan tanto al urbanismo, como al arte, la economía o las mentalidades.² De todo ello, una de las cuestiones más significativas es la transformación que para facilitar su circulación vivieron las ciudades y su arquitectura. Así, en una primera visión de conjunto, analizaremos, tanto en España como en los virreinos americanos, las tipologías urbanas de las alamedas y de los paseos vinculadas al desarrollo de la carrocería y entendidas como verdaderos escaparates sociales de los coches, los cuales hasta ahora apenas han sido tenidos en cuenta al trazar la evolución de las ciudades, a pesar de que fueron uno de los principales símbolos de la sociedad cortesana moderna.³

La alameda de Hércules, «paseo memorable en todo el mundo», y otros casos sevillanos

Las urbes europeas que vieron surgir los carruajes tuvieron que adaptar su trazado medieval a la circulación de tales vehículos, que a lo largo del siglo XVI se hicieron frecuentes. Caso paradigmático al respecto fue Sevilla, cuyo irregular urbanismo de tradición islámica, parecía inoperante para el desarrollo de los coches, a lo que se sumó el rechazo que produjeron en su población. Así, en 1579 se decía: «las calles de esta çibdad, desde que ay los dichos coches, están perdidas e ladrilladas y hechas carriles, las cañerías están quebradas». A pesar de ésta y otras protestas, el ayuntamiento hispalense, con inusitada visión de futuro, llevó a cabo un *aggrornamento* del viario de la ciudad durante el reinado de Felipe II, con la intención de facilitar el tránsito de coches, cada vez más numerosos. De este modo, emprendió una política de eliminación de los obstáculos que complicaban su tránsito; potenció la pavimentación, ensanchamiento y alineación de sus calles y reguló el tráfico de carruajes.⁴

1 Para una visión general de la historia de la carrocería véanse Roche, 2000; Galán Domingo, 2005; López Álvarez, 2007 y Furger, 2009. Aprovechamos la primera cita a nuestro colega Alejandro López Álvarez para agradecerle sus siempre atinadas sugerencias, las cuales han enriquecido este texto.

2 Domínguez Ortiz, 1984, 35.

3 Elías, 1993.

4 Albaronero Freire, 2002, 81 y ss. De la página 380 del apéndice documental de dicho libro tomamos la cita del texto. Reformas similares en otras ciudades son analizadas en López Álvarez, 2007, 323-340.

En este marco de renovación urbana hay que insertar la construcción de la pionera alameda de Hércules entre 1574 y 1578, cuya génesis parece que nada tiene que ver con el aumento de coches que vivía Sevilla. En tal sentido, Peraza, en la primera mitad del siglo XVI, antes por tanto de su renovación, describió este lugar como «plaza de mucha grandeza, más larga que ancha» donde se pueden «correr toros, jugar cañas, justar y hacer torneo, atajándola sin que unos a otros se puedan estorvar». Igual función, pero transformada ya en flamante alameda, es la que dijo que tenía Morgado al describirla a fines de dicha centuria: «tan ancha y llana que pueden jugarse cañas en cualquiera de estas calles así cercadas de árboles, aunque las cuadrillas sean de a doze caballeros, prestándoles buena comodidad su suelo tiesso arenoso».⁵

En cualquier caso, aunque antes y después de su conversión en alameda este lugar fuese marco de fiestas caballerescas —que encarnaban el espíritu de la tradición medieval—, desde su reurbanización hay constancia de la importancia que allí adquirió la circulación de coches. Así, Rodrigo Caro en sus *Antigüedades* de 1634 dijo que la alameda contaba con «más de mil y setecientos árboles puestos en orden, de modo que hacen dos anchísimas calles, paseo frecuentado de mucha caballería y coches los veranos».⁶ Esta proporción se invirtió en pocas décadas, cuando Ortiz de Zúñiga afirmó en sus *Anales* de 1672: «vese este sitio en las calurosas noches frecuentado de innumerables coches, que lo hacen paseo memorable en todo el mundo».⁷

Resulta del máximo interés que para Ortiz de Zúñiga fuera precisamente la presencia de innumerables coches en la alameda lo que la convertía en paseo memorable en todo el mundo. Ello prueba, de una manera tan rotunda como expresiva, el triunfo definitivo de la carrocería en este paseo.

Cabría plantearse que las palabras de Ortiz de Zúñiga fueran hiperbólicas, pero la realidad desmiente tal suposición. La proyección de la alameda sevillana, como es sabido y veremos más adelante, fue internacional y la afluencia a ella de coches quedó reflejada en su iconografía. De las vistas de la primera mitad del siglo XVII que de ella contamos, la más significativa es la del colegio de los Ingleses de Valladolid.⁸ En todas aparecen

5 Acerca de todo ello y de la transformación en alameda véase Albaronedo Freire, 1998, donde se recogen las citas del texto y otras también de interés.

6 Caro, 1634, 63 vto.

7 Ortiz de Zúñiga, 1796, v. 4, 70-71.

8 Cabra Loredo, 1988, 206-211 y Navarrete y Ros, 2015, 36-37.

coches, pero en la vallisoletana la alameda se ha convertido ya en un regularizado circuito de carruajes, como si de un auténtico circo romano se tratase. Según este cuadro, los coches accedían por las columnas romanas desde la calle Amor de Dios y en dos ordenadas y nutridas filas de sentido opuesto recorrían la calle central de la alameda, dando la vuelta en su extremo opuesto, donde se ubicaba la cruz del Rodeo, cuyo nombre es posible que no sólo aludiera a que era rodeada por los fieles que peregrinaban a ella, sino también por los coches que por allí discurrían. La perfecta alineación de los carruajes en tal imagen invita a pensar que existiese alguna norma que evitase atascos y disputas, como veremos en casos posteriores. Quizá se reguló que los carruajes ruaran por la calle central, dejando las laterales a los peatones.

Priman en la vista de Valladolid los coches forrados de cuero negro, tachonados con clavos y bollones de latón dorado, siguiendo el modelo cortesano, cuyo ejemplo conservado más antiguo es el de Felipe III del Museu Nacional dos Coches de Lisboa, revestido en su interior de terciopelo y damasco rojos,⁹ como significativamente se ve en el carruaje del primer plano de este cuadro. Tal tipo de vehículos aparece en otras vistas de Sevilla, como en el *Auto de Fe* celebrado en 1660 ante el ayuntamiento.¹⁰

De esta forma, el hipódromo que había sido la alameda en origen se convirtió en un verdadero circuito de coches. Aunque las fuentes referidas parecen indicar que tal cambio se produjo en la primera mitad del siglo XVII, otras, tanto foráneas como sevillanas, induce a retrotraer esa fecha a fines del XVI. En tal sentido, ya en 1582 Dámaso de Frías, en su *Diálogo en alabanza de Valladolid*, destacaba del prado de la Magdalena, en las noches de verano, «la gente a pie, en coches y a caballo». Solo cinco años más tarde Alonso de Morgado en su *Historia de Sevilla* se admiraba de que la capital bética contase con la presencia de «tantos príncipes, duques, marqueses, condes y señores de título... con muchedumbre de coches, carroças y literas». Por su parte, en 1590 ya se apuntaba lo mismo del Prado madrileño.¹¹

Sin duda, los referidos paseos de Sevilla, Valladolid y Madrid fueron modelos en todo el mundo hispánico, pero en relación al caso hispalense

9 Bessone, 1993, 37-43.

10 Serrera, Oliver y Portús, 1989, 276-277. También encuerada, claveteada y abollonada es la silla de manos del Niño de la Virgen de las Aguas de la colegiata del Salvador, que prueba la pervivencia de tal tipología a fines del siglo XVIII, cuando se fecha la obra en Gómez Piñol, 2000, 336-337.

11 López Álvarez, 2007, 344-345.

cabe señalar que su ejemplo cundió en una suerte de ósmosis inmediata. Así, en Écija su ayuntamiento decidió en 1578 —cuando aún se trabajaba en la alameda sevillana— articular un paseo dedicado a San Pablo a las orillas del Genil, de disposición similar al sevillano y en el cual también se localiza la presencia de coches en referencias posteriores.¹²

Volviendo a la alameda de Hércules, hay que indicar que entre las causas que propiciaron su conversión en paseo de coches, mucho más que el mero transporte, pesó que los carruajes se convirtieron en medios esenciales de sociabilidad y galanteo. Destaca en tal sentido una comedia de título tan significativo como *La Alameda de Sevilla y recato en el amor*, escrita por Cristóbal de Monroy y Silva a fines de la primera mitad del XVII —su autor murió en 1649— aunque publicada a principios del XVIII. En ella se dice de la alameda: «en este, pues, sitio ameno, en esta frondosa estancia, tardes de verano y noches los caballeros y damas hazen alarde vistoso de hermosura y gala... aquí carrozas y coches siéndolo de Auroras tantas con dilatado paseo con espaciosa arrogancia torpes baxeles navegan esta selva de Tesalia». El protagonismo que cobra el paseo hace decir a un galán: «o mal aya la Alameda mil veces! Pluviesse al Cielo que no la vieran mis ojos, no sintiera lo que siento».¹³

Sobre la evolución de la alameda, los *Anales* de Matute señalan que, durante la estancia sevillana de la corte de Felipe V, «la frondosidad de sus copudos álamos y el frescor de sus fuentes y las delicadas aguas con que se riega los veranos, atrae en esta estación a todos los vecinos y aún a los serenísimos Príncipes e Infantes».¹⁴

En tal escaparate, cuyos palcos para la interpretación de música hicieron de la alameda «la más amena Arcadia»,¹⁵ es fácil imaginar la admiración —y seguramente la emulación— que producirían los dos carruajes «mui ricos que se han hecho en París para los serenísimos señores Príncipe y Princesa».¹⁶ Recordemos que la corte llegó a Sevilla en 1729 en tres berlinas, trescientas cincuenta calesas y noventa coches de otros tipos. De hecho, el grabado de Tortolero de su entrada a la ciudad por Triana lo centran las berlinas de los reyes y del resto de la familia real.¹⁷

12 Aguilar Diosdado y García León, 1988, 15-18.

13 Monroy y Silva, [1701-1733], 2 y 21.

14 Matute y Gaviria, 1887, v. 1, 229.

15 León Alonso, 1990, 33.

16 Marín Fidalgo, 2006, 186.

17 *Rito y fiesta*, 2004, 176-177.

Hacia 1780 se fecha la vista de la alameda en el panel de azulejos del claustro principal del monasterio de la Encarnación de Osuna.¹⁸ Muestra, además de la reforma del lugar llevada a cabo en 1764 y 1765, como seguía siendo un paseo de viandantes, caballeros y carruajes, aunque en esta ocasión sólo aparecen dos de estos últimos, en los que destaca su rica labor de talla dorada de estilo rococó. Para entonces, más que los sobrios coches forrados de cuero negro, propios de la casa de Austria, el gran modelo carrocerero era el francés, en particular las «*grands carosses*» que se difundieron desde la corte de Luis XIV. Es posible que los carruajes de los azulejos de Osuna se inspiraran, además de en los coches sevillanos, en los recogidos en los espléndidos y celebérrimos grabados que ilustran la *Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert.¹⁹



FIGURA 1.—*Alameda de Hércules de Sevilla*, detalle, anónimo, circa 1780. Monasterio de la Encarnación de Osuna.

De lo hasta aquí expuesto, cabe deducir que aunque la alameda de Hércules no se llevó a cabo como paseo de coches, a la postre fue el gran escaparate para la exhibición de carruajes en la Sevilla de los siglos XVII y XVIII. Su disposición, alargada pero a la vez de gran anchura, no fue

18 Serrera, Oliver y Portús, 1989, 190-191.

19 Diderot y D'Alembert, 2001.

premeditada, ya que se adaptó a una vieja madre del Guadalquivir, pero resultó idónea para el paseo de coches. Es significativo que su disposición fuese adoptada por las alamedas y paseos que veremos en adelante.²⁰

Ahora bien, la importancia de la alameda no puede hacer olvidar otros paseos con los que contó Sevilla y en los cuales también lucieron sus coches. Como señala Matute en sus referidos *Anales*, «siempre el puente de Sevilla ha sido uno de los sitios más concurridos por la diversión que ofrece su continuo tránsito, amenidad del río y frescura que sus mareas traen en verano».²¹ La amplísima iconografía de Sevilla muestra la animación que siempre hubo en las orillas del río, en particular en su famoso Arenal. Ya la célebre vista de la ciudad del Museo de América de Madrid incluye, por vez primera, algunos coches circulando por ese lugar. Su número aumenta en «*Qui non ha visto Sevilla non ha visto maravilla*», editada por Janssonius en 1617, momento a partir del cual es rara la vista de la ciudad que no cuenta con la presencia de carruajes.²²

Justo un siglo más tarde, Matute señaló que la nobleza de la ciudad empleaba el que él llama «Paseo del Río» para discurrir con sus carrozas. En la segunda mitad de esa centuria también alude a que, con motivo de la llegada en 1766 del embajador de Marruecos en España y del de España en Marruecos, «varias autoridades y mucha nobleza en ricos coches salieron a recibirles camino de Dos Hermanas y vinieron en un cortejo por la orilla del río a entrar por la puerta de Triana hasta el real Alcázar».²³

Cortejos de carruajes como el referido se convirtieron en distintivos de las grandes festividades barrocas de Europa. Estas procesiones sobre ruedas quedaron reflejadas en grabados y pinturas relativas tanto a entradas como a matrimonios reales; a la entrega de cartas credenciales a los papas en la Roma barroca y a otras fiestas en las que la sucesión de numerosos carruajes se convirtió en imagen distintiva de la celebración o, cabría decir quizá, en la celebración misma.²⁴ El caso romano es muy significativo, siendo con Urbano VIII —y en gran medida gracias a los diseños Bernini— cuando los coches se convirtieron en una de las más refinadas creaciones del barroco y en auténtica forma simbólica de un nuevo tiempo tan dinámico como efímero.²⁵

20 Otros ejemplos de su entorno inmediato son los de Jerez, estudiados en Aroca Vicenti, 2004.

21 Matute y Gaviria, 1887, v. 3, 72.

22 Cabra Loredó, 1988, 106-108 y 132-140.

23 Matute y Gaviria, 1887, v. 1, 157.

24 Numerosas referencias de ello se muestran en Galán Domingo, 2005.

25 Fagiolo, 1997, v. 2, 182-184; Castel Branco, 2005, 157.

Volviendo al caso sevillano, hay que referir que ambas márgenes del río fueron urbanizadas en el siglo XVIII, teniendo interés para nuestro asunto el paseo que se hizo en Triana, para el que «se construyó sobre pilotaje un gran murallón... dejando entre él y las casas un espacio capaz de pasar tres coches pareados». Se trataba por tanto este «Paseo del Malecón», como lo llama Matute, de otra alameda, ya que, tras concluirse en 1785, se repoblaron de álamos sus calles.²⁶

El suntuoso caso madrileño y el carruaje como «el mayor deleite de las señoras»

El caso de Madrid ha sido agudamente analizado por López Álvarez, que señala que, al igual que otras ciudades de la monarquía, la capital de España desde 1570 mostró interés en reformar su trazado para facilitar el uso de carruajes. No obstante, fue con el definitivo regreso de la corte en 1606, tras su estancia vallisoletana, cuando tal asunto adquirió mayor protagonismo. Por poner un ejemplo de 1613, su ayuntamiento elevó al consejo de Castilla un memorial que señalaba el «mucho concurso de gente que acude al prado de San Jerónimo y el poco lugar que ha para poder andar los coches». Recoletos, San Jerónimo y Atocha no dejaron de ser reformados con tal intención a lo largo de toda la Edad Moderna.²⁷

Sin duda, el gran paseo de Madrid fue el del Prado, estudiado *in extenso* por Lopezosa. Se trataba de una cañada que desde Recoletos a Atocha separaba la ciudad del Buen Retiro. La afluencia de carruajes fue abundante aún antes de construirse el palacio homónimo, siendo habitual que las damas fuesen en coche y los señores a caballo. En 1619 se establecieron las primeras medidas circulatorias, de forma que los cocheros habrían de guiar los vehículos en fila, «sin pararse los unos con los otros en todo el dicho distrito so pena de vergüenza pública y dos años de destierro desta corte». Tan elevadas penas evidencian la magnitud de su tráfico.²⁸

El aumento de la circulación hizo que en la segunda mitad del siglo XVIII las normas se hiciesen más estrictas, especificando las zonas para circular a pie, a caballo y en coche. Los carruajes habrían de ruar en fila,

26 Matute y Gaviria, 1887, v. 3, 73 y 211.

27 López Álvarez, 2007, 323-340.

28 Lopezosa Aparicio, 2005, 456.

por los laterales del paseo en una calzada específica, quedando prohibido que estacionasen en el Prado. No obstante, las normas dictadas fueron habitualmente incumplidas, en particular el sentido de las filas, el acceso y salida del paseo y el estacionamiento en el mismo. Tan intenso tráfico era debido, además de a la circulación de recreo, a los carruajes de viaje que entraban o salían de Madrid por las puertas de Recoletos, Alcalá y Atocha o los que iban y venían al palacio del Buen Retiro y al Pósito. Ello obligó a varios ensanches del paseo.²⁹

La abundante iconografía de Madrid muestra este trasiego de coches en el Prado. En tal sentido, cabe mencionar la *Vista de la Carrera de San Jerónimo y el Paseo del Prado*, atribuida a Jan van Kessel III, del Museo Thyssen de Madrid, que muestra más de media docena de coches. No se sabe qué representa la escena, protagonizada por un cortejo de coches que se dirige al palacio del Buen Retiro. Se ha planteado que pudiera ser el cortejo del príncipe Eugenio de Saboya-Carignan que visitó a Carlos II en 1686, pero Trinidad de Antonio propone datarlo a finales de la década de los 70.³⁰ Por su parte, López Álvarez ha destacado la simultaneidad de tipos de coches representados, ya que unos siguen la tradición nacional forrados de cuero negro, otros son carrozas abiertas de tipo romano y también aparecen las nuevas «*grands carosses*» francesas.³¹

La obra refleja el modo de desfilarse los coches, configurando una procesión. Nada tiene ello que ver con el caso de las vistas de la alameda sevillana referidas, ya que el ejemplo madrileño es un único cortejo y en Sevilla lo que vemos es la sucesión de carruajes de distintos dueños, que se disponían de ese modo respondiendo quizá a una normativa municipal. La iconografía de Madrid no muestra nada similar hasta la imagen que del paseo del Prado de Liger, del siglo XIX, donde se ve una sucesión casi infinita de coches que giran de manera ordenada antes de llegar a la fuente de Cibeles.³² Por otra parte, no podemos olvidar la enorme proyección que tuvo el paseo del Prado, el cual se convirtió en modelo urbanístico a ambos lados del Atlántico, como ocurrió, por ejemplo, con la alameda de Málaga o con el Paseo de Caracas.³³

²⁹ *Ibidem*, 456-458.

³⁰ www.museothyssen.org/thyssen/ficha_obra/1045. Consulta realizada el 10 de enero de 2015.

³¹ López Álvarez, 2007, lám. XIX.

³² Lopezosa Aparicio, 2005, 447.

³³ Véanse, respectivamente, García Gómez, 1993 y Blondet Serfaty, 2008. Para otros casos españoles remitimos a Lozano Bartolozzi, 2011, 221-226.

En cuanto al uso del coche, López Álvarez ha analizado su vinculación a las damas y ha dicho que fue una auténtica revolución por ampliar «las posibilidades de movilidad de las mujeres atacando uno de los bastiones de la sociedad del Antiguo Régimen: el control masculino del espacio femenino y su movilidad, poniendo a la par en movimiento la emulación social». Sin duda, la patológica pasión que los coches produjeron en toda la sociedad anidó particularmente en las damas, de lo que fue buen reflejo la literatura, como un entremés de Benavente en el que una señora le decía a su galán «pues yo he de andar en coche, aunque no comas». No es de extrañar que Lope de Vega dijera que el coche «era el mayor deleite de las señoras».³⁴

También agudo y muy innovador ha sido el análisis en relación al urbanismo madrileño y al carácter femenino del coche que ha realizado García de Santo Tomás en relación a la literatura del siglo de Oro, en particular a las comedias de Lope de Vega. Apunta que el Fénix recoge en sus obras la rápida transformación que vivió Madrid en las primeras décadas del siglo XVII, de manera que la ciudad se convirtió en un verdadero teatro urbano. En tal sentido, dice que el paseo del Prado asumió un total protagonismo en relación a las actividades de ocio y recreo, «en donde se pasea y se luce, en donde se busca mirar y ser mirado o seducir y ser seducido», en todo lo cual tuvo enorme protagonismo el coche. Su análisis se basa en *Las bizarrías de Belisa* de Lope, donde es evidente el protagonismo de la ciudad y sus paseos. En estos últimos el coche se convirtió en «un lugar de extraordinaria intensidad, a modo de confesionario o de diván, garantizando una total discreción al amor y sus confidencias». Así, «el mapa urbano, saturado de trayecto y trayectorias, será la nueva cartografía amorosa en donde los amantes deberán encontrarse superando las previas imposiciones de un tráfico incesante de carruajes, personas y, fundamentalmente, de sentimientos que se cruzan». Apunta también que el coche, además de medio de transporte, era «casi una extensión del espacio doméstico» y «un signo de capital social al tenerlo aparcado a la puerta, a modo de heráldica en la fachada». Lope llamaba a los ríos de vehículos que se forman en los paseos de la ciudad «Magallanes de los coches». Estos alcanzaron su máxima significación en los paseos, el Prado y el del Manzanares principalmente, donde el coche se erige en «nuevo lugar de seducción en donde la dama es dueña y señora».³⁵

34 López Álvarez, 2007, 467-513.

35 García Santo Tomás, 2000; 2003; 2004a, 19-60 y 2004b, 88-114.

Expresivo de lo anterior es el *Viaje por España en 1679* de la condesa D'Aulnoy, tanto por sus referencias a los paseos, como a los modos de llevarse a cabo y a las posibilidades que generaban. Su carácter extranjero sirve además para hacer comparaciones con Francia, con la cual establece constantes parangones.³⁶

Indica madame D'Aulnoy que en el verano las márgenes del Manzanares servían «de paseo a los coches» y que «se hace alto en ciertos lugares, donde se permanece hasta las dos o las tres de la madrugada», a lo que suma que «con frecuencia se reúnen allí más de mil carrozas». En otra ocasión dice que fue a pasear con una prima suya y que «salimos por la puerta de San Bernardino, donde se pasea en invierno», lo que evidencia el cambio de lugar según las estaciones. En los paseos los coches se disponían en fila, especificando que «en días determinados, todo Madrid pasea por los sitios preferidos, adonde el Rey acude raras veces y adonde también suelen ir los personajes de la corte. Resulta muy incómodo el uso de tiros largos, porque los caballos ocupan mucho sitio, lo cual hace que estorben unos a otros». No obstante, en las raras ocasiones en que el monarca hacía acto de presencia, «es costumbre que cuando pasa el rey se detengan todos los coches y se bajen las cortinillas en señal de respeto». Pero la D'Aulnoy y su prima, siguiendo la costumbre francesa, dejaron las cortinas de su coche abiertas «y nos limitamos a dirigirle un saludo ceremonioso» al rey. Los modos franceses eran más relajados que las estrictas tradiciones españolas, de manera que la condesa dice en otra ocasión: «fuimos de paseo al Prado a la francesa, esto es, caballeros y señoras en el mismo carruaje». No obstante, debido a que podría peligrar la reputación de una ocupante española, «tuvimos echadas las cortinillas mientras hubo mucha gente», lo que no les impidió establecer sutiles relaciones sociales, ya que el nuncio y el embajador de Venecia «hicieron que su coche se acercara al nuestro».³⁷

Pone en evidencia todo ello que la vida social giraba en torno al coche. En tal sentido, resulta de sumo interés que la visitante francesa relate para qué se iba a esos paseos y qué se hacía en ellos, incluso cuando las cortinillas se bajaban en señal de respeto o meramente por discreción. Así, en ocasiones los coches que paseaban por las riberas del río eran escenarios de lances de amor, como en un caso en el cual una dama puso a prueba a su enamorado, advirtiéndole: «sólo aceptando estas condiciones

36 Sobre tan interesante personaje remitimos a Díaz Borque, 2000.

37 D'Aulnoy, 2000, 233.

podéis subir a mi carroza». Es fácil imaginar cuáles eran tales condiciones. No obstante, lo más interesante es que señala las formas de sociabilidad, ya que apunta que en el paseo se encontró con un hijo del duque de Alba, el cual llevaba «un tiro tan admirable que le prodigué alabanzas cuando su carroza se acercó a la nuestra». El joven noble respondió poniendo sus caballos a disposición de la francesa. Por supuesto, tales galanterías no estaban permitidas a todas las señoras, ya que

las mujeres de nobles familias sólo concurren a los paseos públicos el día de su boda y aún aquel día van en el coche con su esposo, muy compuestas y atildadas. Es de ver el efecto que producen dos figuras así, una frente a otra, tiesos como cirios y que se miran sin decirse una palabra.

Por el contrario, algunos caballeros que «no están casados o hacen poco aprecio a las mujeres, después de haberse divertido en el Prado, a donde van medio desnudos y casi tumbados en sus carrozas, en las últimas horas de la noche cenan bien y montan a caballo».³⁸ La diferenciación por sexos resultaba por tanto básica en cuanto al uso de los coches.

Quizá lo más expresivo que cuenta la D'Aulnoy sea que «las damas que no pertenecen a la primera nobleza van a los paseos en coche, llevan las cortinillas cerradas y miran al exterior por pequeños cristales colocados en el testero de la carroza». Añade a ello que «al anochecer, los caballeros que pasean por el Prado a pie se acercan a las carrozas donde van las damas y les arrojan flores y perfumes. Cuando se les permite, suben a la carroza con ellas».³⁹

Esta misma fuente también apunta la relación de los paseos de coches con las grandes celebraciones de la época. Así, en la extraordinaria descripción que hace de una corrida de toros celebrada en la plaza Mayor, en presencia del rey, dice que el acceso en coche a la plaza sólo estaba permitido a personas de calidad, como los embajadores, «que entran con sus carrozas y pasean alrededor de la plaza hasta la llegada del rey. Los caballeros saludan a las damas que se asoman a los balcones con la cabeza libre de manto y adornada con hermosa pedrería». La imagen producida sería deslumbrante, solo superada por la presencia del monarca. En este sentido, apunta que «al llegar la comitiva de Palacio salen tras ella todas las carrozas que paseaban en la plaza». La comitiva regia —por sí sola imponente— la formaba

³⁸ *Ibidem*, 234.

³⁹ *Ibidem*, 234-235.

la carroza del rey, precedida de cinco o seis carrozas con los oficiales, las meninas y los pajes de su cámara, y la carroza de respeto que va siempre vacía inmediatamente delante de la de Su Majestad, cuyo postillón y cuyo cochero llevaban la cabeza descubierta, llegó rodeada de guardas de pie. Éstos, que se llaman guardias de corps, armados con alabardas, siguen de muy cerca la carroza real, junto a cuyas portezuelas van muchos pajes vestidos de negro.

En la comitiva regia se encontraban asimismo las damas de la reina, que

asistieron también a la fiesta, presididas por la duquesa de Terranova, en carrozas del rey, acompañadas por nobles de alta condición, que andaban unos a pie junto al estribo, para estar más cerca, y otros montados en arrogantes caballos. Para poder permitirse esta galantería es necesario obtener antes el consentimiento de la dama por quien se hace.

A las damas de la reina se sumaban las dueñas de honor, también en carroza, a las que acompañaban los guardadamas a caballo.⁴⁰

Otra fiesta en la que la presencia de coches fue llamativa fue el *Te Deum* que se celebró con motivo del acuerdo matrimonial de Carlos II con la princesa de Orleans, que se celebró en la basílica de Atocha. La D'Aulnoy dice que como las damas no asistían a tales ceremonias se tuvo que conformar con ver pasar la comitiva regia desde un balcón. La imagen debió ser impresionante, a pesar de que al asomarse «creí ahogarme con el mucho polvo que levantaban los carruajes». Aunque el rey llevaba de acompañamiento poca servidumbre, le seguían los personajes de la corte en sus carrozas, que «tantas eran que no me fue posible contarlas».⁴¹

También alude a la entrada en Madrid de embajadores y otros personajes, de las cuales

no dejó de sorprenderme que algo tan vulgar como son esta clase de recepciones de magnates y embajadores despierta tanta curiosidad y entusiasmo en las damas de la corte hasta el punto de que cuando tiene efecto uno de tales acontecimientos, ni una sola falta en los balcones, vestida con sus mejores galas, como si se tratase de recibir a un rey. Pero pronto caí en la cuenta de que la poca libertad de que disfrutan es causa de que aprovechen la mejor ocasión de lucirse y recrearse. Les proporcionan estos festejos motivo para entenderse con sus amantes, que desde sus carrozas, situadas a corta distancia de los balcones donde se lucen las damas que cortejan, sostienen con ellas conversaciones mudas, en las que desempeñan un papel importante los ojos.⁴²

40 *Ibidem*, 245-246.

41 *Ibidem*, 287.

42 *Ibidem*, 319-320.

Cualquier excusa era buena para usar el coche y configurar una larga comitiva. Así, indica que las señoras cuando se visitaban en sus casas iban en sillas de manos, «como una piedra preciosa en su engaste», mientras «una carroza conducida por cuatro mulas con tiros largo sigue pausadamente a los portadores de la silla». La estampa en ocasiones era sorprendente, como cuando «hace no mucho tiempo vi un cortejo de más de cincuenta sillas y otras tantas carrozas enfiladas, que al salir del palacio de la señora duquesa de Frías tomaban la dirección del de los duques de Uceda».⁴³ La agudeza de madame D'Aulnoy evidencia que los coches se habían convertido en el principal símbolo de *status* de la sociedad cortesana barroca, así como en plataforma de sociabilidad, particularmente de las damas.⁴⁴

La alameda de México, «ver y ser vistos, cortejar y ser cortejados», y otros ejemplos novohispanos

Las ciudades americanas siguieron el ejemplo metropolitano de inmediato en cuanto a los paseos y las alamedas, reconociendo explícitamente en algún caso tal vinculación. De los ejemplos que cabe traer a colación, imposible en estas páginas ni siquiera de enumerar, la alameda de la capital novohispana resulta emblemática. De igual modo, la existencia de esta tipología en la mayoría de las ciudades virreinales hace de Nueva España paradigma del estudio de la relación coches-alamedas.

El origen de la alameda de la ciudad de México se fija menos de dos décadas después del gran modelo hispalense, a instancias del virrey Luis de Velasco, hijo, que en 1592 propuso su construcción al ayuntamiento para «recreación de los vecinos».⁴⁵

Resulta obligado relacionar esta dato con el hecho de que en 1591 el consejo de Indias preguntase a dicho virrey si era conveniente que volvieran a ruar por las calles de la capital los carruajes, que habían sido prohibidos por Felipe II en 1577. La respuesta del virrey fue afirmativa.⁴⁶ Es muy posible por tanto que el origen mismo de la alameda mexicana fuese debido al resurgimiento de los carruajes auspiciado por Velasco.

43 *Ibidem*, 311-312.

44 De ello se ocupa detenidamente López Álvarez, 2007, 467-564.

45 Castro Morales, 2001, 26.

46 López Álvarez, 2009, 271.

En cualquier caso, la primera referencia literaria de ella data de las fiestas por la jura de Felipe IV en 1623, cuando el poeta Arias de Villalobos dijo: «aunque Sevilla encumbre su alameda, sus fuentes de alabastro y ricos caños, no implica que alabar la nuestra pueda, niña que ayer nació de pocos años».⁴⁷ Ello evidencia, una vez más, que el modelo último de las alamedas hispánicas fue la hispalense.

Acerca del uso de la mexicana, resulta paradigmática la segunda alusión literaria que de ella contamos, de Thomas Gage en 1626:

los galanes de la ciudad se paseaban por allí diariamente sobre las cuatro de la tarde, algunos a caballo y la mayoría de ellos en carruajes, con la mera intención de lucirse, por un campo sombreado al que llaman la alameda, lleno de árboles y paseos, en cierto modo como nuestras marismas y allí se encuentran tan a menudo como los agentes de cambio, unos dos mil carruajes, llenos de galanes, de damas y de ciudadanos que van allí para ver y ser vistos, para cortejar y ser cortejados; los caballeros tienen esperándoles su cortejo de media o una docena de esclavos negros, con elegantes y lustrosas libreas, pesadas por la cantidad de cintas de oro y plata que llevan, con calcetines de seda en sus negras piernas y con rodas en sus pies y espadas en ambos costados; las damas llevan también junto a sus carruajes damiselas negras como el azabache, a quienes ya he mencionado antes a propósito de sus ligeros vestidos, que con sus galas y blancos mantos por encima parecen, como dirían los españoles, moscas en leche. Pero el cortejo del virrey, que va a menudo a este lugar, es verdaderamente majestuoso y hay quien sostiene que es tan grandioso como el de su señor el rey de España.⁴⁸

La larga cita de Gage permite comprender qué era la alameda mexicana, sobre todo cuando especifica que allí se iba a ver y ser vistos, a cortejar y ser cortejados. De igual modo, nos parece digno de resaltar el paragón que hace entre el cortejo del virrey y el del rey. No puede sorprender la enorme opulencia que predica del cortejo virreinal, ya que señalaba que los coches mexicanos

son más caros que los de la corte de Madrid y de cualquier otra parte de la cristiandad, porque allí no faltaban ni plata, ni oro, ni piedras preciosas, ni paños dorados, ni tampoco las mejores sedas traídas de la China, para enriquecer estos carruajes, incluso a sus magníficos caballos les colocaban costosas bridas y herraduras de plata.⁴⁹

Tan apasionado derroche suntuario fue debido a que en los virreinos americanos las diferencias en los niveles superiores de la sociedad fueron menos rígidas que en la metrópoli, de manera que lo suntuario se convirtió,

47 Castro Morales, 2001, 30-33.

48 Gage, 1987, 172-173.

49 *Ibidem*, 165.

aún más que en España, en elemento definitorio de la condición social y en el principal mecanismo exteriorizador del *status* individual y familiar.⁵⁰

La iconografía de la alameda mexicana muestra esta temprana concurrencia de carruajes, como en las vistas que se conservan en el Palacio Real de la Almudaina, en Palma de Mallorca; el Museo de América de Madrid; el Banco Nacional de México o el Museo Nacional de Historia del Castillo de Chapultepec.⁵¹

No obstante, estas apacibles y ordenadas vistas, por su carácter general y falta de detalle, no permiten hacer demasiadas especificaciones sobre los coches que recogen, en los que apenas se puede intuir el paso de la tradición barroca francesa a la neoclásica inglesa conforme avanzaba el siglo XVIII. Tampoco recogen estas vistas los problemas de tráfico que el alto número de carruajes en la alameda ocasionaba según las fuentes escritas. De hecho, los intentos de ordenación, ampliación y regulación de la circulación en este espacio fueron una constante en dicha centuria. Así, en 1784 se dictó una norma «para el curso o rúa que han de llevar los coches para formar sin confusión del paseo en los días de fiesta». Se establecían varias pautas esenciales, la primera que los coches «tomarán el lado izquierdo arrojando la silla a los árboles lo que buenamente se pudiera o bien pasarán a la fila interior con el mismo cuidado de dexar los árboles a su izquierda». Se indicaba también que «se tomará vuelta, para que todos los concurrentes se vean con comodidad y frecuencia». En tercer lugar, que «ningún coche debe pararse en la rúa, porque inmediatamente quedaría interrumpido el paseo, con incomodidad de todos». A continuación, se apuntaba que para salir de la alameda se «executará esperando que su coche se aproxime por la línea o giro exterior a la puerta que le convenga». Por último, para que tales advertencias produjesen efecto deseado, «se espera que los dueños de los coches instruyan a sus respectivos cocheros».⁵²

La norma se acompañaba de un grabado de la planta de la alameda, en la que se especifica gráficamente la referida circulación.⁵³ A pesar de lo esquemático de los coches en ella representados, no deja de ser digno de mención el uso de tiros de dos y cuatro caballos y sorprende el elevado número de vehículos.

50 Serrera, 1977.

51 Castro Morales, 2001, 47-57; Moyssén, 1979.

52 Recio Mir, en prensa a.

53 Castro Morales, 2001, 57.

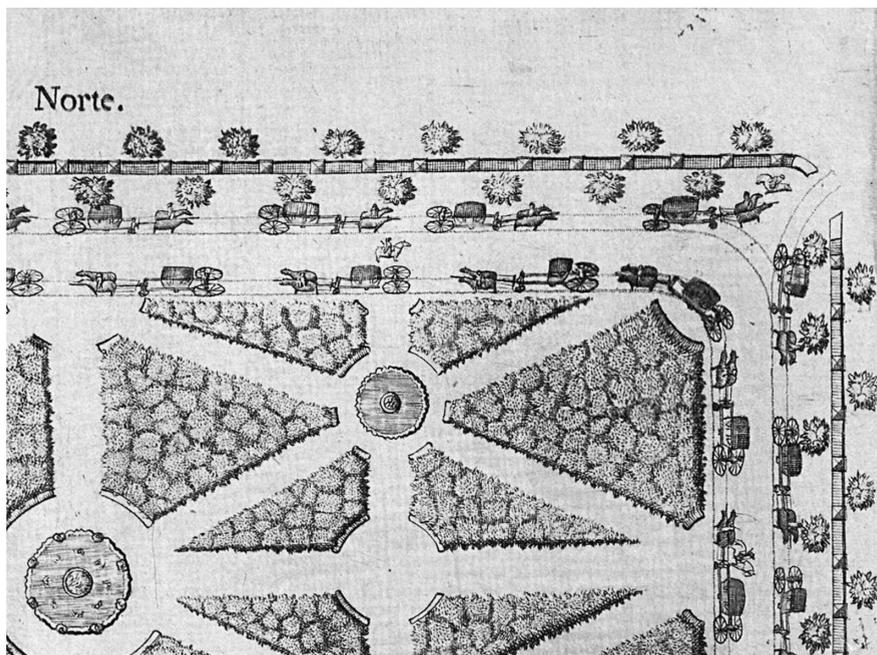


FIGURA 2.—Alameda de la ciudad de México, detalle, anónimo, 1784. *Gaceta de México*.

Pero el tráfico era tal que no fue suficiente con regularlo de la manera aludida. El mismo año se tuvieron que abrir dos puertas para peatones en los accesos a la alameda, a los lados de las centrales que quedaron reservadas para coches y jinetes.⁵⁴

La enorme significación que alcanzaron los coches se puso en evidencia en una sorprendente norma circulatoria que dictó el virrey segundo conde de Revillagigedo ya en la última década del siglo. En concreto, la disposición establecía, en relación a la alameda y al paseo de Bucareli, que

el centro de ambos paseos sólo servirá para el coche del excelentísimo señor virrey, su comitiva y los que van a caballo [...] tanto estos como cualquiera coche o gente de a pie se pararán en el paseo y fuera de él siempre que encuentren a su excelencia.⁵⁵

⁵⁴ *Ibidem*, 57-58.

⁵⁵ Archivo General de Indias de Sevilla (AGI), México, 1433, sin foliar.

El coche se convirtió así en símbolo superlativo de *status*, en la imagen misma del virrey y de todo el aparato burocrático del Estado. El urbanismo se sometió de esta forma y por completo a los dictados del coche, en concreto, al del virrey, a cuyo paso la ciudad debía quedar paralizada.⁵⁶ Sin duda, esta norma estaba inspirada en la de la corte de Madrid, ya referida por la condesa D'Aulnoy, que decía que cuando aparecía el coche del rey, los demás debían detenerse en señal de respecto.

Pero volviendo a la alameda mexicana, cabe señalar que se sucedieron las propuestas neoclásicas para regularizarla y ampliarla por el elevado tráfico que soportaba. Así, en 1804 se trató «de la nueva forma que debe darse al paseo de la alameda para su mayor hermosura y grandeza». Se insistió en que «en el estado actual que tiene es defectuosa por su corto terreno, en el qual no cabe ni la mitad de los coches de la capital, ni tampoco las gentes de a pie que la frecuentan por lo crecido de la población». La obra se fundamentó además «por ser los paseos los que entre las naciones cultas presentan una de las mejores pruebas de su policía, finura y gusto».⁵⁷

La realización de la obra, a instancias del virrey Iturrigaray, se propuso a los arquitectos neoclásicos Ignacio Castera y Manuel Tolsá, a los que se encargaron «que formaran los presupuestos debidos». En relación a sus propuestas, se indicaba que cualquier ampliación debía suponer que la nueva alameda resultante fuese de superficie regular, ya que en ella «todo debe ser perfectísimo, como punto que siempre está expuesto a la vista y crítica del natural y del extranjero». Además, se indicaba que

muy pocas ciudades en el mundo tienen, como México, en su mismo centro un paseo tan deleitoso, tan lindo y agraciado. Ninguna la compite en hermosura, pues qual será la que la adelantará si a su belleza natural se le agrega la magnificencia y la perfección en la que compitan el gusto y el primor. Será entonces un milagro del gusto, el echizo de cuantos la miren y en los más remotos rincones del universo se celebrará como el paraíso de México, el jardín de sus habitantes, del mismo modo que aún ahora admiramos, por lo que refiere la historia, los suntuosos jardines de Babilonia.⁵⁸

⁵⁶ Del coche de los virreyes nos hemos ocupado en Recio Mir, 2013a. Véanse también Lohmann Villena, 1996, 125-128 y López Álvarez, 2009.

⁵⁷ Archivo General de la Nación de México (AGN), Instituciones coloniales, Obras públicas, 336, v. 37, 1-2.

⁵⁸ *Ibidem*, 4 vto.-6.

Pero tan grandiosos modelos históricos no fueron los únicos que inspiraron la obra, también lo hicieron cuestiones técnicas y prácticas, como que «con el cascajo se terraplenarán los círculos por donde han de circular los coches».⁵⁹

El presupuesto de la obra que presentó Tolsá no deja de tener referencias de sumo interés para entender el fenómeno de las alamedas y la presencia de coches en ellas. Téngase en cuenta que a su labor arquitectónica y escultórica hay que sumar que regentó el más afamado taller de coches de la capital novohispana a principios del siglo XIX,⁶⁰ lo que abunda en la enorme relación que los carruajes tuvieron con la arquitectura y el arte en general. En el referido presupuesto de la obra alude a que la alameda «puede compararse en el día con las más cultas», parangonándola con el paseo del Prado de Madrid. Lo que proponía realizar Tolsá era «otro paseo de coches, sin tocar el actual, entre el uno y el otro resulta uno amplio para los de a pie», es decir, doblar su capacidad circulatoria de carruajes. Alude también a la disposición de las puertas del jardín, para que diesen «más comodidad para la vuelta de los coches».⁶¹

Resulta expresivo que el proyecto señalara que la alameda tenía propiedades taumatúrgicas ya que «da consuelo al triste, alivio al enfermo, al sano recreo y al afligido hace olvidar sus cuidados». No obstante, señala también que «el público instruido en las circunstancias de los paseos extranjeros extraña en la alameda la falta de concurrencia de las artes y su estado actual no satisface su modo de pensar».⁶²

A pesar de lo mucho que se discutió sobre dicha reforma, nada se hizo. El número de carruajes no dejó de aumentar, lo que ocasionó tal congestión que en 1826 el ayuntamiento llegó a proponer que no entraran en ella ni coches ni cabalgaduras. No obstante, tanto las fuentes como su iconografía evidencian que los carruajes fueron a lo largo de todo el siglo XIX los grandes protagonistas de la alameda.⁶³

En relación a su significación, hay que insistir, con López Álvarez, en que «el coche intervino decisivamente en la configuración de las cortes virreinales», igual que la literatura, siguiendo ambas palancas sociales y urbanas el modelo metropolitano.⁶⁴

59 *Ibidem*, 6.

60 Serrera, 1993, 322.

61 AGN, Instituciones coloniales, Obras públicas, 336, v. 37, 9.

62 *Ibidem*, 19 vto.-20.

63 Castro Morales, 2001, 60 y ss.; Recio Mir, en prensa c.

64 López Álvarez, 2009.

Pero no fue la alameda el único paseo de la ciudad de México. Ya se ha mencionado el de Bucareli y en la documentación referida de la reforma de la alameda se dice al virrey:

tenemos paseos hermosos, pero en largas distancias, vuestra excelencia ve en los de Bucareli, Revillagigedo y Azanza, que pródiga la naturaleza, clama por los auxilios del arte, porque al tiempo de su formación únicamente se adornaron de lo muy preciso, pero sin que el gusto al menos en el de Bucareli tuviera parte alguna. Los de la Piedad, Chapultepec y la Tlalpana necesitan mayor reforma.⁶⁵

Otras fuentes aluden a más paseos, siempre vinculados a los coches. Gemelli Careri en su *Giro del mondo* contaba en 1697: «fui al acostumbrado paseo de Jamaica, en donde encontré muchas carrozas en la orilla y canoas en el canal, en las cuales se bailaba y cantaban muchos músicos», de igual manera que «acompañada por muchas carrozas para seis, fue la señora virreina al paseo de Jamaica».⁶⁶

Esta particularidad mexicana de paseos terrestres y lacustres es también resaltada por Arcadio Pineda, que en su *Diario* de 1791 se hizo eco de la inauguración del paseo de la Viga, auspiciada por el virrey segundo conde de Revillagigedo y que se convirtió en la nueva zona de recreo de la ciudad. A Pineda le sorprendió la cantidad de canoas y de coches que lo transitaban. Estos últimos eran estacionados en las orillas de la acequia, configurando «un agradable espectáculo, el mejor que pueden presentar los paseos mexicanos». También le sorprendieron los espléndidos carruajes que vio en el paseo de la Piedad, que «daban una idea nada equívoca de la opulencia de México».⁶⁷

Muchas ciudades del virreinato contaron con alamedas y paseos de los que ahora sólo podemos espigar algún ejemplo. Espléndido en este sentido resulta el proyecto que guarda el Archivo General de Indias de la alameda de Santiago de Cuba, que se fecha en 1792. Además de contar con dos columnas monumentales a la entrada del paseo, como la alameda de Hércules de Sevilla, el texto que acompaña a este proyecto nos da importante información en relación a los coches, ya que dice:

plano de la Alameda que en la ciudad de Santiago de Cuba se halla situada al sures-te de ella en una de sus salidas a distancia de diez varas de la última casa, en el llano

65 AGN, Instituciones coloniales, Obras públicas, 336, vol. 37, 19 vto.

66 Gemelli Careri, 1983, 105 y 113.

67 González Claverán, 1988, 226-227.

de Bocagüeca, desde el qual se descubre, no sólo la mayor parte de la ciudad, sino también su espaciosa bahía, logrando por su dominación el temperamento más fresco y salubre.

No obstante, lo que más nos interesa es que la disposición que se le dio a la alameda, con tres grandes avenidas, estando la central reservada «a los de a pie», contando con canapés de cantería que la separaban de las calles laterales, destinada a «paseos de las calezas». ⁶⁸ Esto último explica las dos rotondas que con las que contaba la alameda en sus extremos, que servirían para cambiar de sentido los carruajes.

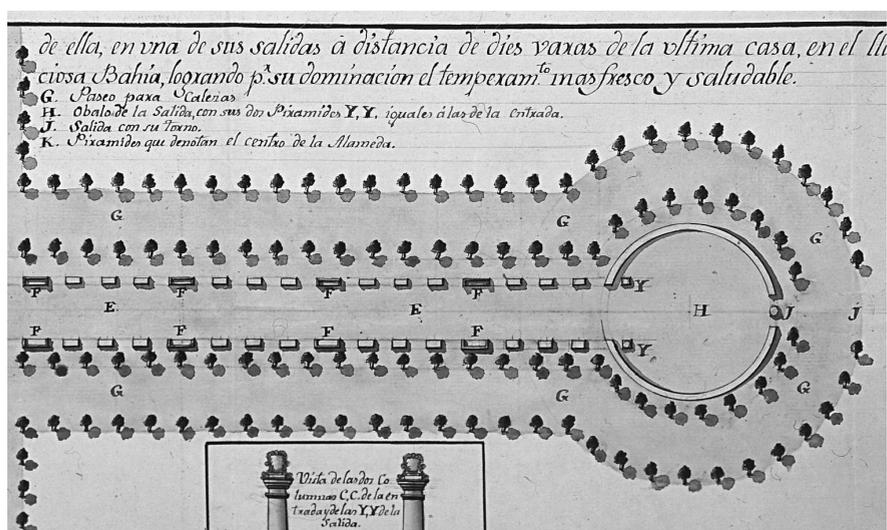


FIGURA 3.—Proyecto para la Alameda de Santiago de Cuba, detalle, anónimo, 1792. Archivo General de Indias de Sevilla.

Aún cabría hacer referencia a las Islas Filipinas, donde los coches no llegaron hasta el siglo XVIII. ⁶⁹ No obstante, pronto gozaron de gran predicamento y en la segunda mitad del XIX el del Malecón, entre las murallas de Manila y su bahía, se convirtió en el gran paseo de coches de la ciudad, como recoge el dibujo que Johannes Jonanes Karuth hizo del mismo a

68 AGI, Mapas y Planos, Santo Domingo, 568 y 568 bis.

69 Recio Mir, 2014 y en prensa b.

mediados de dicha centuria, en el que vemos como dos ordenadas filas de coches circulaban por este lugar.⁷⁰

Lima, los placeres mundanos y otros hitos del virreinato peruano

En Perú resulta paradigmática la alameda de los Descalzos de Lima. La más sorprendente descripción de la misma es la que ofrece el *Voyage de Marseille à Lima*, publicado en París en 1720 y cuya autoría no es segura, donde se dice:

las carrozas y sillas rodantes se pasean por centenares al atardecer y es el lugar de encuentro de la gente distinguida de la ciudad, de curiosos y extranjeros. Los amantes cortejan a sus amadas y se considera un honor seguir las a pie apoyados sobre la portezuela de sus coches. Este lugar está siempre lleno de esclavos que venden toda clase de cosas con las que obsequian a sus amadas.

Otra referencia a la misma alameda dice que durante el gobierno del virrey Amat, ya en la segunda mitad de dicho siglo, con motivo de la celebración de la Porciúncula se vieron en ella más de un millar de coches y calesas.⁷¹

Dos vistas de Lima de Fernando Brambila, de en torno a 1790, muestran algo de ello. Una es de la capital desde el paseo de los Amacaes, donde unos jóvenes que llegan en coche se disponen a merendar y a pasar la tarde. La otra es del paseo del Agua, junto a la referida alameda de los Descalzos, donde aparecen tres calesas.⁷²

Estas y otras referencias evidencian que Lima contó con toda una sucesión de paseos y alamedas. En tal sentido, Descola refiere que una de las principales diversiones de la ciudad eran tales lugares. En concreto, alude a la alameda de Acho, que se extendía desde el puente de Piedra, a lo largo del Rimac, trescientas varas y que llevaba a la plaza de toros. A este paseo le daban sombra sauces que articulaban tres vías, «la de en medio destinada a carrozas y jinetes, las otras dos reservadas a peatones». Ello enlazaba con los referidos paseos del Agua y de los Descalzos.⁷³

70 Quirino, 1971, 60-61.

71 Ambas referencias las tomamos de Serrera, 1993, 312.

72 *Idem*.

73 Descola, 1962, 162.

En cualquier caso, la más afamada fue siempre la de los Descalzos, auspiciada por el virrey marqués de Montesclaros, que había sido antes asistente de Sevilla, por lo que cabría pensar que se inspirase en el caso hispalense. No obstante, él mismo, en una carta a Felipe III en 1611 le dijo que hizo «plantar una alameda desde San Diego, convento de frailes franciscanos recoletos, a imitación de la que Vuestra Majestad se sirvió hubiese desde Nuestra Señora del Prado a Valladolid». Independientemente del modelo, fray Buenaventura de Salinas, poco después de su realización, la describe diciendo que tenía siete calles, tres principales en las que «pueden rodar hasta seis carrozas», mientras que por las estrechas sólo una. La misma fuente indica que las damas acudían a ella en carruaje, llegando a haber cuatrocientos, desde cuyo interior hablaban con los caballeros como si estuviesen en un balcón. En el siglo XVIII fue reformada, articulándose en cinco calles, de las que la central y las de los extremos se dejaron para los coches, mientras que las otras dos para peatones.⁷⁴



FIGURA 4.—Paseo de los Descalzos, Lima.

74 Durán Montero, 1985.

Imagen paradigmática de las alamedas del virreinato peruano, y de todo el mundo hispánico, es el espléndido dibujo del paseo Nuevo, en el campo de Santa Clara o plaza de los Reyes, de Guamanga, la actual Ayacucho, en las estribaciones de los Andes, que se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla y se fecha en 1806. Se trata de una vista en perspectiva, en la que ocho hileras de árboles configuran siete calles. Nada se dice en esta ocasión sobre los carruajes, sólo su dedicación a «Carolo IV et María Ludovica imperatoribus».⁷⁵

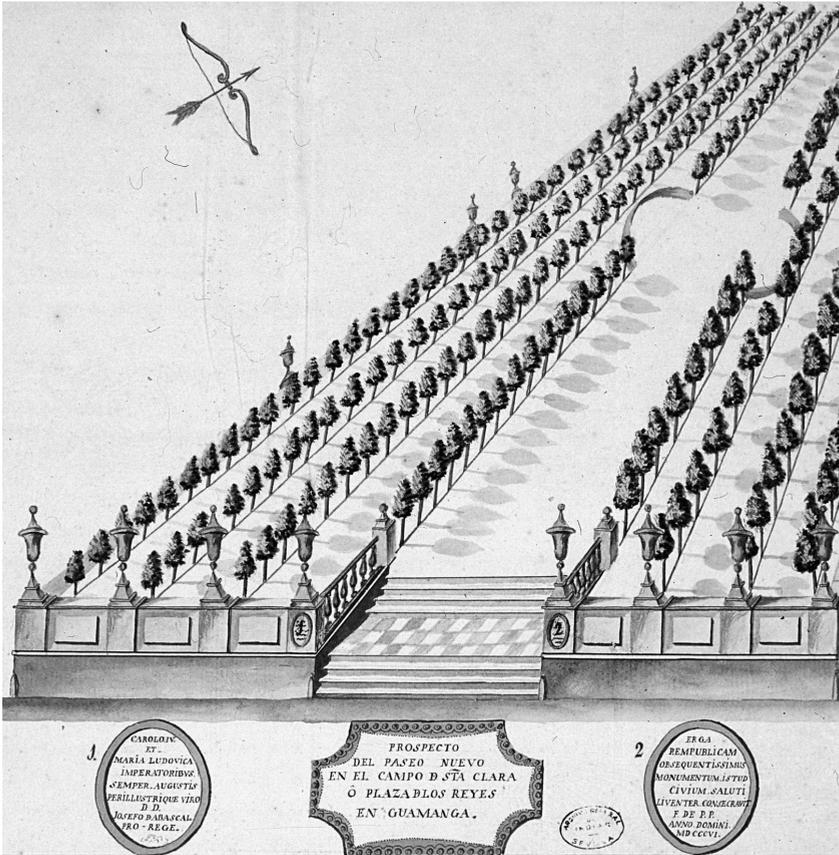


FIGURA 5.—Paseo Nuevo de Guamanga, detalle, anónimo, 1806. Archivo General de Indias de Sevilla.

75 AGI, Mapas y planos, Perú-Chile, 161 bis; Angulo, 1939, v. 2, 623; Gutiérrez, 1983, 228.

El carácter de circuito de coches que venimos predicando de alamedas y paseos de todo el mundo hispánico es un rasgo básico para su interpretación. En tal sentido, cabe traer a colación la alameda construida en Caracas a fines del siglo XVIII. Los testimonios gráficos que de ella se conservan muestran que era un espacio longitudinal, como suele ocurrir, que en este caso contaba con dos rotondas.⁷⁶ Suponemos que el sentido de estas últimas, igual que ya dijimos del ejemplo cubano citado, sería el de facilitar el acceso de los coches a la alameda así como su circulación.

Hay que aludir también a la asociación que se hizo de paseos y alamedas con el placer y la galantería. En este sentido cabe citar la imagen de un coche circulando por un paseo y que lleva a una pareja en actitud galante que se conserva en la sala capitular del convento de Santa Catalina de Siena de Cuzco. Se inscribe en un ciclo de pinturas murales dedicado a los placeres mundanos, una suerte de pecados capitales que se atribuye a Tadeo Escalante y se fecha a finales del siglo XVIII.⁷⁷



FIGURA 6.—*Placeres mundanos: el paseo*, atribuido a Tadeo Escalante, finales del siglo XVIII, convento de Santa Catalina de Siena de Cuzco.

76 Blondet Serfaty, 2008.

77 Recio Mir, 2013b.

Sin duda, la proliferación de alamedas y paseos en España y en los virreinos americanos, de los que aquí apenas hemos hecho sólo una pequeña selección, evidencia la inmensa trascendencia que el coche tuvo en la sociedad del Antiguo Régimen. De esta manera, el urbanismo y la arquitectura de las ciudades se adaptaron para que estos complejos artefactos culturales se generalizaran ante la enorme demanda social que tuvieron. Cuando tras la I Guerra Mundial se difundió el motor de explosión, se produjo la súbita y definitiva sustitución de los viejos carruajes por los modernos automóviles, los cuales ninguna relación tuvieron ya con las alamedas. Esto produjo, además de la desaparición de la inmensa mayoría de los coches, el ocaso de tales paseos, que igual que su surgimiento hay que relacionar con los carruajes. Se convirtieron así, en el mejor de los casos, en meras plazas o parques públicos y prácticamente se olvidó, hasta por la historiografía, que las alamedas y los paseos de ambos lados del Atlántico fueron durante siglos maravillosos circuitos de coches de caballos.

Recibido el 18 de junio de 2015

Aceptado el 30 de septiembre de 2015

Bibliografía

- Aguilar Diosdado, Abilio y García León, Gerardo: *Reseña histórica del Paseo de San Pablo*, Écija, Ayuntamiento de Écija, 1988.
- Albardonedo Freire, Antonio J.: «Las trazas y construcción de la Alameda de Hércules», *Laboratorio de Arte*, 11, Sevilla, 1998, 135-165.
- Albardonedo Freire, Antonio J.: *El urbanismo de Sevilla durante el reinado de Felipe II*, Sevilla, Guadalquivir, 2002.
- Angulo Íñiguez, Diego: *Planos de monumentos arquitectónicos de América y Filipinas existentes en el Archivo de Indias. Estudio de los planos y su documentación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Laboratorio de Arte, 1939, 2 vols.
- Aroca Vicenti, Fernando: «De muladar a alameda: evolución de algunos espacios de recreo en el Jerez moderno y contemporáneo», *Revista de Historia de Jerez*, 10, Jerez de la Frontera, 2004, 125-145.
- Bessone, Silvana: *O Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, Instituto Português de Museus, 1993.
- Blondet Serfaty, José Enrique: «A la sombra de la Alameda», *Revista de Indias*, 68, 244, Madrid, 2008, 69-83.

- Cabra Loredó, M.^a Dolores: *Iconografía de Sevilla. 1400-1650*, Madrid, El Viso, 1988.
- Caro, Rodrigo: *Antigüedades y principado de la ilustrísima ciudad de Sevilla y corografía de su convento jurídico o antigua chancillería*, Sevilla, Andrés Grande, 1634.
- Castel Branco Pereira, Joao: «Coches de representaciones en la Roma Barroca», en Galán Domingo, Eduardo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, 153-177.
- Castro Morales, Efraín: «Alameda mexicana. Breve crónica de un viejo paseo», en Ugalde, Nadia; Sánchez, Américo y Duarte, María Estela (coords.), *Alameda. Visión histórica y estética de la Alameda de la ciudad de México*, México, Conaculta, Instituto Nacional de Bellas Artes, Landucci Editores, 2001, 15-121.
- D'Aulnoy, Condesa: *Viaje por España en 1679*, Barcelona, Círculo de Lectores, 2000.
- Descola, Jean: *La vida cotidiana en el Perú en tiempos de los españoles 1710-1820*, Buenos Aires, Hachette, 1962.
- Díaz Borque, José M.^a: «Prólogo. Marie Catherine Le Jumel de Barneville, Madame D'Aulnoy, y los viajes de extranjeros por la España del siglo XVII», en D'Aulnoy, Condesa, *Viaje por España en 1679*, Barcelona, Círculo de Lectores, 2000, 5-13.
- Diderot, Denis y D'Alembert, Jean: *L'Encyclopédie. Menuisier en voiture. Sellier-carrossier*, Tours, Bibliothèque de l'image, 2001.
- Domínguez Ortiz, Antonio: «Los primeros coches de caballos en España», *Historia 16*, 95, Madrid, 1984, 35-40.
- Durán Montero, M.^a Antonia: «La Alameda de los Descalzos de Lima y su relación con las de Hércules de Sevilla y la del Prado de Valladolid», en *Andalucía y América en el siglo XVII, Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985, t. 2, 171-182.
- Elias, Norbert: *La sociedad cortesana*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Fagiolo, Marcello (ed.): *La festa a Roma, dal Rinascimento al 1870*, Roma, Umberto Allemandi, 1997, 2 vols.
- Furger, Andres: *Driving. The Horse, the Man and the Carriage from 1700 up to the Present Day*, Hildesheim, Georg Olms Verlag, 2009.
- Gage, Thomas: *Viajes por la Nueva España y Guatemala*, Madrid, Historia 16, 1987.
- Galán Domingo, Eduardo (coord.): *Historia del carruaje en España*, Madrid, Fomento de Construcciones y Contratas, 2005.
- García Gómez, Francisco: «La Alameda de Málaga y el Salón del Prado. Estudio comparativo», *Baetica*, 15, Málaga, 1993, 7-19.

- García Santo Tomás, Enrique: «Tráfico barroco: urbanidad y urbanismo en *Las bizarrías de Belisa* de Lope de Vega», *Bulletin of the Comediantes*, 52, San Diego, 2000, 31-53.
- García Santo Tomás, Enrique: «Eros móvil: encuentros clandestinos en los carruajes lopescos», en Pedraja Jiménez, Felipe B.; González Cañal, Rafael y Marcello, Elena (eds.), *Amor y erotismo en el teatro de Lope de Vega*, Almagro, Universidad de Castilla La Mancha, 2003, 213-233.
- García Santo Tomás, Enrique: «Prólogo», en Vega, Lope de, *Las bizarrías de Belisa*, Madrid, Cátedra, 2004a, 9-60.
- García Santo Tomás, Enrique: *Espacio urbano y creación literaria en el Madrid de Felipe IV*, Madrid, Universidad de Navarra, 2004b.
- Gemelli Careri, Giovanni Francesco: *Viaje a la Nueva España*, México, UNAM, 1983.
- Gómez Piñol, Emilio: *La iglesia colegial del Salvador. Arte y sociedad en Sevilla (siglos XIII-XIX)*, Sevilla, Fundación Farmacéutica Avenzoar, 2000.
- González Claverán, Virginia: «Un verano en el México de Revillagigedo, 1791», *Historia mexicana*, 150, México, 1988, 199-240.
- Gutiérrez, Ramón: *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*, Madrid, Cátedra, 1983.
- León Alonso, Aurora: *Iconografía y fiesta durante el Lustró Real: 1729-1733*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1990.
- Lohmann Villena, Guillermo: «De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación», *Revista del Archivo General de la Nación*, 14, Lima, 1996, 111-157.
- López Álvarez, Alejandro: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid, Polifemo, 2007.
- López Álvarez, Alejandro: «Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700», en García de Santo Tomás, Enrique (ed.), *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, Madrid, Universidad de Navarra, 2009, 269-291.
- Lopezosa Aparicio, Concepción: *El paseo del Prado de Madrid. Arquitectura y desarrollo urbano en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Fundación de Apoyo a la Historia del Arte Hispánico, 2005.
- Lozano Bartolozzi, María del Mar: *Historia del urbanismo en España. Siglos XVI, XVII y XVIII*, Madrid, Cátedra, 2011.
- Marín Fidalgo, Ana: *El Real Alcázar de Sevilla bajo los Borbones. El reinado de Felipe V (1700-1746)*, Sevilla, Guadalquivir, 2006.
- Matute y Gaviria, Justino: *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla...*, Sevilla, E. Rasco, 1887, 3 vols.
- Monroy y Silva, Cristóbal de: *La Alameda de Sevilla y recato en el amor*, Sevilla, Francisco de Leefdael, [entre 1701-1733].

- Moyssén, Xavier: «La Alameda de México en 1775», *Boletín de Monumentos Históricos*, 2, México, 1979, 47-56.
- Navarrete Prieto, Benito y Ros de Barbero, Almudena: *De Zurbarán a Picasso, artistas andaluces en la Colección Abelló*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 2015.
- Ortiz de Zúñiga, Diego: *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla...*, Madrid, Imprenta Real, 1796, 5 vols.
- Quirino, Carlos: *Maps and views of old Manila*, Manila, Bustamante Press, 1971.
- Recio Mir, Álvaro: «La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del poder», *XIX Congreso Nacional de Historia del Arte CEHA. Las artes y la arquitectura del poder*, Castellón, Universidad Jaime I, 2013a, 2425-2439.
- Recio Mir, Álvaro: «La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778», *Laboratorio de Arte*, 25, Sevilla, 2013b, 515-531.
- Recio Mir, Álvaro: «Ostentación, lucimiento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII», *Laboratorio de Arte*, 26, Sevilla, 2014, 185-200.
- Recio Mir, Álvaro: «¿Qué Indias hay donde no hay coche? El carruaje como objeto de análisis histórico y artístico en España y en la América virreinal», en prensa a.
- 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 *El Pacífico, 1513-2013. De la Mar del Sur a la construcción de un nuevo espacio oceánico*, Sevilla, Universidad de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, en prensa b.
- Recio Mir, Álvaro: «La vida en México de madame Calderón de la Barca como fuente para la carrocería de la primera mitad del siglo XIX», en prensa c.
- Rito y fiesta: una aproximación a la arquitectura efímera sevillana*, Sevilla, Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla, 2004.
- Roche, Daniel (dir.): *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle*, París, Association pour l'Académie d'Art Equestre de Versailles, 2000.
- Serrera, Juan Miguel; Oliver, Alberto y Portús, Javier: *Iconografía de Sevilla 1650-1790*, Madrid, El Viso, 1989.
- Serrera, Ramón M.^a: «Un uso marginal de la riqueza minera indiana: la acumulación suntuaria de metales preciosos», *Anuario de Estudios Americanos*, 34, Sevilla, 1977, 487-515.
- Serrera, Ramón M.^a: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid, Dirección General de Tráfico, 1993.