

*Los coches y las cofradías sacramentales en la Nueva España:
la estufa de la Casa de Morelos en Morelia*

*Carriages and the Confraternities of the Blessed Sacrament in New Spain:
the Carriage Housed in Casa de Morelos, Morelia*

Artículo recibido el 19 de noviembre de 2020; devuelto para revisión el 1 de marzo de 2021; aceptado el 9 de octubre de 2021, <https://doi.org/10.22201/iee.18703062e.2022.120.2774>

Constanza Ontiveros Valdés constanzaontiver@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3779-4006>

Líneas de investigación Objetos y protocolos en la Nueva España; las cofradías novohispanas y sus signos de distinción; iconografía y simbolismo de Santiago como guerrero en la Nueva España.

Lines of research Objects and protocols in New Spain; confraternities in New Spain; iconography and symbolism of Saint James as warrior in New Spain.

Resumen Los coches fueron un signo de distinción social en la Nueva España y desde finales del siglo XVII se asociaron al ceremonial litúrgico. Entre otros usos, las cofradías con un instituto sacramental emplearon los coches para trasladar al sacerdote que llevaba el viático y se colocaron al final de otras procesiones vinculadas a la Eucaristía. Aunque su uso fue frecuente, en la actualidad se conservan escasos coches novohispanos decorados con motivos eucarísticos. Entre ellos, destaca la estufa que se conserva en el Museo de Sitio Casa de Morelos, en Morelia (ca. el primer cuarto del siglo XIX). El presente artículo explora la funcionalidad y el simbolismo que tuvo dicho objeto suntuario, el cual se aborda como un elemento artístico que adquirió una significación adicional al encontrarse inmerso en el entorno ritual, y en cuyo uso se superpusieron pertenencias, identidades y jerarquías.

Palabras clave Coches novohispanos; cofradía sacramental; traslado y acompañamiento del viático; artistas viajeros; culto eucarístico.

Abstract In New Spain carriages were a sign of social distinction and from the late seventeenth century on were linked to liturgical ceremonies. Among other uses, the Blessed Sacrament confraternities used carriages to transport the priest who carried the viaticum and they were placed at the end of other processions associated with the Eucharist. Although their use was frequent, few viceregal carriages from New Spain decorated

with Eucharistic motifs have survived the passage of time. Among them stands the coach found in the Museo de Sitio Casa of Morelos, in Morelia (dating from the first quarter of the nineteenth century). The article explores the functions and symbolism belonging to this sumptuary object, understood as an artistic element that acquired additional layers of meaning due to its immersion in a ritual context, and which converged affiliations, identities, and hierarchies when in use.

Keywords Carriages of New Spain; sacramental fraternities; transport and accompaniment of the viaticum; travelling artists; cult of the Eucharist.

CONSTANZA ONTIVEROS VALDÉS

Los coches y las cofradías sacramentales en la Nueva España: la estufa de la Casa de Morelos en Morelia

En la Nueva España todos los aspectos relacionados con el uso y la apariencia de los coches estaban codificados y materializaban las jerarquías individuales y corporativas de quien poseía uno o viajaba en su interior. Los carruajes también formaron parte del ceremonial litúrgico y, entre otros usos, las cofradías¹ que rindieron culto a la Eucaristía los emplearon para trasladar al preste que de manera frecuente llevaba el viático² a los parroquianos. A su vez, los coches de estas corporaciones se ubicaban en la retaguardia de otras procesiones eucarísticas, entre las que destacó Corpus, en señal “de respeto”.

1. Las cofradías se establecieron en la Nueva España desde los primeros años de la incursión española. Clara García Ayuardo las define como corporaciones voluntarias de laicos y fieles que tuvieron un papel importante en la vida religiosa y social de la Nueva España. Dichas corporaciones, donde se practicó la caridad y fraternidad y se obtuvieron beneficios, también funcionaron como espacios de poder para los prominentes. Sin embargo, como apunta David Carbajal, durante el siglo XVIII no hubo una única definición en torno a ellas, ya que en las cofradías se conjugaron diversos intereses políticos y económicos. Véase Clara García Ayuardo, *Desencuentros con la tradición: los fieles y la desaparición de las cofradías de la Ciudad de México en el siglo XVIII* (Ciudad de México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Fondo de Cultura Económica, 2015), 14; y David Carbajal López, *Cuerpos profanos o fondos sagrados. La reforma de las cofradías en Nueva España y Sevilla durante el Siglo de las Luces* (Guadalajara: Universidad de Guadalajara, 2016), 8.

2. El *viático* se refirió al traslado y administración de la comunión a los enfermos en peligro de muerte y fue considerado “como verdadero sustento del alma”. *Diccionario de Autoridades*, 1739.

En especial, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, el uso de distintos tipos de coches por parte de las cofradías sacramentales, las cuales de acuerdo con el carácter indispensable de su culto fueron de las más antiguas y las más numerosas en la Nueva España,³ fue extendiéndose en las ciudades novohispanas. Sin embargo, a pesar de haber sido una práctica usual, sólo se conservan tres carruajes virreinales ornamentados con motivos eucarísticos en su exterior, cuya presencia nos permite vincularlos con la funcionalidad que algún día tuvieron. Dos de ellos datan de finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX y se ubican en el Museo de Guadalupe, en Zacatecas (figs. 1a y b),⁴ y el tercero, cuya funcionalidad, simbolismo y características se abordan en el presente artículo, se encuentra en el patio del Museo de Sitio Casa de Morelos, ubicado en la ciudad de Morelia y data aproximadamente del primer cuarto del siglo XIX (figs. 2a-7 y 12).

En este texto se plantea que el reducido número de coches decorados con motivos sacramentales que se ha conservado responde, en parte, a que la inclusión de dichos motivos no fue indispensable, ya que las cofradías sacramentales también utilizaron coches ornamentados con los escudos nobiliarios de sus

3. Para el mundo hispánico, gracias a la intercesión de doña Teresa de Enríquez, conocida como “la loca del Sacramento”, en 1508, el papa Julio II concedió una bula en la cual se autorizó fundar una cofradía en Torrijos con las mismas gracias y privilegios que la de San Lorenzo in Damaso en Roma, primera cofradía sacramental establecida en 1501. A partir de esto José Roda Peña reconoce 1511 como el año de fundación generalizada de las hermandades sacramentales hispalenses (José Roda Peña, *Hermandades sacramentales de Sevilla: una aproximación a su estudio* [Sevilla: Guadalquivir Ediciones/Fundación Sevillana de Electricidad/Consejo General de Hermandades y Cofradías de Sevilla, 1996], 19-29). En la Ciudad de México, Alicia Bazarte Martínez consigna la existencia de una cofradía sacramental desde 1526 y, posteriormente, se convirtieron en las más numerosas y, con frecuencia, hubo más de una en cada templo (Alicia Bazarte Martínez, *Las cofradías de españoles en la Ciudad de México (1526-1860)* [Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco-División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1989], 65-67).

4. Álvaro Recio Mir estudió ambos en distintos trabajos y colaboró con el museo para su catalogación y sus respectivas hojas de sala (Álvaro Recio Mir, “El primer bien que produce el coche es la autoridad: las hermandades sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas”, en *XIV Simposio sobre Hermandades de Sevilla y su provincia* [Sevilla: Fundación Cruzcampo, 2013], 197-222, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4564181> [consultado el 10 de marzo de 2018]); y Álvaro Recio Mir, “Los coches de Dios. Carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”, en *Teatro y fiesta popular y religiosa* [Pamplona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2013], <http://dadun.unav.edu/bitstream/10171/35182/1/RecioMir.pdf> [consultado el 13 de enero de 2019]).



1a) Autor desconocido, estufa eucarística, *ca.* siglo XVIII; y b) autor desconocido, estufa eucarística, *ca.* finales del siglo XVIII-principios del siglo XIX. Ambas se localizan en el Museo de Guadalupe, Zacatecas. Fotos: cortesía de Violeta Tavizón Mondragón, INAH.

donantes o con una decoración más sobria. Del mismo modo, la escasez de este tipo de carruajes atiende a la reutilización que con seguridad tuvieron los coches empleados para este fin una vez que las cofradías se extinguieron en la segunda mitad del siglo XIX y, por supuesto, se relaciona con el abandono que sufrieron estos objetos cuando poco a poco dejaron de ser útiles a principios del siglo XX.

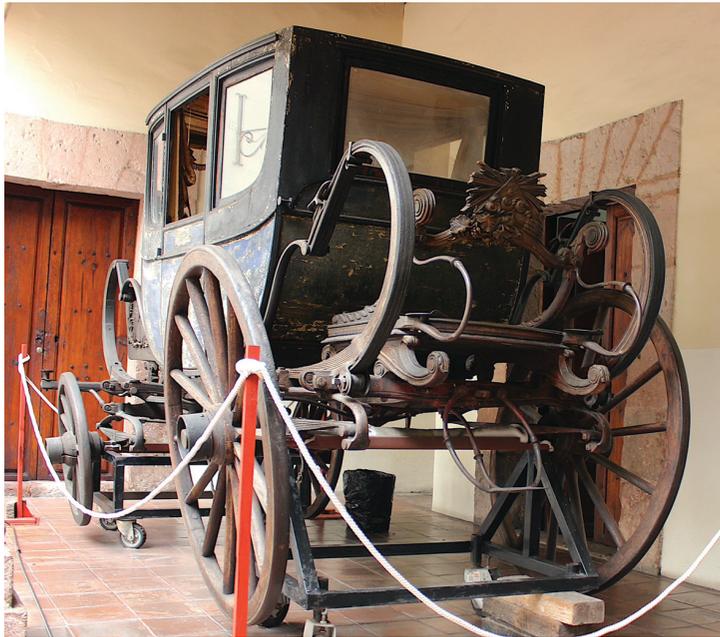
Si bien la estufa, es decir, el coche grande cerrado y con cristales, que se encuentra en Morelia está muy dañada, en su exterior aún se distinguen varias pinturas, relieves y esculturas asociados al culto eucarístico que vale la pena analizar con cuidado, sobre todo porque, a pesar de su importancia para el campo de las artes suntuarias novohispanas de acuerdo con su profusa ornamentación, no ha sido estudiada a detalle y se vincula por primera vez con las funciones eucarísticas en mi tesis doctoral.⁵ Del mismo modo, por medio de este trabajo se hace un llamado urgente a su restauración.

Debido a la falta de fuentes documentales sobre la estufa que nos ocupa, la vía más factible para explorar el uso que alguna vez tuvo y su ornamentación es compararla con los pocos coches novohispanos que han sobrevivido, así como con la serie de imágenes que retrataron el traslado del viático en coche durante el siglo XIX (figs. 8-11) y con la documentación que refiere el modo en que diversas cofradías aprovecharon los coches. Con este enfoque se busca contribuir al estudio de los carruajes como objetos suntuarios con un valor artístico y se evidencian los distintos significados que podía tomar un mismo objeto, como es el caso del coche, al introducirlo en la esfera ritual.

Ahora bien, al hablar de la estufa de la Casa de Morelos y del resto de los coches eucarísticos, es importante tomar en cuenta que, aunque entre las cofradías sacramentales poseer uno o varios coches fue deseable y reflejó su estatus, no era indispensable, ya que el palio⁶ se siguió utilizando en las procesiones

5. Constanza Ontiveros Valdés, “Signos de distinción en la sociedad novohispana: las cofradías de la Ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII”, tesis de doctorado en Historia del Arte (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras, 2019), en <http://132.248.9.195/ptd2019/junio/0790255/Index.html> (consultada el 15 de agosto de 2021). Agradezco a Irma Patricia Díaz Cayeros su apoyo en mi investigación.

6. El palio fue un pedazo de tela sujetado sobre varas. La cantidad mínima de varas fueron cuatro, pero su número aumentó conforme al de personas que tendrían el honor de cargar sus varas y su uso fue indicativo de la dignidad e importancia del objeto sagrado (Santísimo Sacramento, imagen religiosa) o persona que se resguardaba bajo él durante alguna procesión. Normalmente la procesión se ordenaba en torno a él, al cobijar al elemento de mayor importancia en ella. Lo llegó a usar el rey, virrey, el Sumo Pontífice y algunos preladados. Cabe señalar que sus usos no estuvieron exentos de enfrentamientos e inconformidades.



2. Autor desconocido, estufa eucarística, *ca.* primer cuarto del siglo XIX, a) vista del tren delantero de la estufa; b) vista del tren trasero de la estufa. Museo de Sitio Casa de Morelos, Morelia. Fotos: Rosalba López López. Secretaría de Cultura-INAH-Méx. “Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia”.

eucarísticas. Dentro de este marco, el presente artículo propone que el coche se empleó en entornos urbanos por cofradías sacramentales con mayoría de miembros españoles las cuales, inspiradas en un ceremonial regio asociado al culto eucarístico, tuvieron los medios para solventar el alto costo de su manutención. Éste pudo haber sido el caso de la cofradía sacramental asentada en la ciudad de Valladolid, hoy Morelia, la cual posiblemente empleó la estufa que nos ocupa para el culto eucarístico durante la primera mitad del siglo XIX.

Por otra parte, la lujosa apariencia que tuvieron algunos de los carruajes en las funciones eucarísticas se permitió y enaltecíó en atención a la importancia que tuvo el culto sacramental dentro de los reinos hispánicos y a la manera en la que con frecuencia se ostentaba la humildad de sus propietarios (cofradías) o donantes (nobles o autoridades) al emplear un vehículo suntuoso, como el que hoy se encuentra en Morelia, al servicio del culto.

Al tomar en cuenta lo arriba señalado, en las próximas líneas primero se abordará el simbolismo y carácter pragmático que tuvo la introducción del coche para el culto eucarístico en la Nueva España, así como la terminología empleada para referirse a los distintos tipos de vehículos rodantes, para después explorar el papel específico que estos objetos tuvieron dentro del traslado de la comunión a los enfermos y al cerrar otras procesiones eucarísticas. Por último, se verán los aspectos constructivos y ornamentales de la estufa de la Casa de Morelos y se hará una propuesta sobre su funcionalidad.

Los coches y las cofradías sacramentales: carácter simbólico y pragmático

Si bien la estufa de la Casa de Morelos data aproximadamente del primer cuarto del siglo XIX cuando el coche era ya un elemento cotidiano de las urbes novohispanas, la introducción del coche en la Nueva España fue un proceso paulatino que dio inicio en la segunda mitad del siglo XVI; despertó al inicio ciertos reparos por parte de la Corona,⁷ y se afianzó a medida que avanzaron los

7. Por ejemplo, el 24 de noviembre de 1577 Felipe II expidió una Real Cédula donde prohibió el uso y comercio del coche en las Indias con énfasis en la Nueva España. Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España: el gremio de la Ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche* (Madrid: Editorial Universidad de Sevilla/Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Diputación de Sevilla, 2018), 43-47. A su vez, a partir de 1611, se vinculó el coche con el cortesano y su uso era una distinción social. Eduardo Galán Domingo, ed., *Historia del carruaje en España* (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005), 138-139.



3. Detalle del estribo con mecanismo retráctil, puerta e interior de la estufa. Autor desconocido, estufa eucarística, ca. primer cuarto del siglo XIX. Museo de Sitio Casa de Morelos, Morelia.
Foto: Rosalba López López.

siglos XVII y XVIII. De este modo, su uso se extendió primero en la Ciudad de México⁸ y después en diversas ciudades entre las que se encontró Valladolid, hoy Morelia, fundada en la primera mitad del siglo XVI y la cual fue sede del obispado de Michoacán desde 1580.⁹

8. Durante el periodo virreinal la Ciudad de México destacó como un importante centro especializado para la producción de carruajes. La profesionalización en la producción de los coches se hizo patente en la instauración del gremio de carroceros en la Ciudad de México, en 1706, cuando se separaron formalmente del de carpinteros del que habían formado parte hasta ese tiempo. Álvaro Recio Mir, “Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social: los primeros coches novohispanos y las ordenanzas del gremio de carroceros de la Ciudad de México de 1706”, *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* XXIV, núm. 101 (2012): 13-38. Con posterioridad, el gremio hizo unas segundas ordenanzas en 1773, las cuales se reformaron en 1785 y unas terceras en 1799. Su labor implicó la relación con otros oficios asociados a la manufactura de los coches, como los vidrieros, tapiceros, pintores, escultores o guarnicioneros. Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 27.

9. Antes la sede diocesana de Michoacán se encontró en la ciudad de Pátzcuaro. Cabe tener en cuenta que el proceso de consolidación económica y social de la catedral de Valladolid fue

En lo que respecta a las características de los coches, a lo largo del virreinato se decretaron diversas leyes sobre usos suntuarios que buscaron regular el lujo que las decoraciones exteriores e interiores de los coches podían tener, las cuales fueron con frecuencia transgredidas. Del mismo modo, las decoraciones, pinturas, textiles, forros, herrería y guarniciones, junto con el número y vestimentas del cochero y de los lacayos o sirvientes que acompañaban al coche a pie o en su asiento trasero exterior llamado pulpillo, o el número de mulas del tiro estuvieron regulados y codificados.¹⁰ Por ejemplo, el tiro de dos mulas se empleó en ocasiones cotidianas, mientras que el de cuatro sirvió en casos de primera clase y el de seis fue prerrogativa del rey y, por ende, de su representante en la Nueva España, el virrey.¹¹ Los coches eucarísticos compartieron este último privilegio conforme a la dignidad e importancia del Santísimo Sacramento y a su vinculación con la monarquía, abordada en el próximo apartado.

Ahora bien, al introducir el uso que le dieron al coche las cofradías sacramentales y otros actores novohispanos es imprescindible considerar que en la Nueva España convivieron diferentes tipos de carruajes que se adecuaron a los frecuentes avances de la carrocería y cuya nomenclatura es poco clara.¹² Como muestra de lo anterior, en la documentación consultada¹³ se menciona a menudo algunos términos, como el de *coche*, para describir en términos genéricos a distintos tipos de carruajes; mientras que otros se aplicaron en menor medida,

lento y se dio hasta alrededor de 1650. Óscar Mazín Gómez, “La Catedral de Valladolid y su cabildo eclesiástico”, en *La Catedral de Morelia*, ed. Nelly Sigaut (Morelia: Gobierno del Estado de Michoacán-Colegio de Michoacán, 1991), 17.

10. Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 33.

11. Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto: coches, carrozas y sillas de mano en la corte de los Austrias, 1550-1700*, *La Corte en Europa 1* (Madrid: Ediciones Polifemo, 2007), 92-93.

12. Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 93.

13. Los documentos consultados para la investigación de mi tesis doctoral, y para el presente artículo, correspondieron a 82 cofradías principalmente ubicadas en la Ciudad de México y abarcan de 1538 a 1892. Se revisaron, los siguientes archivos: Archivo General de la Nación (AGN), Archivo Parroquial de la Santa Veracruz (APSV), Archivo Parroquial de Santa Catarina Virgen y Mártir (APSCVM), Archivo Parroquial de San Pablo Apóstol (APSPA), Archivo Parroquial de San Miguel Arcángel (APSMA), Archivo Histórico del Colegio de Vizcaínas (AHCV), Archivo General de Indias en Sevilla (AGI), Archivo Histórico de la Secretaría de Salud (AHSS), Fondo Reservado de la Biblioteca Nacional (FRBN) y Archivo Histórico de Notarías de la Ciudad de México (AHNCM). Dentro de los fondos documentales consultados, los archivos parroquiales de la Ciudad de México constituyen una fuente valiosa que ha sido muy poco explorada en los estudios sobre cofradías.

como *estufa* o *forlón*, y aluden a sus características específicas.¹⁴ Para los fin de esta investigación, la cual busca evidenciar los distintos tipos de carruaje empleados para el culto eucarístico, resalta el término *estufa*, para designar a un tipo de coche cerrado y con cristales, y el de coche o estufa *de gala*,¹⁵ para describir a los ricos carruajes usados por las cofradías sacramentales en las ocasiones de primera clase entre las que destacó el Corpus.

La dimensión simbólica de los carruajes eucarísticos

La introducción del coche en las funciones eucarísticas tuvo antes que nada una dimensión simbólica que se vincula con el culto monárquico a la Eucaristía. En particular, se acredita que, en 1685, el rey Carlos II cedió su carruaje al sacerdote que trasladaba el viático.¹⁶ Un acto de esta naturaleza, en la que el monarca se humillaba ante la Sagrada Forma, tiene su antecedente en la historia de la fundación misma de la casa de los Habsburgo, pero en el siglo XVII, en lugar de ceder su caballo, se trató de la cesión del coche del monarca con lo que se reiteraba el mito del rey sol, quien reconocía su obediencia al mayor Sol de todos, el cuerpo de Cristo.¹⁷

Conforme a su importancia, la cesión real del coche se reprodujo en diversas imágenes realizadas durante los últimos años del siglo XVII y hasta los últimos del XVIII.¹⁸ Tal y como apunta Alejandro López Álvarez, aunque este hecho

14. De acuerdo con Álvaro Recio Mir, el término *forlón* aludió a un tipo de coche cerrado con cuatro asientos y puertas, sin estribos, colgada la caja sobre correones (correas grandes) y puesta entre dos varas de madera. En este artículo se optó por emplear los términos localizados en la documentación consultada. Por esa razón no se incluyen términos tales como *berlina* (Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 93).

15. En el *Diccionario de Autoridades* de 1734, entre otras acepciones, se dice que *gala* se toma “por lo más esmerado, exquisito, y selecto de alguna cosa”.

16. La tradición cuenta que Carlos II se bajó de su carroza y se la cedió al sacerdote al cruzarse con el párroco de San Martín en Madrid que llevaba el viático. Esto ya tenía un antecedente con el conde Rodolfo, fundador de la casa de los Habsburgo. Lo mismo hicieron Carlos V, Felipe II, Felipe III y Carlos IV. Bajo Felipe V se institucionalizó la cesión del coche para este fin en un auto de Madrid del 23 de mayo de 1711, cuando se obligó a los miembros del Consejo de Castilla a dejar su coche como había hecho el rey. Recio Mir, “Los coches de Dios. Carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”, 271.

17. López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto*, 2007, 70.

18. Entre ellas se encuentra un grabado de Romeyn de Hooghe de 1685 y, posteriormente, a

tuvo ciertos antecedentes,¹⁹ la acción de Carlos II tuvo fuertes repercusiones a nivel simbólico y “fue la culminación de un largo proceso de sacralización del vehículo real que se observaba desde los primeros tiempos de su uso”.²⁰

Acorde con su relevancia, la noticia de la cesión real de Carlos II se informó pronto a las autoridades de la Nueva España y se animó a los poetas a narrarlo.²¹ Incluso antes de culminar el siglo XVII, el virrey conde de Galve proporcionó su coche para el traslado de la comunión a los enfermos y, el viajero italiano Gemelli Careri describió su uso por parte de las cofradías en la Ciudad de México desde 1697: “Al salir de la iglesia encontré a la Santísima Eucaristía que de la Catedral era llevada por un sacerdote a un enfermo en una carroza tirada por cuatro mulas mantenidas con las rentas de la cofradía.”²²

Aunado a lo narrado por Gemelli Careri, la referencia documental más temprana sobre la posesión de un coche por parte de una cofradía sacramental novohispana que identifiqué en la documentación consultada data de 1714,²³ por lo que es posible decir que desde principios del siglo XVIII las cofradías sacramentales sumaron de forma paulatina el coche a sus inventarios y gastos.

principios del siglo XVIII, un mural de Lucas Valdés, ubicado en el Hospital de los Venerables Sacerdotes de Sevilla. A su vez, Carlos III también cedió su carroza para el viático. Esto se representó en 1782 para el caso de Granada, donde en uno de los lienzos se muestra al rey Borbón iluminando con un hacha al sacerdote que porta el viático y ha ocupado su carroza. Dichas imágenes las analizó Víctor Mínguez (Víctor Mínguez Cornelles, “La monarquía humillada. Un estudio sobre las imágenes del poder y el poder de las imágenes”, *Relaciones XX* [1999], <https://www.colmich.edu.mx/relaciones25/files/revistas/077/VictorMinguez.pdf> [consultado el 10 de junio de 2018]).

19. Por ejemplo, fue antecedido por el regalo que la reina Mariana de Austria hizo de una silla de manos para llevar el Sacramento a unos moribundos en 1680. Alejandro López Álvarez, “Poder, lujo y conflicto: coches, carrozas y sillas de mano en la corte de los Austrias, 1550-1700” tesis de doctorado (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 2004), 130-131, <https://repositorio.uam.es/handle/10486/2586> (consultado el 5 de marzo de 2020). Posteriormente publicado como: López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto*, 2007.

20. López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto*, 2007, 120.

21. Recio Mir, “El primer bien que produce el coche es la autoridad”, 39.

22. Referencia incluida en Recio Mir, “El primer bien que produce el coche es la autoridad” y en Giovanni Francesco Gemelli Careri, *Viaje a la Nueva España* (Ciudad de México: Ediciones Libro-Méx, 1955), 93.

23. La localicé en las cuentas de la Archicofradía del Santísimo Sacramento de la parroquia de la Santa Veracruz en la Ciudad de México, donde, en 1714, se consignan gastos en un forlón y, en 1725, en una estufa. APSV, *Archicofradía del Santísimo Sacramento*, Cuentas 1706-1735, caja 173, hojas sueltas.



- 4 a). Detalle de la cajuelilla o portaequipajes de madera con interior hueco y cerradura localizado en el tren delantero de la estufa, el cual incluye diversos relieves y una escultura del Cordero Místico a modo de remate; y b) detalle de relieve del Sagrado Corazón en uno de los flancos de la cajuelilla o portaequipajes localizado en el tren delantero de la estufa. Museo de Sitio Casa de Morelos, Morelia. Fotos: Rosalba López López.



*La utilidad de las cofradías sacramentales
y su repunte a finales del siglo XVIII*

Sin dejar de lado el fuerte trasfondo simbólico antes mencionado, al acompañar el traslado del viático, ya sea yendo el sacerdote bajo palio o en un coche, las cofradías sacramentales financiaron y garantizaron una actividad indispensable en la vida cotidiana de las ciudades y le proporcionaron la *decencia*²⁴ necesaria al culto sacramental. Es decir, que brindaron los objetos y adornos para el culto, a los que se sumaron los coches.

De acuerdo con esto, no sorprende que las cofradías sacramentales hayan sido respaldadas por las autoridades eclesiásticas y civiles durante todo el virreinato y que hayan sido consideradas como las de mayor utilidad en un sentido material, al ser autosuficientes y costear los gastos del culto; y en un sentido espiritual, de acuerdo con el carácter indispensable de las funciones sacramentales y con la importancia que el culto eucarístico tuvo para la monarquía.²⁵

Prueba de la continuidad del culto sacramental y del segundo impulso que recibió con los Borbones es que, durante el reordenamiento de las cofradías por parte de la autoridad episcopal, a finales del siglo XVIII, las dedicadas al Santísimo Sacramento no se suprimieron, como sucedió con otras. En cambio, se les agregaron aquellas que no eran autosuficientes y se fundaron nuevos tipos de cofradías sacramentales,²⁶ a las cuales se les concedieron prerrogativas

24. Acorde con el *Diccionario de Autoridades* de 1732 se definió la *decencia* como el adorno que excita el culto, el porte correspondiente al nacimiento o dignidad de una persona y también aludió a un comportamiento como el recato, honestidad y modestia. En el entorno de las cofradías, en la documentación consultada, la *decencia* cobró sentido conforme a relaciones de correspondencia entre la apariencia, lujo o lustre del objeto de una cofradía y la dignidad de la persona que lo usaba o la eminencia del objeto que honraba. Ontiveros Valdés, “Signos de distinción en la sociedad novohispana”, 25-27.

25. Acorde con el *Diccionario de Autoridades* de 1739, la *utilidad* aludió, durante el siglo XVIII, al fruto que se sacaba de algo en lo físico y en lo moral, y a la capacidad de las cosas para servir. Dentro de este marco el culto al Santísimo Sacramento fue el más útil, o el que producía mayores frutos seguido de las ánimas del purgatorio. Más aún, en la segunda mitad del siglo XVIII, también vemos la utilidad de una cofradía vinculada con su autonomía económica, es decir, con su capacidad de generar ingresos por medio de préstamos, usufructos de propiedades, limosnas o dádivas que le permitían ser autosuficiente.

26. Entre ellas se encontró, por ejemplo, la Cofradía de la Vela Perenne y Alumbrado del Santísimo Sacramento erigida, en 1794, en la parroquia de San Sebastián a semejanza de la Real Congregación del Alumbrado y Vela del Santísimo Sacramento fundada, en 1789, por un

en el uso de objetos y vestimentas, varias de las cuales se relacionaron con el empleo del coche.

Por ejemplo, durante este tiempo se crearon cofradías específicamente constituidas para acompañar el traslado de la comunión. Entre ellas destacan los “cocheros del Santísimo”, instituidos a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX en la Ciudad de México y con posterioridad en otras ciudades como Aguascalientes o la villa de Lagos, para realizar esta tarea en un coche conducido por alguno de sus miembros españoles prominentes portando lujosas libreas o uniformes.²⁷

Aunque no se guarda constancia documental de la existencia de una cofradía de “cocheros del Santísimo” en Valladolid, hoy Morelia, donde radica nuestra estufa, la mera existencia de este tipo de cofradía, a finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX, reitera la importancia que tuvo el uso del coche como objeto simbólico y ceremonial cuya lujosa apariencia —criticada y regulada en otros contextos por medio de diversas leyes sobre usos suntuarios—²⁸ se puso en relación con la utilidad del culto sacramental y con la intención de garantizar su decencia.

Veamos ahora el lugar que ocupó el coche dentro del protocolo seguido en el traslado y acompañamiento del sacerdote que llevaba la comunión a los enfermos y en otras procesiones eucarísticas.

grupo de cortesanos del rey Carlos IV. Su instituto era mantener prendida una vela mientras estuviera abierta la iglesia, en adoración del Santísimo. Se dice que en la parroquia de San Sebastián estuvo conformada por miembros de primerísima nobleza y que se erigió bajo las mismas reglas y constituciones que la de la Real Capilla. AGN, *Reales Cédulas Originales*, “El virrey de la Nueva España participando el encargo que se hace al arzobispo de México para que le pase las constituciones que haya formado de la Cofradía de la Vela Perenne y Alumbrado del Santísimo Sacramento”, vol. 157, exp. 199, 1794.

27. Hasta donde he registrado en mi investigación, el mayor número de este tipo de cofradía sacramental se fundó en la Ciudad de México, donde se establecieron diez en diversas parroquias. Ontiveros Valdés, “Signos de distinción en la sociedad novohispana”, 167-216.

28. Como ejemplo de algunas medidas en 1723 se reiteraron las restricciones sobre su apariencia, lo que aludía a que los coches sólo podían tener pinturas que fueran de “mármoles fingidos” o jaspeados de un solo color. A su vez, las tallas debían ser moderadas y no debían forrarse de brocado, únicamente de terciopelo, damascos o sedas fabricadas en los reinos. Juan Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*, t. II (Madrid: Imprenta Real, 1788), 152, en <http://www.cervantesvirtual.com/obra/historia-del-lujo-y-de-las-leyes-suntuarias-de-espana-tomo-ii--o/> (consultado el 30 de abril de 2019).

El uso del coche en el traslado y acompañamiento del viático

El empleo que tuvo alguna vez la estufa de la Casa de Morelos y el resto de los coches eucarísticos se insertó dentro del protocolo para el acompañamiento y administración del viático establecido siglos atrás y el cual constituyó una de las principales funciones de las cofradías sacramentales.²⁹ Dicho protocolo involucró por lo menos un elemento para resguardar al sacerdote (ya sea el palio o el coche), un portaviático u hostiario de algún metal o tela para guardar la/s hostia/s consagrada/s, y un buen número de luces, las cuales podían ser *hachas*,³⁰ candelas o velas, o faroles de vidrio. Junto a estos elementos, se incluía el *guión*³¹ o *estandarte*³² de la cofradía sacramental que incluía su nombre y alguna imagen alusiva al culto eucarístico, una campanilla, el acetre e hisopo, una cruz para dejar al convaleciente, y un altar portátil o mesa.

Tal y como se ha señalado, dentro de este protocolo, el coche fue un elemento opcional que sólo algunas cofradías sacramentales emplearon, mientras

29. Entre las funciones de estas cofradías se encontró la celebración de Corpus Christi. Igualmente, organizaron una misa (en sus respectivas iglesias) y procesión el tercer domingo del mes con el Santísimo bajo palio, la cual discurría normalmente al interior del templo haciendo estación en ciertos altares. Asimismo, practicaron la adoración eucarística de las cuarenta horas y el Jueves Santo organizaron sermón y procesión con la Forma reservada para depositarla en el Santo Monumento y sacarla el Viernes Santo. Además, celebraron la festividad de la Purísima Concepción de María y la Ascensión del Señor. Ontiveros Valdés, “Signos de distinción en la sociedad novohispana”, 47 y 49.

30. Las *hachas* eran velas anchas con cuatro pabilos ensortijados en su interior, cuyo costo era más elevado que las velas o candelas.

31. El *guión* puede definirse como un elemento con forma de banderín rígido colocado sobre una vara, de modo que sus puntas iban dirigidas hacia el frente y sus superficies se apreciaban lateralmente, y podían estar ambas decoradas. Tal y como lo indica su nombre, su función fue ir al frente de las comitivas procesionales y guiar al contingente, en nuestro caso, de cofrades. El banderín podía ser de metal, madera, plata o de tela (damasco, lana, raso, brocatel de china, entre otros materiales). En el caso de ser de algún textil se colocaba sobre una estructura que lo sostenía. En su centro llevaba el escudo o imagen titular de la congregación bordado o pintado, por ejemplo, al óleo. Su color se vinculó a la devoción de la corporación y también a su tradición. A su vez, podía tener borlas y campanillas colgantes y estar rematado por una cruz colocada sobre la vara de plata, latón, madera, dorada u hoja lata.

32. El estandarte era una superficie colocada sobre una vara de madera, latón, o plata, esta última por lo general rematada por una cruz. Se fabricaba con diversos materiales, entre los que destacan los textiles (damasco, raso, lana de Francia, seda o tafetán). Podía llevar borlas, flecos, encaje o cordones. Por lo común, llevaba bordada, pintada o cincelada la imagen o devoción titular de la cofradía.



5a. Detalle de pintura del motivo eucarístico de dos ángeles adorando una Custodia en uno de los flancos de la caja de la estufa; y b) detalle de pintura de paloma con alas extendidas en uno de los flancos de la caja de la estufa. Este motivo se localiza en la parte superior de la escena de los ángeles adorando la Custodia. Museo de Sitio Casa de Morelos, Morelia. Fotos: Rosalba López López.

que el palio fue indispensable para esta función en los reinos hispánicos. De este modo, en la Nueva España convivieron ambos objetos, cada uno con su respectiva carga simbólica, y la elección de uno u otro se relacionaba con los caudales y miembros de cada cofradía y con las características de la parroquia en la que se ubicaba.

En específico, el coche fue propio de cofradías sacramentales por lo general con mayoría de españoles asentadas en entornos urbanos como la ciudad de Valladolid, donde, por ejemplo, en 1770 la cofradía sacramental de la Catedral de dicha urbe, fundada desde 1563, reafirmada en 1637 y cuyas constituciones se renovaron en 1778, poseía al menos un coche y destinó fondos para su compostura, para la librea u uniforme del cochero y para la cochera donde se resguardaba.³³

Sin embargo, en casos excepcionales el uso de uno u otro objeto también respondió a una tradición bien asentada. Por ejemplo, aunque la célebre Archicofradía del Santísimo Sacramento y Caridad de la Catedral Metropolitana, fundada desde 1538, contó con connotados miembros y fue de las más ricas de la Nueva España,³⁴ nunca empleó un coche para esta tarea pues tenía un cuerpo asalariado de monaguillos y varistas, quienes acompañaban y cargaban las varas del palio que resguardaba al sacerdote.

Ahora bien, junto con las fuentes escritas, cinco imágenes realizadas entre 1810 y 1850 (figs. 8-11)³⁵ que retratan el uso del coche en el traslado del viático

33. AGN, *Cofradías y archicofradías*, “Noticia del número de cofradías o hermandades que hay en esta provincia de Valladolid, época de su fundación y licencia, sus fondos, destino con que se erigieron, demandas que circulan con que permiso y su inversión”, vol. 18, exp. S, 1791, fs. 179-210. Citado en: Nelly Sigaut, “La fiesta de Corpus Christi en Valladolid de Michoacán en la época de los Austrias”, en *Arte y vida cotidiana en el Michoacán colonial*, ed. Sofía Irene Velarde Cruz (Morelia: Secretaría de Cultura del Gobierno de la República, 2017), 36 y 47.

34. Esta cofradía se estableció en 1538 en el convento de San Francisco y, hacia 1572, se trasladó a la Catedral Metropolitana. Entre sus filas se encontraban miembros del Consulado de Comercio y del cabildo catedralicio. Contó con numerosas indulgencias al estar agregada a la Archicofradía Sacramental de la basílica de Santa María sopra Minerva en Roma. Además, contó con dos capillas en la Catedral y con una sala de cabildos anexa. Bazarte Martínez, *Las cofradías de españoles en la Ciudad de México (1526-1860)*, 197-221.

35. Se encontraron tres imágenes más que no se muestran en este artículo: autor desconocido, *La procesión del viático*, 1825, litografía; Daniel Thomas Egerton, *Paso del viático. Vistas de México*, 1837, litografía; y autor desconocido, *El traslado del viático*, publicada en *El libro de mis recuerdos* de Antonio García Cubas. *Todas* pueden consultarse en mi tesis de doctorado en las páginas 437 y 438. Véase Ontiveros Valdés, “Signos de distinción en la sociedad novohispana”, <http://132.248.9.195/ptd2019/junio/0790255/Index.html>.



6 a) Parte frontal de la caja de la estufa. Se aprecia una pintura de Moisés sosteniendo las tablas de la ley, así como el interior de este carruaje; y b) pintura del triángulo alumbrando un ojo en la parte trasera de la caja de la estufa. Dicho motivo también remata el pulpillo o asiento exterior. Museo de Sitio Casa de Morelos, Morelia. Fotos: Rosalba López López.

nos permiten reconstruir el modo en que estos objetos se empleaban, así como sus características. En concreto, se conservan ilustraciones realizadas por artistas europeos “viajeros,” tales como el italiano Claudio Linati,³⁶ el británico Daniel Thomas Egerton,³⁷ el alemán o suizo Theubet de Beauchamp,³⁸ el alemán Carl Nebel,³⁹ y otra dibujada por el francés Pierre Frédéric Lehnert⁴⁰ y Fernando Bastin⁴¹ y litografiada por Urbano López. Aunado a esto, un artista desconocido realizó una litografía de este tema en 1825,⁴² y otro autor, también no identificado, elaboró la que se publicó en *El libro de mis recuerdos* de Antonio García Cubas en 1904.⁴³

Si bien estas imágenes tienen un valor documental, no hay que olvidar que se realizaron de acuerdo con la intencionalidad de cada artista. En sí, la representación de coches dentro de vistas de la ciudad no fue novedosa, pues se les había incluido desde los siglos xvii y xviii, pero lo particular en estas ilustraciones fue que se les retrataba en su función específica de trasladar la comunión

36. Claudio Linati (1790-1832) arribó a México en 1825 y trajo la primera maquinaria para establecer un taller de litografía. En 1828 publicó, en Bruselas, el libro *Costumes Civils, Militaires et Religieux du Mexique*. José N. Iturriaga de la Fuente, “Claudio Linati”, en *Litografía y grabado en el México del xix* (Ciudad de México: Inversora Bursátil, 1993), 63-70.

37. Daniel Thomas Egerton (1797-1842) tuvo una formación académica. Un par de años antes de su muerte, en 1840, publicó *Vistas de México por Egerton*. En México pintó 25 óleos y más de 100 acuarelas. Mario Moya Palencia, “El México de Egerton (1831-1842)”, en *Viajeros europeos del siglo xix en México* (Ciudad de México: Fomento Cultural Banamex, 1996), 88-90.

38. Theubet de Beauchamp llegó a México alrededor de 1816 y permaneció hasta 1828. Era de nacionalidad suiza o alemana. Su obra ha sido abordada por Sonia Lombardo de Ruiz, quien descubrió su álbum en Madrid. Sonia Lombardo de Ruiz, *Trajes y vistas de México en la mirada de Theubet de Beauchamp: trajes civiles y militares y de los pobladores de México entre 1810 y 1827* (Madrid y Ciudad de México: Turner/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2009).

39. Carl Nebel (1805-1855) fue arquitecto, diseñador y pintor de formación académica clasicista. José N. Iturriaga de la Fuente, “Carl Nebel”, en *Litografía y grabado en el México del xix* (Ciudad de México: Inversora Bursátil, 1993), 95-109.

40. Pierre Frédéric Lehnert nació en 1811, fue pintor, colorista, y realizó varios grabados y litografías.

41. Ferdinand Bastin (1836-1885) fue un dibujante y litógrafo francés, mientras que Urbano López fue un litógrafo que trabajó para la Estampería de Julio Michaud y Thomas y fue autor de las litografías del *Album pintoresco de la República Mexicana*, ca. 1850.

42. La obra del autor desconocido de 1825 se incluye en Lombardo de Ruiz y Beauchamp, *Trajes y vistas de México en la mirada de Theubet de Beauchamp*.

43. Antonio García Cubas, *El libro de mis recuerdos: narraciones históricas, anecdóticas y de costumbres mexicanas anteriores al actual estado social, ilustradas con más de trescientos fotograbados* (Ciudad de México: Porrúa, 1986).



7. Detalle del pulpillo en el tren trasero de la estufa. Museo de Sitio Casa de Morelos, Morelia. Foto: Rosalba López López.

a los enfermos, lo que constituyó un motivo recurrente para dichos artistas, quienes identificaron esta práctica como *pintoresca*.⁴⁴

Tal como se observa en dichas imágenes, la procesión del acompañamiento y traslado del viático por lo general iniciaba con un acólito o ministro con linterna y otro que portaba la campanilla con la que se hacía la señal al pueblo. Con frecuencia también se llevaba una mesa para instalar un altar temporal en la casa del enfermo al frente de la procesión. Los cofrades seguían estos elementos y llevaban luces, así como su guion o estandarte. Tanto el estandarte de una cofradía sacramental como unos ornamentados faroles de vidrio aparecen en la acuarela realizada por Theubet de Beauchamp (fig. 8), la cual resalta entre el resto de ilustraciones porque retrata el elaborado aspecto que

44. El término *pintoresco* aludió a una forma de aprehender la realidad que difiere del rigor científico y en la cual tuvo cabida una actitud de curiosidad ante lo desconocido. Pablo Diener, “Lo pintoresco como categoría estética en el arte de viajeros: apuntes para la obra de Rugendas”, *Historia (Santiago)* 40, núm. 2 (diciembre de 2007): 185-309, <https://doi.org/10.4067/S0717-71942007000200002> (consultado el 8 de septiembre de 2018).

podía tomar el acompañamiento cuando el convaleciente era una persona prominente. En esta imagen se aprecia un concurrido cortejo conformado por cofrades, quienes, en ocasiones, iban también a pie junto al *estribo*⁴⁵ del coche portando cirios y cuya función era abrir la puerta del coche al vicario o cura cuando descendía o ascendía.⁴⁶

Tras esta comitiva, iba el coche que trasladaba al sacerdote el cual a menudo condujeron los cocheros asalariados quienes, en las imágenes del siglo XIX, montan directo sobre las mulas del tiro en lugar de ir sentados en el pescante⁴⁷ o asiento delantero de los carruajes introducido desde la segunda mitad del siglo XVII.⁴⁸ No obstante, en el caso específico de las ya mencionadas cofradías de “cocheros del Santísimo Sacramento”, los cofrades (españoles adinerados) se encargaron de guiar el coche.

Como se ilustra en las imágenes de Linati, Lehnert y Bastin, y Nebel, en ocasiones cotidianas, el tiro del coche fue de dos mulas (figs. 9-11) y en las extraordinarias, como la capturada por Beauchamp, se podía incluir un tiro de seis mulas, indicativo de las más altas jerarquías, así como un lujoso coche “de gala” (fig. 8).

45. De acuerdo con el *Diccionario de Autoridades* de 1732, *estribo* es lo que se pone a los lados del coche para subir o bajar de él. Normalmente se compone de unas barras o varillas de hierro, entre las que se asienta una tabla para poner y afirmar el pie. Álvaro Recio Mir refiere que también se llamaba así a los espacios que quedaban entre los asientos de los coches pudiendo ocuparse por dos personas a cada lado, las cuales se disponían en un nivel inferior y asomadas al exterior. Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 69.

46. En la Ciudad de México, esto se describe en los “Cocheros y Lacayos del Santísimo Sacramento de la parroquia del Sagrario”, donde se les llama *lacayos*, y en los “Cocheros y Pajes del Santísimo de la parroquia de San Miguel”, donde se les denomina *pajes de estribo*. AGN, Regio Patronato Indiano, *Bienes Nacionales*, “Constituciones formadas para el gobierno y dirección de la Compañía de Cocheros y Lacayos del Santísimo Sacramento de la Parroquia del Sagrario de la Catedral Metropolitana”, vol. 947, exp. 18, 1802, f. 7v; y APSMA, *Asociaciones*, “Cuerpo de Cocheros y Pajes del Santísimo Sacramento”, 1802-1803, caja 219, f. IV. A su vez, era parte de las funciones de la Congregación de Lacayos Españoles del Santísimo Sacramento de la parroquia de la Asunción en la ciudad de Veracruz. Archivo General de Indias (en adelante AGI), *Indiferente general*, 191, citado en David Carbajal López, “Devoción, distinción y utilidad. La reforma de las cofradías novohispanas y el culto del Santísimo Sacramento 1750-1820”, *Hispania Sacra* LXVIII, núm. 137 (junio de 2016): 377-389, <http://hispaniasacra.revistas.csic.es/index.php/hispaniasacra/article/view/481/482> (consultado el 10 de julio de 2019).

47. Asiento delantero en el exterior de un coche de caballos, desde donde el cochero gobierna las mulas o los caballos.

48. Galán Domingo, *Historia del carruaje en España*, 97-100.

Cabe señalar que, de la mano de las cofradías sacramentales, conforme transcurría la segunda mitad del siglo XVIII y XIX, cuando el uso del coche era ya práctica frecuente, se afianzó la participación de una escolta militar dentro del traslado del viático y otras procesiones eucarísticas, lo cual adicionó solemnidad a estas funciones.⁴⁹ Tal y como se indicó en las *Reales Ordenanzas del Ejército* de 1768,⁵⁰ lo más frecuente fue que dos militares se ubicaran a ambos flancos del coche. Sin embargo, si la ocasión lo ameritaba, asistía una escolta más compleja. Esta última la vemos en la ya mencionada imagen de Beauchamp (fig. 8), en la cual se aprecian oficiales en lugar del reglamentario par de soldados.

Al llegar a casa del enfermo, por lo común, los cofrades esperaban afuera junto con el coche, aunque en ocasiones entraban a los aposentos, si éste era de un cofrade. Para administrar el viático se preparaba el altar portátil (o mesa con su mantel) sobre el que se colocaba la hostia y en la vivienda se acomodaban los elementos esenciales para administrar la confesión, comunión y bendecir al enfermo⁵¹ junto con un crucifijo chico que se le daba a éste para que lo adorara. Esta práctica solía ocurrir de día y sólo se llevaba de noche en caso de extrema urgencia, sin embargo, había cofradías como las del “acompañamiento del Santísimo Sacramento” que lo hacían sólo durante este turno.

Sin duda, la participación de los cofrades en estas tareas demandó un compromiso de tiempo, por lo que algunas cofradías optaron por pagarle a otras personas para realizar el acompañamiento o admitieron como cofrades a miembros sin costo alguno con la condición de que se encargaran del acompañamiento.⁵²

49. La introducción de los militares en el culto eucarístico también se vincula con la profesionalización que tuvieron los militares en ese tiempo. Evelyn Venegas Arenas, “La fiesta del Corpus Christi en la Ciudad de México durante la primera mitad del siglo XIX. Rastreo de antecedentes hispanos y novohispanos”, tesis de licenciatura en Historia (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras, 2007), 63.

50. Pedro Luis Pérez Frías, “El ejército español y la cultura cristiana: un patrimonio inmaterial olvidado”, en *Patrimonio inmaterial de la cultura cristiana* (San Lorenzo de El Escorial: Ediciones Escorialenses, 2013), 473-490, en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4715158> (consultado el 5 de abril de 2017).

51. Se incluyó una ampolla con agua, un paño para purificar los dedos del sacerdote, un vaso de vidrio en un plato para dar la absolución al enfermo, y una toalla limpia para su pecho.

52. Se guarda constancia documental de esta práctica a partir de las últimas décadas del siglo XVIII y durante principios del XIX. Ejemplo de ello es la Cofradía y Acompañamiento del Santísimo Sacramento, en la cual se admitieron 33 hermanos del farol sin pagar aportación alguna por asentarse en la cofradía o cornalillo semanal con la condición de que acompañarían al

Los carruajes como coches “de respeto”

Junto con el uso que tuvieron en el traslado del viático, la presencia de los coches, como es el caso de la estufa de la Casa de Morelos, al final de las comitivas procesionales asociadas a la Eucaristía desde mediados del siglo XVIII se explica como una señal más de honrar a la Divina Forma. De la mano de dicho simbolismo, su introducción también tuvo un carácter pragmático pues, en caso de mal tiempo, se retiraba la hostia de la Custodia y se transportaba en su interior.⁵³ Sin duda, su presencia honorífica fue más destacada pues, en ocasiones, varios coches sacramentales se integraron a la procesión y se acomodaron de acuerdo con el orden de preeminencias indicado por las jerarquías y afiliaciones.

Conforme a su carácter honorífico, se llamaron coches “de respeto” desde mediados del siglo XVIII,⁵⁴ periodo durante el cual localicé la primera referencia sobre este uso dentro del *Diario Manual de 1751*, donde se describe la inclusión del coche “que sirve de Sagrario al Sacramento cuando se lleva por viático a los enfermos con seis mulas y dos cocheros”⁵⁵ al final del cortejo de la procesión del Corpus de la Catedral de la Ciudad de México.⁵⁶

De este modo, a lo largo del siglo XVIII y buena parte del XIX, el coche se volvió un elemento usual en el Corpus de la Catedral Metropolitana y en el de otras ciudades como pudo haber sido Valladolid, la cual tomó como modelo los protocolos seguidos en la ciudad de México y en Puebla.⁵⁷ Lo anterior debido a que, junto con el ya referido acompañamiento militar, el coche se conside-

viático todos los días. Ontiveros Valdés, “Signos de distinción en la sociedad novohispana: las cofradías de la Ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII”, 160-167.

53. Recio Mir, “Los coches de Dios. Carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”.

54. En 1754 Castro Santa-Anna menciona que detrás de su majestad bajo palio iba “de respeto” una rica estufa con seis mulas. José Manuel de Castro Santa-Anna, *Diario de sucesos notables*, vol. 6 (Ciudad de México: Imprenta de Juan R. Navarro, 1857), 245.

55. Archivo del Cabildo Catedral Metropolitana de la Ciudad de México, “Diario manual de lo que en esta santa Iglesia Catedral Metropolitana de México se practica y observa en su altar, coro y demás que le es debido en todos y cada uno de los días de el año. Arreglado en todo a su erección, estatus, cartilla, costumbres, fundaciones y rúbricas. Para su más puntual e inviolable observancia. Hecho por el muy ilustre Venerable Señor Deán y Cabildo, 1751”, f. 60.

56. La festividad de Corpus fue una de las más importantes del calendario novohispano. En la Ciudad de México el Corpus de la Catedral Metropolitana, costeadado por el cabildo civil, se celebró desde la primera mitad del siglo XVI y, del mismo modo, cada parroquia organizó su propio Corpus.

57. Mazín Gómez, “La catedral de Valladolid y su cabildo eclesiástico”, 23.



8. Theubet de Beauchamp, *La carroza del Santísimo* (Viatique porté aux malades de consideration à Mexico), ca. 1810-1827, acuarela, Real Biblioteca de Madrid, tomado de Sonia Lombardo de Ruiz, *Trajes y vistas de México en la mirada de Theubet de Beauchamp* (vid supra n. 36), 261.

ró durante el periodo reformista como un elemento que sumaría decencia y solemnidad a dicha función en lugar de “distraer” a los fieles como fue el caso de las tarascas, gigantes o cabezudos, antes parte importante de esta procesión.

De manera paralela, los coches también se ubicaron al final de otras procesiones como la organizada con motivo del cumplimiento pascual para los presos del arzobispado, es decir, para que los presos acataran la obligación de comulgar en Pascua. Como ejemplo de lo anterior, en 1753, Castro Santa-Anna, refirió el uso de una rica estufa al final de dicho cortejo.⁵⁸ Al mismo tiempo, localicé la referencia de que, a principios del siglo XIX, el coche se colocó también al final de la comitiva dirigida hacia casa de algún parroquiano, yendo el preste en este caso bajo palio.⁵⁹ Tras haber tratado el modo

58. Castro Santa-Anna, *Diario de sucesos notables*, 245. El texto de Álvaro Recio Mir me condujo hacia esta referencia. Recio Mir, “Los coches de Dios. Carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”, 277.

59. Dicho uso fue tardío. Por ejemplo, en la Corporación de Caballeros Cocheros del San-

en el que se usaban los coches eucarísticos, a continuación, se abordan sus variantes y características.

Los coches eucarísticos

Como se ha señalado, en las urbes novohispanas distintos tipos de carruajes se pusieron al servicio de la Eucaristía. En ocasiones, las cofradías costearon los gastos de la manufactura de sus coches y los comisionaron a algún maestro carrocerero,⁶⁰ pero también se dio el caso de que virreyes o marqueses donaran sus suntuosos coches a las cofradías sacramentales “en señal de humildad” para ceder su lujo al servicio del culto sacramental con el fin de reiterar, así, un ceremonial regio. Como ejemplo de este tipo de prácticas, en 1720, la Archicofradía de San Miguel bajo el patrocinio del Santísimo Sacramento asentada en la parroquia de San Miguel Arcángel de la Ciudad de México empleó un forlón donado por el virrey Baltasar de Zúñiga y Guzmán.⁶¹ De este modo, en las funciones cotidianas de la cofradía su uso reflejó la humildad del virrey al ser por todos conocido a quien le había pertenecido originalmente.

Sin embargo, cabe tomar en cuenta que no todos los coches empleados por las cofradías sacramentales se ornamentaron con tal profusión o lujos extremos como los donados por el virrey o algún noble. En sí, el lujo o sobriedad de los carruajes correspondió al tipo de ocasión en el que se usaba, así como con el prestigio y caudales de una cofradía, y las preferencias de sus

tísimo Sacramento de la parroquia de San Sebastián en la Ciudad de México, si el enfermo era de la parroquia la Sagrada Forma iría bajo palio yendo atrás la estufa como coche de respeto. Por otra parte, si el enfermo radicaba fuera de la parroquia iría el sacerdote en la estufa, pero se bajaría dos cuadras antes para llevar la Sagrada Forma bajo palio. AGI, “Testimonio del expediente promovido por el cochero mayor de los Distinguidos del Santísimo de la parroquia de San Sebastián sobre aprobación de sus constituciones”, México, 2702, 1819, f. 5, hojas sueltas.

60. Por ejemplo, en 1808 el cochero mayor de la cofradía de cocheros de la Parroquia de San Pablo, en la Ciudad de México, denuncia que había dado como adelanto 240 pesos más un coche usado a un maestro carrocerero para que hiciera un nuevo coche “de gala”. AGN, *Indiferente virreinal*, “Parroquia de San Pablo; el cochero mayor denuncia la entrega de un coche usado a Mariano Artigas, maestro Carrosero, por el tesorero de la Cofradía”, 1808, caja 3334, exp. 15.

61. El uso que las cofradías dieron al coche no estuvo exento de pleitos, pues, por ejemplo, entre 1762-1764, dicha cofradía sostuvo un pleito con el cura de la parroquia para ver quién debía cubrir los gastos del forlón. AGN, *Indiferente virreinal*, “Cofradía del Santísimo Sacramento, sobre su manutención, gastos en enfermos”, 1762-1764, caja 3317, exp. 026.



9. Claudio Linati, *El paso del viático*, 1828, litografía, tomada de Sonia Lombardo de Ruiz, *Trajes y vistas de México en la mirada de Theubet de Beauchamp* (vid. supra n. 36), 56.

dueños. Por añadidura, las características de los carruajes empleados para el culto eucarístico también se vincularon con las mudanzas de tipología entre las carrozas de tipo francés con tallas más abigarradas, como la de nuestra estufa de Morelia, y las más sencillas de tipo inglés empleadas con más frecuencia a partir de finales del siglo XVIII. Las últimas están representadas en la mayor parte de las imágenes del siglo XIX donde se plasmó el traslado del viático (figs. 9-11) y se caracterizaron por tener dos colores lisos brillantes y por sus labores de charolado.⁶²

No obstante, con el paso de los años la fastuosidad de los coches empleados en ocasiones de primera clase no desapareció y se adaptó a los nuevos gustos ya que, por ejemplo, Antonio García Cubas describe que la estufa de gala que desfiló en el Corpus de la Catedral Metropolitana en épocas del general Santa-Anna, fue de carey y cristales sostenidos por marcos de plata.⁶³

Como era de esperarse, hasta bien entrado el siglo XIX, llegaron a convivir ambas tipologías en las calles de la Ciudad de México y otras urbes, y sus parroquias poseían ya sea una o varias estufas. Por ejemplo, en 1815, la cofradía

62. Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 262.

63. García Cubas, *El libro de mis recuerdos: narraciones históricas, anecdóticas y de costumbres mexicanas*, 480.

sacramental de la parroquia de San Miguel de la Ciudad de México era propietaria de dos estufas para el Santísimo.⁶⁴ De acuerdo con lo anterior, con seguridad varias cofradías sacramentales asentadas en diversas ciudades destinaron buena parte de sus caudales a la manutención de los coches la cual incluyó, al menos, los costos de una cochera, el gasto en mantener al tiro de mulas, las reparaciones del carruaje y el salario y vestimentas de los lacayos y cocheros.

La estufa de la Casa de Morelos

Como se ha adelantado, la estufa de la Casa de Morelos⁶⁵ tiene grandes dimensiones e incluye relieves, pinturas y esculturas asociados al culto sacramental (figs. 2a-7), por lo que es posible decir que fue una estufa “de gala”. A excepción de hace algunos años, cuando permaneció por un tiempo en el ex convento de Cuitzeo, en Michoacán, el coche que nos ocupa se ha localizado, al menos desde los años cuarenta, en su emplazamiento actual declarado monumento nacional desde 1930.

En lo que respecta a sus elementos constructivos, como era usual en los coches empleados para diversos fines, la estufa de la Casa de Morelos está conformada por diversos sistemas y elementos que corresponden con su funcionalidad, los cuales son claramente señalados por Gustavo Alemán Castañeda.⁶⁶ Se trata del sistema de rodamiento y dirección, del sistema de suspensión que amortiguaba al vehículo, y del interior y exterior de la caja de madera donde viajaban los pasajeros (figs. 2a y b).

En primer lugar, la estufa de la Casa de Morelos presenta un sistema de rodamiento y dirección conformado por cuatro ruedas ensambladas a los ejes

64. Además de la parroquia de San Miguel, en un padrón se afirma que la parroquia de la Santa Cruz, Santa María y San José de la Ciudad de México también poseían un coche. AGN, *Indiferente virreinal*, “Padrón de coches formulado en esta capital”, caja 6195, exp. 56, 1815, hojas sueltas, citado en Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España*, 235.

65. Agradezco a Diana Alvarado Martínez, directora del Museo de Sitio Casa de Morelos, las facilidades que me brindó para poder estudiar y fotografiar esta estufa.

66. Agradezco a Gustavo Alemán Castañeda por explicarme la manera en la que estaban contruidos los carruajes novohispanos. Esta información fue fundamental para este artículo. Véase Gustavo Alemán Castañeda, “Proyecto de conservación de la carroza Orendain I, perteneciente al Museo Regional de Guadalajara. Pautas y lineamientos para la conservación de carrozas a partir de un estudio de caso”, tesis de licenciatura en Restauración de Bienes Muebles (Guadalajara: Escuela de Conservación y Restauración de Occidente, 2011).



10. Dibujada por Pierre Frédéric Lehnert y Fernando Bastin y litografiada por Urbano López, *Vista de Aguascalientes*, 1850, estampa, Biblioteca Nacional de España, Madrid. Publicada en *Álbum pintoresco de la República Mexicana* (Ciudad de México: Estampería de Julio Michaud y Thomas, 1850), 31.

delantero y trasero y una quinta rueda ubicada en el eje delantero. Como era lo usual, las ruedas delanteras tienen un menor tamaño que las traseras, ya que esto hacía más eficiente el gasto de energía de los animales de tiro y hacía más fácil dirigir el coche. Por su parte, el sistema de suspensión es de tipo elíptico y consta de correas, muelles y un soporte adicional colocado a ambos lados de la caja. Este tipo de suspensión se incorporó a los carruajes a principios del XIX y proveía una mayor estabilidad a la caja, lo que disminuía la vibración y el balanceo excesivo, y aumentaba, así, la comodidad del viajero.⁶⁷

Ahora bien, la caja de la estufa es de forma rectangular con la parte inferior redondeada e incluye en su exterior ocho espacios o ventanas y dos puertas laterales. Para ingresar y salir del carruaje se ocupaba un estribo metálico con un mecanismo retráctil, el cual incluye dos peldaños y una alfombra dorada en la parte superior (fig. 3). Tal y como se aprecia en una fotografía de los

67. Alemán Castañeda, “Proyecto de conservación”, 16.

años cuarenta, publicada en el libro *Carruajes, sillas, jaeces* (fig. 12),⁶⁸ antes la caja también contaba en sus flancos con dos lámparas de aceite que iluminaban el paso del coche.

Del mismo modo que un buen número de carruajes novohispanos de finales del siglo XVIII y principios del XIX, la caja de la estufa se pintó con dos secciones de colores. En específico, se empleó negro en la parte superior y azul en la sección inferior, la cual está rodeada por guirnalda doradas con motivos fitomorfos entre los que resaltan la vid y las espigas, ambos símbolos eucarísticos. Esta misma selección de colores se distingue también en la estufa del Museo de Guadalupe en Zacatecas datada en el siglo XIX (fig. 1b) y en otra representada en una ilustración de Daniel Thomas Egerton del traslado del viático en Aguascalientes (1837),⁶⁹ por lo que es posible decir que fue un color recurrente en los coches eucarísticos durante el siglo XIX.

En cuanto a los motivos iconográficos localizados en el exterior de la caja, así como en otras secciones de este carruaje, buen número de ellos se relacionan con el culto eucarístico por lo que se plasmaron en diversos tipos de objetos, propiedad de las cofradías sacramentales en los reinos hispánicos; mientras que otros remiten a los preceptos de la Iglesia y a la naturaleza omnisciente de Dios Padre. En sí, entre los coches que se han conservado o los que se representaron en el siglo XIX, la estufa de Morelos es la que cuenta con una mayor profusión de elementos iconográficos asociados directamente con la Eucaristía, los cuales se detallan a continuación.

En primer término, dentro de los motivos que decoran esta estufa destacan las dañadas pinturas en su caja. En este sentido, pintar la caja de los carruajes con diversos tipos de motivos o escudos alusivos a sus propietarios fue una práctica común en los reinos hispánicos. Entre las pinturas de la estufa de Morelia destaca en uno de sus flancos el motivo, de origen medieval, de la Custodia adorada por dos ángeles (fig. 5a), el cual fue usado con frecuencia por las cofradías sacramentales peninsulares y novohispanas en sus guiones o estandartes y en sus sumarios de indulgencias y patentes.⁷⁰ Sobre el motivo de la Custodia se adivina una paloma blanca con las alas extendidas (fig. 5b), en

68. Francisco Javier Hernández, *Carruajes, sillas, jaeces* (Ciudad de México: Arte, 1948).

69. Dicha gama cromática se retrata en el coche plasmado en la litografía de Daniel Thomas Egerton, *Paso del viático, vistas de México*, 1837.

70. Entre ellos se encuentran los de la Esclavitud del Santísimo Sacramento de la parroquia de la Santa Veracruz de la Ciudad de México y el de la Cofradía del Santísimo Sacramento y Nuestra Señora del Rosario de la iglesia parroquial de Tepetzotlán.



11. Carl Nebel, *Interior de Aguascalientes*, litografía, 1829-1834, tomada de *Viaje pintoresco y arqueológico sobre la parte más interesante de la República Mexicana: en los años transcurridos desde 1829 hasta 1834*, ed. Justino Fernández (Ciudad de México: Porrúa, 1963).

alusión a Jesucristo en su transformación eucarística; mientras que en la parte frontal de la caja se representa a Moisés sosteniendo las tablas de la ley (fig. 6a) y en la trasera se incluye un triángulo alumbrado por un ojo (fig. 6b), vinculado con la Trinidad⁷¹ y con la imagen de Dios Padre en su papel omnisciente.

Por otra parte, en el tren trasero y delantero de la estufa destacan también otros elementos que añadieron mayor espacio y capacidad a la estufa y que, del mismo modo, tuvieron una función decorativa. Tal es el caso del pulpitiño o asiento de madera con estribos ubicado en el tren trasero, el cual fue por lo común empleado por los lacayos, o en este caso, por los cofrades que acompañaron al coche portando luces (figs. 6b y 7). Dicho elemento está rematado por el relieve de un triángulo alumbrado por un ojo, también presente en la caja e identificado en el exterior del carruaje retratado en una vista de Aguascalientes de 1850 (fig. 10), bajo el cual se distinguen de nuevo los motivos de la vid y espigas de trigo relacionados con el pan y el vino que se transforman en el cuerpo y la sangre de Cristo.

71. Louis Réau y Daniel Alcoba, *Iconografía del arte cristiano*, vol. I, t. I (Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996), 40.

Asimismo, en el tren delantero de la estufa, resalta la presencia de un compartimento hueco de madera con una cubierta que se abre y cierra en su parte frontal por medio de una cerradura, al cual llamamos portaequipajes o cajuelilla (fig. 4a). En su interior, pintado con un tono azul claro, pudieron guardarse algunos elementos propios del culto eucarístico y también algún otro tipo de objetos y enseres durante trayectos más largos.

Es importante señalar que dicho portaequipajes o cajuelilla sobresale del resto de los carruajes asociados al culto eucarístico que se han conservado o que fueron retratados porque, aunque está en el lugar que solía ocupar el pescante o asiento forrado con ricos textiles donde se sentaban los cocheros, en este caso incluye relieves y esculturas, y su función fue la de guardar objetos. De acuerdo con lo anterior, los cocheros que guiaron esta estufa se sentaron directo sobre las mulas del tiro, fungiendo como postillones.

En cuanto a su ornamentación, el portaequipajes o cajuelilla, en la parte frontal, presenta el motivo muy dañado de la Custodia adorada por dos ángeles que hemos mencionado líneas arriba, y a ambos flancos ostenta relieves del Sagrado Corazón (fig. 4a), mientras que a modo de remate se identifica una escultura del cordero místico que descansa sobre una cruz la cual prefigura la Pasión de Cristo (fig. 4b). Como se aprecia en la fotografía de la estufa de los años cuarenta (fig. 12), antes el cordero estuvo rodeado por un halo, pero ha perdido ese elemento. La figura del cordero místico, pero de una dimensión más pequeña, también se identifica en el tren delantero de un coche del siglo XVIII que se conserva en el Museo de Guadalupe de Zacatecas (fig. 1a). Lo anterior nos hace suponer que este motivo tan frecuente en la iconografía eucarística fue también incorporado a los coches empleados para este fin.

Si bien hasta este momento hemos destacado el exterior de la estufa, su interior también se encontró ricamente vestido. Tal y como era común en este tipo de vehículos, la estufa de Morelia cuenta con dos asientos donde se sentaban el o los preladados, así como elementos de tapicería en tono dorado con galones bordados con motivos fitomorfos sujetos con tachuelas. Del mismo modo, algunos restos de textiles dorados están en el cielo, asientos y cortinas (figs. 3 y 6a).

Ahora bien, aunque no se conoce con certeza la procedencia exacta de la estufa de Morelia, de acuerdo con su profusa ornamentación, con seguridad perteneció a una cofradía sacramental prominente con miembros españoles durante el primer cuarto del siglo XIX, como la que he mencionado que estuvo congregada en la Catedral de Valladolid y a finales del siglo XVIII costeó la



12. Fotografía de la estufa de Morelia, publicada en Francisco Javier Hernández, *Carruajes, sillas, jaeces* (Ciudad de México: Arte, 1948).

manutención de un carruaje.⁷² Como muestra del poder adquisitivo y prestigio de dicha cofradía, ella contó entre sus filas desde el siglo XVII con los capitulares del Cabildo Catedral de Valladolid de Michoacán⁷³ por lo que es de esperarse que tuvieran fondos necesarios para costear uno o varios coches.

De acuerdo con lo anterior, la estufa “de gala” que nos ocupa bien pudo haberse empleado para el traslado del viático a un personaje distinguido, ocasión en la cual estuvieron presentes los cofrades, quienes acompañaron a dicho carruaje ya sea a pie o en el pulpillo portando luces y que fueron escoltados

72. AGN, *Cofradías y archicofradías*, “Noticia del número de cofradías o hermandades que hay en esta provincia de Valladolid, época de su fundación y licencia, sus fondos, destino con que se erigieron, demandas que circulan con que permiso y su inversión”, vol. 18, exp. S, año 1791, fs. 179-210. Citado en: Sigaut, “La fiesta de Corpus Christi en Valladolid de Michoacán en la época de los Austrias”, 47.

73. Mazín Gómez, “La catedral de Valladolid y su cabildo eclesiástico”, 25.

por al menos dos militares. Del mismo modo, conforme al protocolo establecido desde mediados del siglo XVIII en la Catedral Metropolitana, es posible que la estufa de Morelia haya fungido como coche de respeto durante la procesión del Corpus de Valladolid a principios del siglo XIX cuando se utilizaba un tiro de cuatro o seis mulas y se incluía un complejo acompañamiento militar. Sin embargo, no es posible excluir que la estufa provenga de alguna cofradía sacramental asentada en otra ciudad dada la amplia movilidad y carencias de catalogación del patrimonio tangible de México.

No obstante lo anterior, sin duda, la estufa de la Casa de Morelos es un claro referente del tipo de coches “de gala” ornamentados con motivos eucarísticos que circularon en la Nueva España, los cuales convivieron con otros tipos de carruajes empleados para el mismo fin. La elección de uno u otro atendió a las afiliaciones, caudales y prestigio de cada cofradía y también al cambio de gusto que se dio en los carruajes a medida que avanzó el siglo XIX.

A modo de cierre

Aunque la introducción de los coches en algunas funciones del culto eucarístico fue temprana (al menos a partir de 1697), su uso se extendió de manera paulatina y no implicó que se dejara de emplear el palio, objeto con una tradición y simbolismo bien afianzados. Además de trasladar al preste, en procesiones de primera clase, como Corpus, el coche se encontró al final de la comitiva como un componente honorífico que lo despojaba, así, de su función de trasladar y lo transformaba en un personaje más de la procesión.

Tal y como atestiguan las imágenes del traslado del viático del siglo XIX, cuyo conjunto temático se identificó en mi tesis doctoral y que reclama un análisis más detallado, todo parece indicar que la presencia del coche en el traslado del viático y en otras procesiones fue cada vez más común en las ciudades novohispanas, entre las que se encontró la antigua Valladolid, donde posiblemente circuló la estufa de la Casa de Morelos. No obstante, a partir de la extinción de las cofradías, en la segunda mitad del siglo XIX, hubo cambios en la organización de esta función indispensable para la vida cotidiana novohispana y los objetos propiedad de estas corporaciones, entre los que se encontraron los coches, se perdieron o fueron desperdigados.

Sin lugar a dudas, el análisis de los coches como objeto de estudio dentro de las artes suntuarias presenta un terreno fértil y, en buena medida, poco

explorado. Lo anterior atiende a que, en especial desde el siglo XVI y con mayor énfasis a mediados del siglo XVIII y a lo largo del siglo XIX, el coche reflejó las identidades y jerarquías e hizo patente las excepciones que se hicieron en sus usos y apariencia de acuerdo con su fin piadoso, el cual reiteró un ceremonial regio. En el empleo del coche convergieron, entonces, una multiplicidad de capas de significación que muestran los entrecruces que se dieron en el complejo entorno corporativo novohispano, dentro del cual, las cofradías fueron protagonistas. ❀