

ENTRE AMOR Y MARTE. EL CARRO TRIUNFAL  
DURANTE LOS REINADOS DE CARLOS IV  
Y FERNANDO VII

BETWEEN EROS AND MARS. TRIUMPHAL  
CHARIOTS DURING THE REIGNS OF CARLOS IV  
AND FERNANDO VII OF SPAIN

FRANCISCO OLLERO LOBATO  
Universidad Pablo de Olavide  
<https://orcid.org/0000-0003-2548-709X>

---

Recibido: 18/05/2020 Evaluado: 12/11/2020 Aprobado: 17/11/2020

**RESUMEN:** Estudiamos en este artículo las representaciones de carros triunfales durante los primeros años del siglo XIX en España, en un período cronológico correspondiente a los reinados de Carlos IV y Fernando VII. Nos centramos en aquellos transportes representativos que portaron de manera física a los monarcas o héroes militares en las entradas reales o cortejos fúnebres durante los convulsos años del fin del Antiguo Régimen y Guerra de Independencia. Pretendemos analizar los antecedentes iconográficos inmediatos y las referencias culturales y políticas del contexto histórico donde se resucita esta imagen a lo romano del vehículo triunfal.

*Palabras clave:* monarquía hispánica, siglo XIX, Carlos IV de España, Fernando VII de España, celebraciones públicas, entradas reales, carro triunfal.

**ABSTRACT:** This article studies visual representations of triumphal chariots during the first years of the 19th century in Spain, those that coincide with the reigns of Carlos IV and Fernando VII. It focuses on those representative transports that physically carried monarchs or military heroes at the royal entrances or funeral processions during the turbulent years of the end of the ancien regime and the War of Independence against Napoleon. The work analyses iconographic antecedents and cultural and political references of the historical context where this Roman image of the triumphal vehicle is resurrected.

**Keywords:** Hispanic Monarchy, 19th Century, Charles IV, Ferdinand VII, Public Celebrations, Royal Entries, Triumphal Chariot.

El carro triunfal adquirió un interés fundamental como recurso de la fiesta *all'antica* durante el Renacimiento italiano. El humanismo literario supuso la relectura de los textos latinos que describían los *adventus* y los triunfos de la República y el imperio, en especial a Livio, el triunfo de Nerón descrito por Suetonio o el de Tito por Flavio Josefo. En ellos, el uso del transporte representativo tirado por caballos blancos o con el acompañamiento de los vencidos se convierte en una referencia para los cortejos victoriosos o las entradas reales de poderosos y gobernantes de las ciudades italianas. Ya en 1326 el condotiero Castracani hará una entrada en la ciudad de Lucca con un carro triunfal conducido por prisioneros. En 1443 Alfonso V de Aragón será recibido en Nápoles sentado en un carro a lo clásico bajo un baldaquino.<sup>1</sup> La propia actividad de los humanistas sirvió para organizar la descripción de las entradas triunfales, como hizo Bindo Flavio en la parte que redactó en 1459 de la obra *Roma Triumphans*.<sup>2</sup>

Los *Trionfi* de Petrarca y sus ediciones posteriores permitieron ampliar la capacidad de significación de los carros, que se transformaron en soportes también de alegorías mitológicas en el marco de la *concordatio* de la cultura clásica y cristiana. Por ello, además de participar en las entradas reales concebidas a lo clásico, los carros se convertirían en portadores de significados sobre la misión y valores de los monarcas, de la virtud pública o de aspectos religiosos, como sucede en las fiestas florentinas del Quattrocento cuando tales vehículos aparecen en los cortejos dedicados a celebrar el día de San Juan Bautista como patrono de la ciudad, divulgándose posteriormente en otros festejos ciudadanos o privados. Con ello ya se anuncia el doble empleo del carro triunfal durante la Edad Moderna, en su versión más literal, aquella que lo convierte en vehículo directo del

1. Véase BONNER MITCHELL: *Italian Civic Pageantry in the High Renaissance. A Descriptive Bibliography of Triumphal Entries and Selected other Festivals for State Occasions (1494-1550)*, Firenze: Olschki, 1979.

2. Menciona la abundante bibliografía sobre la entrada de Alfonso V el Magnánimo JOAN MOLINA FIGUERAS: «De la historia al mito. La construcción de la memoria escrita y visual de la entrada triunfal de Alfonso V de Aragón en Nápoles (1443)», *Codex Aquilarensis*, 31, 2015, pp. 201-232, nota 3.

cuerpo físico del héroe o monarca, y esta otra donde se trata de una escena móvil de alegorías y metáforas del poder que se reconstruye en el ámbito de lo festivo.<sup>3</sup>

Además del recibimiento de Alfonso V en Nápoles, el carro triunfal al modo clásico y en su acepción literal se relaciona con los monarcas ibéricos en otras ocasiones. El rey Juan II de Aragón entraría en Barcelona en octubre de 1473, sobre un carro cubierto por un brocado morado y sobre un asiento real, transporte llevado por caballos blancos. Aunque se mantuvo en ese recibimiento la costumbre tradicional de ingresar en la urbe bajo palio y flanqueado por caballeros y ciudadanos, esta alteración a lo triunfal del rito se explica por la emulación del ya famoso recibimiento napolitano de su hermano y como una exaltación particular del monarca en el contexto bélico de la guerra del Rosellón contra el rey francés.<sup>4</sup> La celebración en Roma de la toma de Granada en 1493 incluyó un proyecto de entrada triunfal, ya compuesta al modo romano y organizada por el cardenal Rafael Riario, donde se propuso como vehículo para las figuras de los Reyes Católicos un carro de triunfo, con los vencidos nazaries a sus pies.<sup>5</sup>

Sin embargo, este elemento quedará generalmente obviado como transporte material en los recibimientos posteriores de los monarcas hispánicos por las ciudades de la península Ibérica. No hay constancia del uso de este vehículo, aunque aparezca como parte del repertorio de imágenes en los ornatos de sus arquitecturas efímeras, en las entradas de Fernando el Católico tras su vuelta de Italia, que se toman como origen de la incorporación de una estética a lo romano en tales celebraciones públicas; ni siquiera en el periplo italiano de Carlos V en la triple coronación en Bolonia, tras su regreso de la campaña de Túnez en 1535 y 1536 o en la entrada en Milán en 1541.<sup>6</sup> Sea su

3. Trata de esta cuestión, con referencia a los principales autores de esta «suspensión» restitutoria de la fiesta, GIUSEPPINA LEDDA: «Recrear la manifestación festiva “para que la vea quien no la vio y quien la vio la vea segunda vez”: cultura y comunicación visuales a través de las relaciones de fiestas públicas», en PEDRO MANUEL CÁTEDRA GARCÍA (dir.): *Géneros editoriales y relaciones de sucesos en la Edad Moderna*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2013, pp. 231-248.

4. PEDRO ABARCA: *Segunda parte de los Anales históricos de los Reyes de Aragón*, Salamanca: Imp. de Lucas Pérez, 1684, 1473, 7, p. 279; MIGUEL RAUFAST CHICO: «Ceremonia y conflicto: Entradas reales en Barcelona en el contexto de la guerra civil catalana (1460-1473)», *Anuario de Estudios Medievales*, 38, 2, 2008, pp. 1037-1085.

5. ÁLVARO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA MIRALLES: «Imagen de los Reyes Católicos en la Roma pontificia», en *En la España Medieval*, 2005, 28, pp. 259-354, especialmente 302-303.

6. En el caso de Fernando de Aragón las entradas triunfales en las ciudades castellanas tras su vuelta de Nápoles son interpretadas por Miguel Falomir como un paréntesis a lo clásico, con una comprensión imperial de su vocación bélica en Italia, de breve éxito por el marcado carácter neogotocista, tradicional y de tintes nacionalistas de los contenidos que son preferidos durante los recibimientos (MIGUEL FALOMIR FAUS: «Las entradas triunfales de Fernando el Católico en España tras la conquista de Nápoles», *VI Jornadas de Arte. La visión del mundo clásico en el arte español*, Madrid: CSIC, 1993, pp. 49-55). El emperador Carlos se hace ingresar en las ciudades italianas en burro, con las evidentes referencias virtuosas y cristológicas, y mayoritariamente en caballo, en muchas ocasiones bajo baldaquino. Véase JOSÉ MIGUEL MORALES FOLGUERA: «Las entradas triunfales de Carlos V en Italia», DOMINGO SÁNCHEZ-MESA MARTÍNEZ y JUAN JESÚS LÓPEZ-GUADALUPE MUÑOZ (eds.): *Diálogos de Arte. Homenaje al profesor Domingo Sánchez-Mesa Martín*, Granada: Universidad de Granada, 2014, pp. 327-342.

ausencia motivada por una austeridad de carácter nacionalista, erasmista o estoica, predomina la montura equina de los reyes hispánicos como tradición unida al ideal caballeresco. La introducción del ceremonial de la Corte de Borgoña y la consolidación de Madrid como capital y corte desde 1561 incorporó de manera paulatina el uso del carruaje, más cercano como transporte representativo al clásico del carro triunfal.<sup>7</sup> Pese a ello, el caballo será el recurso esencial en el recibimiento ciudadano, como consta en la etiqueta para la primera entrada ceremonial en la villa de Madrid de los monarcas tras su exaltación al trono durante los Austrias. Acorde con el proceso de monumentalización a la francesa del coche de ceremonias, en el siglo XVIII y con la dinastía borbónica, será la carroza el transporte más utilizado para el recibimiento en el interior de las ciudades, como se observa, por citar dos casos, en la entrada a Sevilla de Felipe V en 1729 para su estancia en la ciudad andaluza, o en la de Carlos III en su recibimiento en la ciudad de Barcelona en 1759 tras su llegada por mar desde Nápoles.<sup>8</sup>

Precisamente queremos adentrarnos en el análisis de diversas imágenes de este vehículo representativo del carro triunfal que, en los años iniciales del siglo XIX y durante el reinado de Carlos IV y Fernando VII, experimenta una revitalización en su empleo festivo como trono móvil para el servicio de los monarcas y héroes patrios, y que se constata en representaciones vinculadas a las entradas reales principalmente, junto con el ejemplo luctuoso del carro fúnebre a los héroes del Dos de Mayo Luis Daoiz y Pedro Velarde.

Esa presencia física en el carro triunfal de aquellos a quienes se exalta distingue a estas representaciones del habitual uso del transporte de triunfo como soporte alegórico al que hemos aludido con anterioridad y tan reiterado en las fiestas públicas del Antiguo Régimen. En esa versión del carro como transporte de símbolos, se introducía en la fiesta el recurso de cercanía de lo lejano, una «suspensión» de lo festivo en el marco de la celebración pública

7. ERNEST BERENGUER CEBRIÀ: *Carlos V. Las coronas y sus territorios*, Barcelona: Península, 2002, p. 431; ALEJANDRO LÓPEZ ÁLVAREZ: «Organización y evolución de la caballeriza», en JOSÉ MARTÍNEZ MILLÁN, SANTIAGO FERNÁNDEZ CONTI (coords.): *La monarquía de Felipe II: la Casa del Rey*. Madrid: Fundación Mapfre Tavera, 2005, vol. 1, pp. 293-338. Un resumen sobre ello y su proyección novohispana en ÁLVARO RECIO: «La carroza del Virrey. El coche en Nueva España como atributo de poder», en VÍCTOR MÍNGUEZ (ed.): *Las artes y la arquitectura del poder*, Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2013, pp. 2425-2439. Para una evolución histórica del carruaje representativo de la monarquía, puede verse ALEJANDRO LÓPEZ ÁLVAREZ: «Vehículos representativos de la monarquía hispana de los siglos XVI y XVII», TERESA ANDRADA-WANDERWILDE QUADRAS (coord.): *Historia del Carruaje en España*, Madrid: FCC, 2005, pp. 120-149, y EDUARDO GALÁN DOMINGO: «El carruaje ceremonial y ciudadano en España: de 1700 al triunfo del automóvil», en *Historia del Carruaje...* pp. 240-269. Sobre el coche como obra suntuaria y producto social, A. LÓPEZ ÁLVAREZ: *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid: Polifemo, 2007, y 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: CSIC, 2018.

8. Sobre el mencionado protocolo, JUAN CHIVA BELTRÁN: «Triunfos de la Casa de Austria: entradas reales en la corte de Madrid», *Potestas*, 4, 2011, pp. 211-228, sobre esas entradas del siglo XVIII, puede verse JOSÉ MARÍA MORILLAS: *Felipe V e Isabel de Farnesio en Andalucía. El traslado de la corte a Sevilla (1729-1733)*. Sevilla: Padilla, 1996 y MARÍA DE LOS ÁNGELES PÉREZ SAMPER: «Fiestas reales en la Cataluña de Carlos III», *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 8, 2, 1988, pp. 561-576.

mediante la presencia de la imagen del monarca u otras alegorías al servicio de la institución. Aún será el caso de muchas celebraciones coetáneas de la monarquía hispánica, y en particular del gran momento de las proclamaciones como norma y ceremonia que fueron las de Carlos IV para todo el orbe hispánico, tanto en la península como en las ciudades americanas.

Indudablemente, la presencia real del monarca o el héroe en el carro triunfal se relaciona con las características históricas peculiares de este período cronológico en el país. Los años iniciales del siglo XIX en España serán el momento de la crisis de la institución monárquica, de unas nuevas relaciones entre la nación y el rey, entre la soberanía compartida y el poder regio absoluto, y de diferentes y sucesivas confrontaciones bélicas, en especial contra los Bonaparte. La aparición del monarca adquiere entonces una reivindicación directa e inmediata, una exaltación victoriosa donde fácilmente se asocian a su figura unas virtudes o características políticas que tal coyuntura eleva a un *pathos* particular.

Las representaciones de estos carros concebidos como vehículos literales de la monarquía, por la referida presencia del homenajeado, estarán sujetos al proceso de delimitación y depuración de tono arqueológico que se identificó en otra ocasión en los carros de las mascaradas durante el fin del Barroco.<sup>9</sup> La revisión de las fuentes y referencias literarias latinas de los triunfos republicanos e imperiales será un acicate para esa reconstrucción que se pretende más fidedigna del pasado grecolatino. La propia *Encyclopedie...* en su voz *triomphe*, redactada en 1765 por Louis de Jaucourt, señala las características esenciales de este tipo de transporte de representación. El carro romano destinado a portar al general victorioso tenía forma de torre, tal como aparece en las medallas y en algunos arcos como el de Tito en Roma. Su color era el del marfil, quizás del material que lo constituía, y la parte superior aparecía enlucida en dorado. Enjaezado con lujo, era llevado por cuatro caballos blancos.<sup>10</sup>

El carácter renovado según esa idea de reconstrucción de lo clásico en los triunfos y los carros triunfales será muy evidente en el caso de las ceremonias y fiestas revolucionarias francesas, como aparece en los grabados de los fastos por la liberación de los suizos en Chateau-vieux en 15 de abril de 1792.<sup>11</sup> Esa fiebre por la reconstrucción a lo romano de los triunfos clásicos aparecerá

9. FRANCISCO OLLERO LOBATO: «Las mascaradas, fiesta barroca en Sevilla», *Potestas*, 6, 2013, pp. 143-173; FRANCISCO OLLERO LOBATO: «Las mascaradas en Andalucía y América y el fin de la fiesta barroca», MARÍA DE LOS ÁNGELES FERNÁNDEZ VALLE, CARMÉ LÓPEZ CALDERÓN, INMACULADA RODRÍGUEZ MOYA (eds.): *Fastos y ceremonias del Barroco iberoamericano*, Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, y Santiago: Andavira, pp. 99-128, en especial pp. 111-112.

10. LOUIS DE JAUCOURT: «Triomphe» (Char de), *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, París: André Le Breton, 1765, tomo 16, pp. 652-656.

11. Teniendo por escena la plaza de la Concordia, como en el grabado *Fête de la Liberté: première fête de la liberté à l'occasion des quarante soldats de Château-Vieux, arrachés des galères de Brest*, 15 abril 1792, Biblioteca Nacional de Francia, <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40249400x>. Puede verse sobre la fiesta MONA OZOUF: *La fête révolutionnaire, 1789-1799*, París: Gallimard, 1976, p. 83.

también en España y será objeto de apropiación incluso para aquellos que tienen la responsabilidad de diseñar los contenidos de esas representaciones. Será el caso en Sevilla del erudito Cándido María Trigueros, quien proyecta la mascarada que debía salir en el invierno de 1783-1784 para celebrar la paz con Inglaterra, y que en sus partes desarrolla una carrera triunfal a lo antiguo hasta en detalles muy concretos.<sup>12</sup> También en la península se divulgará para el gran público el conocimiento de estas referencias de la Antigüedad en las páginas de la naciente prensa, como ocurre en el *Correo de Madrid...* donde se introduce un artículo dedicado a la descripción del carro triunfal en el mundo clásico.<sup>13</sup>

Será un concepto a la romana del triunfo el que observamos, con la peculiaridad de la tracción humana como especificidad de las representaciones de los carros triunfales destinados a estos últimos reyes borbones del Antiguo Régimen. Sobre esta cuestión adelantamos ahora que se relaciona tanto con una perspectiva postbélica en el caso de los ejemplos de este tipo de vehículos para Carlos IV y su esposa María Luisa de Parma, como por la potencia del carácter triunfal con que se interpreta la llegada y exaltación al trono de Fernando VII, primero como César victorioso frente al francés y después como restaurador de la soberanía del monarca tras los períodos de política liberal.

Por supuesto, no todos los recibimientos de estos monarcas serían ensalzados mediante la emulación móvil de este recurso del triunfo clásico; coyunturas, la naturaleza de la carrera real, circunstancias climatológicas o de duración de las jornadas determinarían cambios evidentes en la configuración de los recibimientos reales y el uso de estos carros. Fernando VII entró en Madrid tras el motín de Aranjuez en la abdicación paterna el 24 de marzo de 1808 a lomos de un caballo blanco; en su famoso recorrido tras la derrota de Napoleón desde la frontera de Francia hasta la capital del reino, el rey paseará por algunas ciudades en carroza, como ocurrirá en Valencia o a Madrid. En el ínterin, José Bonaparte accedió a las proximidades de la capital en coche, para luego entrar en la ciudad a lomos de un caballo.<sup>14</sup> La hechura del carro y su introducción en una ceremonia festiva requerirá una conciencia y reconocimiento del papel triunfante que no siempre estará justificado por las circunstancias.

Los ejemplos que tratamos a continuación también son resultado del camino recorrido desde la reflexión o juego retórico que complementaba a un concepto, el que predominaba en la fiesta y el ornato barroco, a un pensamiento ilustrado donde se prima la claridad de la alegoría. En la monarquía francesa de fines del siglo XVII y durante el XVIII, la carroza triunfal había tenido un importante papel

12. Véase FRANCISCO OLLERO LOBATO: «Las mascaradas en Andalucía y América...», pp. 111-112.

13. *Correo de Madrid (o de los ciegos) obra periódica...* Tomo v. Madrid: Josef Herrera, 1789, 27 de junio de 1789, pp. 2182-2183.

14. Para este último, puede verse *Gaceta de Madrid*, 23 de enero de 1809, pp. 142-144. Citado, entre otros, por CARLOS SAMBRICIO: «Fiestas, celebraciones y espacios públicos en el Madrid josefino», EMILIO LA PARRA (ed.): *La guerra de Napoleón en España: reacciones, imágenes, consecuencias*, Alicante: Universitat d'Alacant, y Madrid: Casa de Velázquez, 2010, pp. 149-175, 155, nota 227.

como vehículo representativo de la realeza, convertido desde los primeros años del reinado de Luis XIV en el transporte del monarca para las entradas solemnes en el interior de las ciudades, un trasunto del carro de Apolo para un rey solar; incluso aunque no fuera ocupado por su cuerpo físico, el carruaje representaba el poder real con su corona. Formará parte del protocolo regio antes de la etapa revolucionaria, como manifiesta los fastos de su coronación en la ciudad de Reims en 1775, cuando el rey abandona su berlina de viaje para hacer el ingreso a la población en un vehículo ceremonial con figuras alegóricas, ejecutado por el escultor Aubert y por el bronceista Louis Prieur.<sup>15</sup> Durante el período constituyente, las imágenes de estos transportes se convierten, sin embargo, en soportes de las realidades o esperanzas inmediatas de la coyuntura política, vehículos de una fingida alianza de los tres órdenes en los momentos previos de pretendida concordia, o bien donde se constata el distanciamiento de esos estamentos; también el teatro donde se trasladan idealmente los representantes de la villa de París hacia la Asamblea Nacional, por citar algunos casos de estampas donde aparece este transporte (fig. 1). La asociación con el poder real o divino que tal vehículo representativo tenía durante el Antiguo Régimen permite que se convierta ahora en aparato apropiado para ponderar la importancia de los representantes de la sociedad o de la nación.<sup>16</sup>

El carro triunfal empleado en la Revolución supondrá una cierta identificación *a priori* entre los valores de los nuevos festejos ciudadanos con las pretensiones políticas de reforma o de ideas liberales que se abren por toda Europa. En Inglaterra, las opciones ideológicas de los más radicales, partidarios de la soberanía popular, aparecerán vinculadas en grabados de corte satírico o periodístico con la presentación de los mismos en esos carros triunfales, y así aparecerán representados el Duque de Norfolk o el propio Francis Burdett, líderes de la izquierda durante los primeros años del siglo XIX, subidos en carros que desfilan por el *Strand* londinense (fig. 2).<sup>17</sup>

15. Lo trata RUDOLF H. WACKERNAGEL: *Der französische Krönungswagen von 1696-1825: Ein Beitrag zur Geschichte des repräsentativen zeremonienwagens*, Berlín: Walter de Gruyter & Co., 1966; véase ALAIN CH. GRUBER: *Les grandes fêtes et leurs décors à l'époque de Louis XVI*, Ginebra: Librairie Droz, 1972, p. 99; la presencia de los carros solares se constata en todo el repertorio de imágenes del reinado, como en las medallas. VÍCTOR MÍNGUEZ: *Los reyes solares. Iconografía astral de la monarquía hispánica*. Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2001. La carroza en Gallica, Biblioteca Nacional de Francia.

16. Así aparece en varios carros triunfales en el inventario De Vinck de estampas de la Biblioteca Nacional de París: *Le Triomphe des trois ordres : sur le char on voit les trois ordres dans leurs costumes : derrière sont l'Espérance, la Paix, la Justice et le Commerce. Les chevaux sont guidés par Mercure qui les conduit au Temple de la Justice. Le Temps qui est à la porte, tient d'une main l'histoire de France où on voit écrit, siècle de Louis XVI. Sur le devant on aperçoit l'Envie, les furies et d'autres figures allégoriques; Liste de MMr. les députés de Paris à l'Assemblée nationale : dédié l'Assemblée nationale...* : París : chez Guyot, c. 1789; *Nom de MM les deputes de la Ville de Paris : à l'Assemblée nationale;*; *Nom de MM les deputes de la Ville de Paris : à l'Assemblée nationale;* *Vox populi : obéissance a[u Roi], justice au peuple, loix pour tous, amen : prié avec ferveur l'esprit de sagesse*. Otra versión en *Vox populi : obéissance au Roi, justice au peuple, loix pour tous prié avec ferveur l'esprit de sagesse*, todas en torno a 1789. Véase <https://exhibits.stanford.edu/frenchrevolution/browse>.

17. Estas imágenes en CHRISTINA PAROLIN: *Radical Spaces. Venues of popular politics in London, 1790-c.1845*. Camberra: Australian National University, 2010, p. 50, fig. 2.1., p. 126. 4.10. Reproducimos *An Exact*



Fig. 1. Laurent Guyot (grab.) *Lista de los representantes de París en la Asamblea Nacional*, c. 1789, Gallica, Bibliothèque Nationale de France

La tendencia a la personificación de ideas abstractas sobre temas políticos y sociales, con sus nuevas alegorías, es una característica de las transformaciones del iluminismo. Desde la imagen del *Hispaniarum et Indiarum Rex*, se pasa a una visión de la monarquía como trasunto o contrapeso diferenciado de la nación.<sup>18</sup> Esa importancia de nuevos recursos y naturaleza de la alegoría verá crecer en paralelo una cierta ética del empleo de los recursos festivos tradicionales, que se restringirán conforme al utilitarismo y el decoro sobre el gasto que caracteriza a la época de las Luces. Burleigh recuerda la misión

*Representation of the Principal Banners and Triumphal Car, which conveyed Sir Frances Burdett to the Crown and Anchor Tavern on Monday June 29th, 1807*, Library of Congress. ID ppmsca 07804 //hdl.loc.gov/loc.pnp/ppmsca.07804.

18. Así lo destaca Carlos Reyero al comparar las entradas a Barcelona de Carlos IV en 1802 y de su hijo Fernando VII en diciembre de 1827. CARLOS REYERO: *Alegoría, nación y libertad. El Olimpo constitucional de 1812*. Madrid: Siglo XXI, 2010, pp. 22-23.

que Rousseau otorgaba a los festejos cívicos de modo que «contrarrestarían el menosprecio por los asuntos mundanos y el distanciamiento del gobierno secular» que tradicionalmente había fomentado la religión cristiana.<sup>19</sup> Así, se produce un despojamiento retórico de los transportes representativos, como se observa en la propia representación delegada del rey en territorios de la Corona. Como ejemplo, el nuevo virrey designado de Nueva España en 1785, Bernardo de Gálvez, asistiría a la fiesta taurina de bienvenida en la plaza del Volador, en un birlocho conducido por él mismo, en vez de en la tradicional carroza.<sup>20</sup> Ese camino desde la propia austeridad pretendida por el buen gobierno en el Antiguo Régimen para la felicidad de sus súbditos, se dirige luego hacia la claridad política de la soberanía nacional y sus héroes civiles, o en su otredad, a una nueva conceptualización absoluta del monarca, defensor de la fe y objeto de lealtad. Esos serán los lugares, en especial estos últimos, de donde surge el aprovechamiento del carro triunfal como manifiesta y clara exposición del héroe y el monarca.



Fig. 2. Carro triunfal de Sir Francis Burdett en su recorrido hasta el Crown Anchor Tavern en Londres, 1807, Library of Congress

19. MICHAEL BURLEIGH: *Poder terrenal. Religión y política en Europa. De la Revolución Francesa a la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Taurus, 2005. p. 32.

20. MARÍA CONCEPCIÓN AMERLINCK DE CORSI: «Arquitectos y plazas de toros en Nueva España», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 20, 1983, 393-408, p. 400.

Los carros triunfales del rey Carlos IV y la reina María Luisa de Parma estarán destinados a exaltar a los monarcas como triunfadores de la paz. Las imágenes que conocemos, aunque algunas estén asociadas a situaciones posteriores a acontecimientos bélicos, ponderarán también la vigencia de la monarquía benéfica y protectora, conforme a un discurso esencialmente ilustrado.

En 1802, y a raíz del término de la campaña militar de la guerra contra Portugal, Godoy organizó un recibimiento de los reyes en su revista al ejército aún concentrado en el campo de Santa Engracia, en Badajoz. Se construyó para esa ocasión un pequeño carro triunfal que acogería a la reina durante su paseo, acompañada en la revista a caballo por Carlos IV y el príncipe de la Paz. Conocemos algunos grabados sobre la efeméride, como el representado como portada de la «La marcha de la Reina nuestra señora», compuesta para *piano forte* o guitarra por Vicente Garviso, y que contaba con una estampa iluminada de Francisco Estévez Aires (fig. 3). El carro aparece como un pequeño transporte de carácter *turriforme*, con trono, dosel y adorno de terciopelo rojo, con leones y escudo real en su parte delantera, que era arrastrado por soldados. La imagen, delimitada en la portada de la partitura por una vegetación arbórea, tuvo como lema «Al Dulce carro de Amor, depone Marte el rigor». El pretexto era la presentación del transporte representativo que «hermanados, Amor y Marte arrastran», como indica la poesía que sirve de soporte textual a la imagen. Se trataba de una «máquina rodante en solio transformada», definitivamente convertida en un carro de Calixto que «traslade al de Luisa a sus regiones sacras, constelación que influya venturas en la patria».<sup>21</sup> Otra representación del acontecimiento, ya posterior a la cronología en que delimitamos las fuentes visuales de este trabajo, es la que aparece como ilustración de *La guerra de la Independencia...*, de Miguel A. Príncipe, con algunas variantes en la presentación del carro, pues en esta ocasión, cojín, corona y escudo se sitúan en el solio.<sup>22</sup>

21. Biblioteca Nacional MC/5307/26. 1801 en Biblioteca Digital Hispánica. JUAN CARRETE PARRONDO, ESTRELLA DE DIEGO, y JESUSA VEGA: *Catálogo del gabinete de estampas del Museo Municipal de Madrid: estampas españolas*, Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1985, vol. 2, p. 547.

22. MIGUEL AGUSTÍN PRÍNCIPE: *La Guerra de Independencia. Narración histórica de los acontecimientos de aquella época...* Madrid: Establecimiento artístico y literario de Manini y Cía, tomo I, 1844, p. 264, y texto de 265.



Fig. 3. Francisco Estévez Aire, *Carro de triunfo para María Luisa de Palma*, 1801. BDH, Biblioteca Nacional de España

Si la reina era Amor, lo cual no dejó de motivar murmuraciones sobre la solicitud con que Godoy había dispuesto para María Luisa de Parma tal triunfo, calificado por «príncipe» como demostración «pública e intempestiva», la entrada de los reyes en la ciudad de Barcelona en 1802 no dejó de tener ese perfil benéfico y alejado de las pasadas batallas que hemos comentado con anterioridad. Este recibimiento, tratado abundantemente,<sup>23</sup> estuvo motivado por el doble casamiento del príncipe de Asturias con María Antonia de Nápoles, y el de la infanta Isabel con el heredero al trono partenopeo. La urbe catalana

23. MARÍA DE LOS ÁNGELES PÉREZ SAMPER: *Barcelona, corte. La visita de Carlos IV en 1802*. Barcelona: Publicaciones de la Cátedra de Historia General de España, 1973; LAURA GARCÍA SÁNCHEZ: *Arte, fiesta y manifestaciones efímeras: la visita a Barcelona de Carlos IV en 1802*, Barcelona: Universitat de Barcelona, 1999. Tesis doctoral dirigida por Joan Ramón Triadó; MARÍA DEL ROSARIO LEAL BONMATÍ: «Tradición e innovación en las mascaradas al rey (Barcelona, 1802)», ELENA DE LORENZO ÁLVAREZ (coord.): *La época de Carlos IV (1788-1808). Actas del IV Congreso Internacional de la Sociedad Española de Estudios del Siglo XVIII*, 2009, pp. 687-696; *Visita de Carlos IV a la ciudad de Barcelona* (1802), Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2014. Introducción a cargo de Julián Vinuesa Cerrato. Incluye las dos principales relaciones, *Noticia individual de la entrada de los Reyes Nuestros Señores y Real Familia en la ciudad de Barcelona, la tarde del once de Setiembre del presente año de mil ochocientos dos*, Barcelona: Compañía de Jordi Roca i Gaspar, 1802 y *Relación de las diversiones, festejos públicos y otros acaecimientos que han ocurrido en la Ciudad de Barcelona, desde el 11 de septiembre hasta principios de noviembre de 1802, con motivo de la llegada de ss. MM. y AA. a dicha Ciudad; y del viaje a la Villa de Figueras*, Barcelona: Compañía de Jordi Roca i Gaspar, 1802, así como los tres impresos cada uno referidos a las mascaradas organizadas en la ciudad en los días 5, 6 y 7 de noviembre.

solicitó recibir al rey y la reina mediante un transporte oficial, que Godoy admitió siempre que no «salga a mucha distancia de la población».<sup>24</sup> La Comisión de Colegios y Gremios de la ciudad construyó este carro triunfal «de ayrosa delineación y exquisita escultura» que portaría a sus majestades en el paseo por sus calles tras su llegada en la tarde del 11 de septiembre de 1802, llevado por los brazos de un grupo de mozos de los gremios y colegios de la ciudad. El carro fue diseñado por Pedro Pablo Montaña, director de la Escuela de Dibujo de la Junta de Comercio, y construido por el carpintero Manuel Piera.<sup>25</sup> Las ilustraciones que lo describen, las principales una de Bonaventura Planella de todo el cortejo triunfal (fig. 4), y la presente en *Carro triunfal ofrecido por los Colegios y Gremios de Barcelona...* destinada a la relación festiva *Noticia Individual...* (fig. 5), nos informan de la llegada a la ciudad del cortejo real, y del paso desde su carroza de viaje hasta el carro entregado por sus representantes para iniciar el recorrido de su entrada. El asiento de los monarcas en el vehículo de triunfo se hizo tras alojar su carruaje de camino en una glorieta efímera, de carácter clásico con cortinajes, levantada al efecto. El nuevo transporte para su carrera por la urbe se describe en la *Noticia Individual...* como un carro dorado, con tela de plata y almohadones de terciopelo carmesí cubierto con tisú de oro en el pesebrón. En el juego delantero un perro, que representaba la fidelidad de Barcelona, con la clava de Hércules y la piel nemea, volvía la cabeza hacia un león que tenía sus patas sobre dos hemisferios, aludiendo a la monarquía hispánica de España e Indias. El Amor, la Constancia y el escudo de la monarquía estaban esculpidos en la caja del carruaje. En la parte inferior del carro caía un manto raso carmesí con flecos y borlas de oro, mientras que, en la parte trasera y sobre el asiento de los reyes, se situaban sobre almohada de terciopelo y adornos de oro el cetro y la corona real enlazada con el condado de Barcelona.<sup>26</sup> El uso de un tiro humano por el carro, criticado en algún caso desde la propia ciudad, contrastaba con la motivación de la visita. Es por ello que la propia *Noticia individual...* explicaba la interpretación de la analogía clásica de la entrada real, en donde acompañaban a los reyes seis coches con familiares de los reyes y personalidades, cámaras y damas reales, más otros particulares, así:

No como en la antigua Roma donde el llanto del huérfano y de la viuda, la destrucción de las naciones sojuzgadas y la degradación del hombre esclavo mezclaban el terror y la tristeza con las aclamaciones de los soldados..., sino como en el triunfo de unos soberanos que por sus virtudes pacíficas son las delicias de su pueblo, honran con su protección las Artes que //(27) gloriosas los conducen en aras de la lealtad agradecida, y perfeccionando la educación popular y ennoblecendo la Industria nacional, hacen eterna la felicidad de sus vasallos.

24. *Noticia individual...* p. 11

25. PÉREZ SAMPER, *Barcelona, corte...*, p. 135.

26. *Noticia Individual...* 11 y 12; LAURA GARCÍA: *Arte, fiesta y manifestaciones efímeras...* destaca el éxito del carro triunfal como memoria de los festejos, que se reproduce en un abanico del Museu Tèxtil i d'Indumentària de Barcelona, p. 537, nota 963.



Fig. 4. Bonaventura Planella, *Entrada de Carlos IV y María Luisa de Parma en Barcelona*, c. 1802-1804, Materials Gràfics de la Biblioteca de Catalunya



Fig. 5. Bonaventura Planella (atrib.), *Carro Triunfal ofrecido por los Colegios y Gremios de Barcelona a Carlos IV y María Luisa de Parma*, 1802, Arxiu Municipal de Barcelona, Col·lecció de Gravats de l'AHCB

De manera que, a tono con la simbología expuesta en las esculturas del carro triunfal, la idea del rey como benefactor y protector de las artes y la industria pesaba sobre cualquier otro condicionamiento de Marte y la guerra, de cuyas funestas consecuencias parece valerse el autor de la relación festiva de las reflexiones estoicas de Marco Aurelio recogidas en el *Relox de Príncipes...*<sup>27</sup>. Cabe indicar también que, aunque sin precisarse en el carro

27. «Por los inmortales dioses te juro, y passe esto como entre amigos secreto, que el día de mi triumpho quando desde el carro triumphal yva mirando a los míseros captivos cargados de hierros, y contemplava los thesoros que traíamos robados que eran de muchos inocentes, y oya a las cuytadas biudas llorar por sus maridos, y me acordava de tantos nobles romanos que en Asia quedavan muertos; aunque mostrava plazer

triumfal, la presencia del matrimonio real en el transporte adelanta esa sugerencia de vinculación de géneros que aparece como característica en los años de la Ilustración, donde el rey desempeñaba la cara «piadosa» y María Luisa de Parma «la amable», como son calificados en la relación, dentro de un cortejo triunfal que resultaba en todo y a la vez «tan tierno como magestuoso». Recordemos que, como indica Reyero, «a diferencia de las alegorías regias del Antiguo Régimen, que solo celebran la gloria del rey, la alegoría moderna prefiere la participación de los personajes», que son sujetos así a cierta caracterización.<sup>28</sup>

El nuevo acontecer histórico que será interpretado como un triunfo y que conllevará a su vez la presencia física del monarca en su exaltación, será, tras el fin de la guerra contra el francés, el determinado por la «liberación» de Fernando VII en 1813 y su paso desde Valençay por diferentes ciudades de España. Es el momento de la mitificación definitiva del monarca, aquel «rey imaginado, al que se hace depositario de todas las virtudes y cualidades posibles, sin que su cautividad en Bayona merme en absoluto su prestigio».<sup>29</sup>

A lo largo de su recorrido, naturalmente en triunfo, el monarca pasará por diferentes pueblos y ciudades donde será recibido con entusiasmo. En Zaragoza, en la entrada de Fernando VII el día 6 de abril de 1814 el rey aceptó la oferta municipal de hacer su trayecto en un carro triunfal descubierto, en compañía de su hermano don Carlos y los generales Duque de San Carlos y José Palafox. El carácter victorioso del transporte es asegurado por la presencia del laurel, la palma y la oliva sobre el asiento del rey y el infante, y por los cincuenta paisanos que sirven de tiro al vehículo, acompañados por veinticuatro muchachas que simulaban portarlo mediante cintas.<sup>30</sup> El desarrollo del paseo real por las ruinas de la ciudad era un paisaje expresivo buscado en la configuración de su entrada. Tal como indicase el propio Palafox, se trataba de que el monarca derramara las lágrimas «de su tierno corazón con la triste vista de un pueblo arruinado por sostener su corona».<sup>31</sup> El pintor Miguel Parra incluyó en la serie que le fue encargada sobre las entradas triunfales de Fernando VII a su regreso a España la correspondiente a la capital aragonesa. Concluido en 1818, el lienzo recoge el paso del carro real por las ruinas de la urbe, siguiendo fielmente la reproducción de las mismas que

---

en lo público, yo llorava gotas de sangre en secreto; porque no es hombre de los que nacen en el mundo, sino una de las furias que residen en el infierno, el que del daño ajeno toma plazer proprio», en FRAY ANTONIO DE GUEVARA: *Libro áureo del gran emperador Marco Aurelio, con el relox de príncipes*. Madrid: Melchor Sánchez, 1658 (1528) *Relox*, libro III, carta XIV, 229r.

28. *Noticia individual...* 27 y 26; CARLOS REYERO, *Alegoría, nación y libertad...* p. 153.

29. VÍCTOR MÍNGUEZ CORNELLES: «El poder y la farsa: imágenes grotescas de la realeza», *Quintana: revista de estudios do Departamento de Historia da Arte*, 6, 2007, pp. 39-53, la cita en 45.

30. MARÍA DEL CARMEN ABAD GIMENO: «La entrada de Fernando VII en Zaragoza», *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 16-18, 1963-1965, pp. 331-343; *Memoria de las fiestas que la inmortal ciudad de Zaragoza celebró en los días seis, siete, ocho y nueve de abril de mil ochocientos catorce...*, Zaragoza: Imprenta de Miedes, c. 1814.

31. *Memoria...* 17.

aparece en uno de los grabados de Juan Gálvez y Fernando Brambilla sobre la ciudad desolada, denominado *Ruinas del Seminario de Zaragoza*. De ese modo se incorporaba el triunfo real en un contexto emotivo y simbólico donde a la exaltación del monarca se hace memoria de la entrega y el sacrificio de su población.<sup>32</sup>

Una estampa al aguafuerte y buril sirve como ejemplo paradigmático del sentido de este retorno triunfal, la de la *Alegoría del Regreso de Fernando VII*, que se vendía en dos versiones, en blanco y negro e iluminada, las dos presentes en la colección del Museo de Historia de Madrid.<sup>33</sup>

El grabado representa al monarca en un carro de triunfo en compañía de la representación de Inglaterra, bajo las banderas de ambas naciones y coronados por el laurel que sostienen diversos *putti*; el carro, de perfil semi-circular, es tirado en esta ocasión por la fuerza del león hispano que asienta sus garras sobre el águila napoleónica, mientras otros amorcillos conducen a una zorra cautiva. Soldados a la antigua empujan y custodian el carro, que ha atravesado un arco triunfal de una puerta flanqueada por un pórtico clásico, mientras una armada de barcos al fondo participa de este escenario del triunfo bélico. La composición general recuerda indudablemente el *Triunfo de Tito y Vespasiano* de Giulio Romano, muy conocido y reproducido en estampas como la grabada en París por Louis Desplaces en 1729. El uso de estos carros triunfales como imagen de la victoria de los aliados frente a Napoleón se extendió igualmente por Europa, como demuestra la *Alegoría de la marcha triunfal del Príncipe de Orange*, el futuro rey Guillermo II, como el héroe de Waterloo, en 1815, obra de Cornelis van Cuylenburgh, en el Rijksmuseum.

La ruptura con la Constitución de 1812 y la vuelta a la soberanía absoluta motivarán un proceso de reasignación de caracteres públicos y éticos en la representación del monarca y de los héroes de la Guerra de la Independencia.

32. ESTER ALBA PAGÁN: «La actitud política de los pintores españoles durante la Guerra de Independencia (1808-1814)». LUIS SAZATORNIL RUIZ y FRÉDÉRIC JIMÉNO (eds.): *El arte español entre Roma y París (siglos XVIII y XIX)*, Madrid: Casa de Velázquez, 2014, pp. 417-438, p. 431. ESTER ALBA PAGÁN y MARÍA JOSÉ LÓPEZ TERRADA: «La imagen victoriosa de Fernando VII. Las entradas triunfales del pintor Miguel Parra (1780-1846)», PAULINO CASTAÑEDA (coord.): *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América*. Madrid: Deimos, 2005, vol. 2, pp. 606-624, p. 617; MARÍA JOSÉ LÓPEZ TERRADA y ESTER ALBA PAGÁN: «La Entrada triunfal de Fernando VII en Zaragoza, un lienzo conmemorativo de Miguel Parra (1780-1846)», *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, 101, 2008, pp. 143-170.

33. La versión realizada en cobre y talla dulce iluminada se denomina *La valiente, fiel y constante España...* y tiene como inventario Inv. 2262 del Museo de Historia de Madrid. CARRETE et al., *Catálogo del gabinete de estampas...*, vol. 2, 173, 34. También en BNE Invent/14963. Estudiado por VÍCTOR MÍNGUEZ: «Fernando VII. Un rey imaginado para una nación inventada», JAIME E. RODRÍGUEZ (ed.): *Revolución, Independencia y las nuevas naciones de América*, Madrid: Mapfre Tavera, 2005, 193-232, y «Los últimos reyes atlánticos: ocasos imperiales e iconografías de Fernando VII, George III y João VI», en MARÍA ELIZA LINHARES BORGES y VÍCTOR MÍNGUEZ (eds.): *La fabricación visual del mundo atlántico, 1808-1940*, Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2010, pp. 11-27. Noticia de su salida a venta en el *Diario de Madrid* el 19 de agosto de 1814 en JUAN CARRETE PARRONDO: «Las estampas en la prensa madrileña de 1814 a 1819», Disponible en <https://sites.google.com/site/arteprocomun/estampas-en-la-prensa-madrilena-de-1814-a-1819> (consultado el 10 de mayo de 2020).

Aun así, los acontecimientos críticos desde el punto de vista bélico habían producido previamente la modificación en cierta medida de la iconografía tradicional, por cuanto, aunque asimilados en la presentación absoluta del monarca, el pueblo, las instituciones y los cuerpos militares adquirieron su protagonismo en el paso de un inevitable «momento de la nación».<sup>34</sup>

Así se observa en los grabados que dieron noticia de la mudanza de los restos de Luis Daoiz y Pedro Velarde por parte del Real Cuerpo de Artillería desde su provisional reposo en la cripta de San Martín hasta el Parque de Artillería de la villa, para que desde allí fueran trasladados con aparato hasta la iglesia de San Isidro. Es conocida una estampa del carro fúnebre donde se efectuó ese traslado, de diseño un tanto ingenuo, con sus cuatro pares de caballos como tiro, y que incluye unas décimas sobre el particular. Fechada en 1814, seguramente corresponde con la mencionada por Carrete Parrondo en el anuncio del *Diario de Madrid* del 4 de julio de ese año.<sup>35</sup> Posteriormente, en 1818 se realizaron las dos excelentes imágenes, dibujadas por José Ribelles, una sobre el traslado de los restos hasta San Isidro desde el ángulo de su espalda, grabada por Blas Ametller (fig. 6), y otra desde un ángulo de su frente, hecha por Rafael Esteve.<sup>36</sup> El carro triunfal fúnebre reproducido en estas estampas tenía como principales alegorías la Religión, la Patria y el Rey, por las que «expontánea (sic) y resueltamente se sacrificaron». La religión queda representada por una matrona con cruz y biblia, la patria por las columnas de Hércules y los dos globos, y la realeza por la corona, cetro y púrpura real. Cañones y cadenas aludían a la ansiada libertad sobre los franceses pretendida por el cuerpo militar sublevado, y sobre ellas el escudo y lema del «heroico pueblo» de Madrid. En la parte delantera del carro se dispusieron dos leones, representantes del pueblo español, con sus garras sobre trofeos franceses, con vasos pebeteros en sus flancos externos. La parte central del carro estaba compuesta por la urna con los restos de los artilleros sobre una «roca», con bajorrelieves en láminas de bronce con representaciones de la defensa de sus héroes y su muerte. Completaban sus imágenes una alusión a la fama, con clarín y alas, que permite señalar el camino hacia la inmortalidad de los protagonistas que se trasladan a lugar sagrado.<sup>37</sup> Al carro fúnebre

34. JAVIER FERNÁNDEZ SEBASTIÁN: «El momento de la nación. Monarquía, Estado y nación en el lenguaje político del tránsito entre los siglos XVIII y XIX», en A. MORALES MOYA (coord.): *1802. España entre dos siglos. Monarquía, Estado, Nación*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 55-78.

35. Museo de Historia de Madrid. Inv/2240. J. CARRETE et al., *Catálogo del gabinete de estampas...*, vol 2, p. 487; 4 reales en negro y 6 iluminada costaban los grabados, según J. CARRETE: «Las estampas en la prensa madrileña...».

36. Museo de Historia. Inv. 3072, *Catálogo del gabinete de estampas...* Vol. 1, p. 26 e *Ibidem*, vol 1, p. 162, respectivamente. Carrete ha dado noticia de su aparición en el *Diario de Madrid* el día 25 de mayo de 1818 de las dos perspectivas de carro fúnebre, de marca mayor, que se venden en el despacho de la Real Caligrafía de la Imprenta Real, y a 160 reales cada juego.

37. Anuncio: *declarada por la autoridad eclesiástica, en vista de información judicial que ha instruido, la identidad de los ... restos de los primeros héroes de la libertad de la Patria ... Luis Daoiz y Pedro Velarde...* Madrid: s. n. 1814. Dos hojas.

de los artilleros se le unió en el Prado el de los restos de los fallecidos inmolados en las jornadas de mayo.<sup>38</sup> Como indica Reyero, los héroes nacionales reconocidos por los gobiernos liberales serán igualmente exaltados en los momentos de éxito del absolutismo, pero con insistencia en la aparición de la temática religiosa.<sup>39</sup> Pese a que oficialmente aún no se había suprimido el régimen constitucional en las fechas de la traslación de los cuerpos de los héroes, se observa que la religión se había convertido en una referencia fundamental; sin embargo, de acuerdo con el protagonismo de la nación en los sucesos de la guerra, patria y rey asisten aliados pero autónomos a la parte más esencial de la alegoría. Del mismo modo, y dada la suma de iniciativas particulares con que se afrontó el 2 de mayo en la capital, no se obvia el protagonismo de Madrid, señalado con su escudo, y los tradicionales leones de la monarquía, en préstamo ahora hacia el pueblo madrileño que tomó las armas en ese día. Es inevitable relacionar este episodio de la traslación de los restos de los militares españoles con aquellos dedicados a la memoria de los héroes civiles fallecidos en la Revolución francesa, quizás el más famoso de ellos el de Voltaire, cuyo cortejo en 1791 sería convertido en una restitución *post mortem* del santo laico de la Ilustración (fig. 7).<sup>40</sup>

El triunfal regreso al trono de Fernando VII, el reconocimiento de su completa soberanía en 1814 y la conmemoración de los sucesos de la guerra contra Napoleón habían estimulado una auténtica cultura de celebración del triunfo en España, que tendrá como hecho destacado la presencia de ese transporte representativo en múltiples fastos relacionados con la monarquía, en especial en los viajes y entradas del rey por diversos lugares del país. Esa cultura triunfal se va a observar también tras la vuelta al absolutismo durante su reinado después del paréntesis del trienio liberal en 1823, que se entiende como una nueva victoria del monarca frente a los enemigos políticos, convertidos en adversarios de la patria. La leyenda del «Viva las cadenas», por la cual la muchedumbre separó los tiros de los caballos de la carroza real para empujar directamente el transporte del monarca, pudo ser suceso ocurrido en Valencia, Sevilla o Madrid. En la primera de estas ciudades y en el día 16 de abril de 1814, en el viaje del rey desde su cautiverio francés, al llegar el monarca a los arrabales de la ciudad, los labradores quitaron respetuosamente los tiros de los caballos y llevaron al rey como

38. *Gaceta de Madrid*, vol. 1, 2 de mayo de 1814, pp. 402-403; también ADOLFO CARRASCO Y SAIZ: *EL carro triunfal fúnebre de Daoiz y Velarde. Memorias del dos de mayo*, Madrid: Imprenta del Cuerpo de Artillería, 1895.

39. «Por lo que respecta al campo de la imagen, es muy elocuente el sesgo religioso que se aprecia en muchas de las estampas que contribuyeron a conformar de forma inmediata la memoria de la guerra», en CARLOS REYERO: «Absolutismo frente a liberalismo doceañista. El contraataque visual», *Hispania*, 77/256 (Madrid, 2017), pp. 407-436. DOI: 103989/hispania.2017.012, concretamente, p. 425.

40. Entre las estampas, reproducimos Louis Lafitte, *Char triomphal pour la translation des cendres de Voltaire au Panthéon*, 1793. Gallica, Biblioteca Nacional de Francia, ark:/12148/btv1b8411399t; véase *Retour des cendres de Voltaire à Paris le 4 [i.e.11] juillet 1791 : douze cheveux blancs sur trois lignes trainoient le char triomphal à 4 roues*, en Gallica, Biblioteca Nacional de Francia, ark:/12148/btv1b8411396k.

«atlantes».<sup>41</sup> Marx y Engels situarán en esa ciudad el suceso, que les sirve para analizar la continuidad del absolutismo servil en la España del siglo XIX.<sup>42</sup> El asunto pasa a convertirse en un homenaje espontáneo de lealtad y sumisión, que potencia precisamente el desarrollo del transporte triunfal por excelencia, y que convierte su empleo en una emulación difícil de obviar. Así ocurrirá en la entrada de Fernando VII en Vitoria, donde el alcalde, al ofrecer el carro triunfal preparado para su ingreso en la ciudad, comentará que en «otra ocasión cortaron, Señor, las riendas del coche que os arrebatara de sus brazos. Ahora, con igual afecto, quisieran duplicarlas por apresurar vuestra llegada».<sup>43</sup> En realidad, la incorporación del carro triunfal en los recibimientos al rey no es única en el continente, y cabe señalar otros ejemplos europeos de entradas reales con semejante representación, como se describe en el óleo del *Recibimiento en Dublín de Jorge IV* en 1821, obra de William Turner y donde aparece el monarca inglés en carruaje abierto de factura a lo clásico.<sup>44</sup> La presencia de estas prácticas triunfales en la Europa coetánea, donde el carro o el transporte representativo tienen un papel destacado, y donde los actos de lealtad o entusiasmo se recrean de modo análogo, matiza al menos la creencia en el cortejo triunfal fernandino como un acendrado y exclusivo ejemplo hispánico de sumisión al monarca en el contexto de la Restauración.

En el caso hispánico, la popularidad del rey Fernando, asociada a un culto a lo divino en buena parte de sus dominios,<sup>45</sup> monarca deseado e imaginado, caudillo victorioso de la lucha contra el enemigo francés y luego contra los «oscuros» constitucionalistas, convertirá la entrada triunfal en un rito que se repite asiduamente en los recibimientos a las poblaciones que son objeto de su visita. El carro aparece en esas entradas como un agasajo propicio por parte de sus súbditos que resultaba especialmente del agrado del monarca, tal como reflejan los diarios de sus viajes, donde las referencias a las celebraciones que se le ofrecían cada ciudad son bastante detalladas.

41. FRAY FACUNDO SIDRO VILARROIG: *Memoria de los regocijos públicos que en obsequio del Rey Fernando VII...*, Valencia: Benito Monfort, 1814, p. 59.

42. Véase para ello y la valoración historiográfica del monarca MANUEL MORENO ALONSO: «La “fabricación” de Fernando VII», *Ayer*, 41, 2001, pp. 17-41.

43. El carro, conforme a un conjunto alegórico mitológico y de índole tradicional, representaba a las Gracias, Adonis y Venus en el timón. Tenía como inscripciones una por delante que veían los reyes, «El Amor os conduce Reyes bellos» y atrás a la vista del público «Siempre las gracias marcharán con ellos». FRANCISCO SEVILLANO CALERO y EMILIO SOLER PASCUAL (eds.): *Diarios de viaje de Fernando VII (1823 y 1827-1828)*. Estudio introductorio de Emilio La Parra, Alicante: Universitat d'Alacant, 2013, pp. 554-555 (Desde aquí, *Diarios de viaje...*).

44. WILLIAM TURNER: *Georges IV, King of England, Entering Dublin in 1821*. National Gallery of Ireland.

45. DAISY RÍPODAS: «Versión de la monarquía de derecho divino en las celebraciones reales de la América borbónica», *Revista de Historia del Derecho*, 34, 2006, pp. 241-267 y MARCO ANTONIO LANDAVAZO: *La máscara de Fernando VII. Discurso e imaginario monárquico en una época de crisis. Nueva España, 1808-1822*. México: El Colegio de México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, El Colegio de Michoacán, 2001.



Fig. 6. José Ribelles y Helip y Blas Ametller (grab.), *Perspectiva del Carro de triunfo fúnebre de Luis Daoiz y Pedro Velarde*, 1818, Biblioteca Digital Memoria de Madrid

Durante estos viajes regios se observará precisamente esa duplicidad recurrente entre el carro triunfal como vehículo de ingreso del rey en una población y como conjunto alegórico y retórico tradicional donde se exaltaba en definitiva la presencia *de iure* de su autoridad. Este doble concepto del carruaje representativo se detalla en las descripciones aportadas por las relaciones de los recibimientos reales, donde constan los propiamente triunfales como tronos móviles donde se trasladan los monarcas por su carrera urbana, y aquellos otros que componen las mascaradas con sus carruajes. Ambos tipos aparecen en las descripciones de las estancias de los reyes en la ciudad de Barcelona, tanto en el citado viaje de Carlos IV en 1802, como en el de su hijo Fernando VII en diciembre de 1827. Carros «triumfales» alegóricos serán presentados por los gremios y colegios como entretenimiento para los reyes durante su estancia en Zaragoza, Pamplona, Bilbao, Burgos, Palencia, o Valladolid. En algunos casos, esa disparidad entre la presencia real e imaginada del héroe o el monarca llegará al extremo, como ocurre en la ciudad de Burgos en el recibimiento de las tropas francesas destinadas a «liberar» al rey Fernando. Para ese suceso se prepararon carros triunfales para el recibimiento del duque de Angulema, tanto en la

entrada de las tropas francesas de los Cien Mil Hijos de San Luis como en el retorno hacia Francia de ese ejército. En sendos casos, los destinados al transporte por la ciudad de Luis Antonio de Francia fueron rechazados: el comandante en jefe de esas tropas prefirió continuar junto a sus oficiales, pues entendía que tal vehículo debía reservarse para el soberano. Pese a esa negativa, en las fiestas se representaron los carros de la Religión en Triunfo, seguido de otro que llevaba al duque de Angulema, «que la defendía con su espada triunfadora».<sup>46</sup> El transporte preparado para llevar al verdadero duque en su entrada a la ciudad en el regreso a Francia, y que este rechazara, era un «magnífico carro triunfal tirado de jóvenes vestidos a la antigua española, y adornado con ninfas y danza».<sup>47</sup>

Digno para una entrada real literal fue el carro triunfal alegórico preparado para el ingreso del retrato del rey en la ciudad de Manila en 1825. Soporte de esa pintura de la mano de Vicente López, el carro servirá para magnificar su llegada a la capital filipina con objeto de premiar la fidelidad de estos territorios, en una ceremonia donde será recibido por el cabildo eclesiástico y expuesto en el ayuntamiento de la población asiática. Se conservan en el Palacio Real de Madrid las acuarelas de ese vehículo móvil, realizados por un grupo de artistas locales bajo la dirección de los ingenieros Tomás Cortés y Antonio Chacón y Conde. Del carro existen dos diseños distintos. Uno el que al parecer fue ejecutado para la ceremonia, firmado por Cortés, tiene en la parte trasera del carro, de caja plana, las dos columnas y el retrato real entre ellas, a las que acompañaban dos leones símbolo de la monarquía hispánica, con una panoplia con banderas y triunfos en su parte delantera. Los faldones del carro estaban adornados con los colores de la enseña nacional. En otra acuarela se representa otra versión, muy singular, donde el retrato regio es portado directamente por un indígena, representación de Filipinas o de Manila, que antecede un templo rectangular, quizás el de la fama, sostenido por cariátides<sup>48</sup>.

46. REYERO: *Alegoría, nación y libertad...* p. 423

47. *Gaceta de Madrid*. 20 de noviembre de 1823, 114, p. 426; ELOY GARCÍA DE QUEVEDO: «Libros burgaleses de memorias y noticias. Cosas sucedidas, sentadas y vistas por Marcos Palomar», *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos históricos y artísticos de Burgos*, 25, 1928, pp. 345-354, p. 353.

48. Véase JUSTA MORENO GARBAYO: *Fiestas en Manila año 1825*, Madrid: Patrimonio Nacional, 1977, quien reproduce esas imágenes; PATRICIA HIDALGO NUCHERA: *La fidelidad premiada. La entrada del retrato de Fernando VII en Manila el 18 de diciembre de 1825*, Madrid: Acción Cultural y Científica Iberoamericana, 2018.



Fig. 7. Louis Laffitte, *Carro para la traslación de los restos de Voltaire al Panteón*, 1793, Gallica, BNF

El uso del carro de triunfo dispuesto para portar el cuerpo físico de Fernando VII se incorporará a las ceremonias, de larga tradición histórica, de las entradas reales en las ciudades hispánicas, y así consta tanto en el recorrido triunfal como soberano neto en 1823 desde Andalucía hasta Madrid, como en posteriores viajes, como el que se inicia en 1827 para atestiguar la presencia del rey en tierras catalanas tras la revuelta de los reaccionarios «agraviados». El carro se asociará a la recepción que se hace al monarca de la diputación de las autoridades municipales y fuerzas militares, que lo esperan en las inmediaciones de las localidades visitadas. Será ese el momento en el que se ofrece al monarca el vehículo, se produce su aceptación y se le acomoda en él tras abandonar el carruaje de camino. En el nuevo transporte se inicia una entrada triunfante al interior de los muros, referida en las relaciones como un acto iniciado frente a una puerta de la cerca de la localidad o bajo un arco efímero preparado al efecto. En realidad, en la mayoría de los casos, como en la entrada en Sevilla de 1823 y de Barcelona de 1827, el uso del carro triunfal fue concertado previamente con consulta del gobierno de la ciudad a la autoridad política correspondiente. Del transporte de camino los reyes pasaban a la *carrera*, siendo tirado el vehículo representativo adornado al efecto por mozos de la localidad o miembros de las milicias realistas. El transporte era acompañado por la comitiva de corte y por la representación de las instituciones

principales existentes en el municipio hasta el palacio o residencia donde los reyes tuvieran hospedaje en el caso de pernoctar en el lugar.

Con la reiteración del carro triunfal se estableció también unas normas de decoro para su uso. La primera consideración es que se trataba de un vehículo debido esencialmente al monarca, aspecto este que justifica el rechazo del de Angulema, y motivo por el cual la *Gaceta de Madrid* consideraría al comandante en jefe de las tropas francesas como «discreto». De igual modo, esta correspondencia y discreción tienen también efecto en las limitaciones que permitían su uso solo en la parte intramuros de las poblaciones, como se indicó para la entrada en Barcelona de Carlos IV y conforme a las disposiciones al respecto del propio Godoy. A su vez, las autoridades pueden pecar de un exceso en la sobreestimación de la efeméride, como ocurrió con lo previsto en el plan inicial para el recibimiento en Sevilla de la reina Isabel de Braganza y su hermana Francisca de Asís en 1816. Para la ocasión, el ayuntamiento dispuso un carro triunfal para que fuera ofrecido a la reina al tiempo de su entrada, mientras que se comisionó al procurador mayor y al marqués de San Gil para que «con asistencia de peritos se examinara el carro triunfal con la más exacta escrupulosidad». Finalmente se decidió que tal pretensión traspasaba los límites del «respeto, moderación y prudencia». El relator de las fiestas convierte de nuevo en decisión real tal opinión, de modo que estima que la reina no quiso «presentarse con el fausto de las altivas princesas ni admitir un obsequio de que han usado más los //soberbios tiranos que los buenos príncipes».<sup>49</sup>

Durante los años venideros y con la incorporación paulatina de las ideas liberales y progresistas en la política nacional, estas demostraciones exuberantes de sumisión al monarca fueron entendidas como signos de esclavitud absolutista, y con ella asunto de naciones ajenas a la corrección occidental. En este sentido, y desde la perspectiva de la etapa isabelina, se calificó la creación de una comisión encargada por el Ayuntamiento de Sevilla para que continuase al servicio del rey tras su paso triunfal por la ciudad en 1823 como un «rasgo de adulación propio de las regiones orientales».<sup>50</sup>

En cualquier caso, y en vida del monarca, se generalizó el empleo del carro triunfal en los recibimientos de las poblaciones durante sus traslados, de modo que la consideración heroica de su regreso desde el cautiverio francés perduró durante los acontecimientos políticos posteriores y acompañó al rey en el desarrollo de sus viajes a lo largo de la geografía peninsular. Todo el viaje a Madrid de Fernando VII en 1823 fue realizado «lentamente... en carros de triunfo conducidos en brazos de los voluntarios realistas o de los

49. JOSÉ GOVEA Y AGREDA: *Fiestas reales con que celebró... la ciudad de Sevilla la venida de su Augusta Reyna y Señora Doña María Isabel Francisca, y de la Serenísima Infanta Doña María Francisca de Asis de Braganza...*, Sevilla: Imprenta real, 1816, pp. 21-23.

50. ESTANISLAO VAYO: *Historia de la vida y reinado de Fernando VII de España...*, Madrid: Imp. de Repullés, 1842, tomo III, p. 182. Sobre fiestas del siglo en la ciudad, MARÍA DEL CARMEN FERNÁNDEZ ALBÉNDIZ: *Sevilla y la monarquía. Las visitas reales en el siglo XIX*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2007, especialmente la primera parte para la época que nos ocupa.

engalanados mancebos del vulgo como en Carmona, Andújar y otros cien pueblos». <sup>51</sup> El propio rey escribiría:

En todas las grandes poblaciones y a distancia de un cuarto de legua, el pueblo desenganchaba las mulas del coche y se obstinaban en ponerse a tirar de él y conducirnos hasta la casa, que estaba preparada y adornada para recibirnos. En las ciudades tenían preparados carros triunfales, ricamente adornados, para que en ellos hiciésemos la entrada, llenándonos de coronas y ramos de flores naturales en todas partes por donde pasábamos. <sup>52</sup>

En Sevilla, avistados los reyes en su camino desde el sur, se desplegaron banderas y gallardetes en la Torre del Oro, se empavesaron los barcos del río, y hubo repiques de campanas y salvas de artillería. La ciudad, presidida por don Juan de Módenes, se acercó a recibir a los reyes al camino de Eritaña. Allí se pidió a sus majestades que pasaran a un carro triunfal que «presentaba los votos y corazones de los fieles y leales Sevillanos». El vehículo, una carroza al estilo romano, estaba forrada de raso blanco y guarnecida de flores, «dispuestas con vistosa simetría, formando un airoso solio que terminaba en una hermosa corona». <sup>53</sup> Cien realistas estaban preparados y a las órdenes de cuatro oficiales para mover el carro, con simulados empujes de ricos cordones de oro y seda carmesí. La venida de los reyes se hizo desde el sur, a través de las márgenes del río y entre paseos y alamedas, hasta llegar a la Puerta de Triana, frente a la cual se rescataría la antigua tradición de la entrega de las llaves, antes de hacer el ingreso efectivo intramuros en la población. El grandioso espectáculo, en especial en su tramo previo al paso por el arco de las murallas, fue en todo «un triunfo continuado. El lugar no podía ser más plácido y delicioso, ni la concurrencia más brillante, ni jamás se vio un gozo que tanto enagenara nuestras almas». Además de estas celebraciones muy elaboradas, otras resultaban en el camino hacia la Corte efecto de la modestia, como las que comenta, no con cierta ironía, el propio monarca en su paso por la localidad de Pinto el 13 de noviembre de 1823, cerca ya de la villa y corte. Allí, dice el Deseado, «pasamos a un carro que tenían preparado los del pueblo y que sirve para llevar a la Virgen en las procesiones. Fuimos en él como un tiro de bala». <sup>54</sup>

Para el ingreso en la ciudad de Madrid, realizado por la Puerta de Atocha, y tras dar gracias por el viaje a la Virgen de esa advocación, se subieron los reyes

51. E. VAYO: *Historia de la vida y reinado de Fernando VII...*, tomo III, p. 181.

52. Cita el diario del monarca WENCESLAO MARTÍNEZ DE VILLARRUTIA: *Fernando VII, monarca absoluto. La ominosa década de 1823 a 1833*, Madrid: Francisco Beltrán, 1931, p. 86.

53. JOSÉ GOVEA Y AGREDA: *El Rey Nuestro Señor libre y la real soberanía triunfante: servicios en su defensa que hizo la lealtad sevillana y fiestas con que celebró la entrada triunfal de ss. MM. y AA. en esta ciudad*. Sevilla: Imprenta Real, 1824, pp. 116-117; JOSÉ VELÁZQUEZ Y SÁNCHEZ: *Anales de Sevilla de 1800 a 1850*. Sevilla: Hijos de Fe, 1872 (Ayuntamiento, 1994), pp. 310-311. Estudiada por ISIDRO DÍAZ: «Una fiesta en tiempos de guerra. La visita de Fernando VII a Sevilla (1823)», P. CASTAÑEDA (coord.): *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX...*, vol. 1, pp. 715-735.

54. FRANCISCO SEVILLANO CALERO y EMILIO SOLER PASCUAL (ed.): *Diarios de viaje de Fernando VII (1823 y 1827-1828)*... p. 142.

a un carro triunfal, «adornado con mucha elegancia» con varias estatuas alegóricas que representaban las provincias españolas y a la villa de Madrid, esta última delante de sus majestades, situada delante y mirando al soberano, con las cadenas del cautiverio que las habían oprimido. En la parte trasera se disponían dos genios que portaban los escudos reales de las potencias aliadas de España y Francia. El carro fue tirado por veinticuatro hombres vestidos «a la usanza española» y otros tantos voluntarios realistas. Existen algunas representaciones del carro, como las mencionadas por Reyero de la *Entrada de Fernando VII en Madrid el año 1823 con su tercera esposa María Josefa Amalia, y Fernando VII y los Cien Mil Hijos de San Luis en Madrid*, sin atribución, ambas en el Palacio Real de Madrid.<sup>55</sup> En esa última pintura, el carro triunfal, que tiene como fondo la Puerta de Atocha, y a su alrededor una multitud que expone el éxito popular del monarca, exhibe en su estructura un gusto artístico cercano al neoclasicismo académico avanzado, al modo de otros aparatos efímeros de la época en donde predominan la geometría de las líneas rectas y la claridad volumétrica. A la iconografía descrita se añaden las figuras aladas, una de las cuales porta sobre el sitial de los soberanos el laurel de la victoria, y dos leones delante del mismo que representan la monarquía hispánica.

Durante el viaje real de 1827-1828 fueron muchas las ciudades y localidades que ofrecieron a sus majestades el ingreso en el interior de sus cascos urbanos mediante estos vehículos triunfales que actuaban como transporte regio. El rey entraría el 4 de diciembre de 1827 en la ciudad de Barcelona, recibimiento en el cual, como ocurrió con su padre Carlos IV, se le ofreció subir a un carro de triunfo, que sería tirado por varios vecinos. Existen varias ilustraciones que describen las características de ese transporte, en especial los que adornan la *Relación de la entrada de los reyes nuestros señores en la ciudad de Barcelona la mañana del 4 de diciembre de 1827...* publicación que se considera de las primeras acompañadas con litografías en España.<sup>56</sup> El carro es representado en una de sus láminas, dibujada sobre piedra de Adrià Ferran y litografiadas, como todas las de esta relación, por Antoni Monfort (fig. 8)<sup>57</sup>.

55. Reproducido este último por CARLOS REYERO en *Alegoría, nación y libertad...* fig. 117. Sobre la entrada, *Gaceta de Madrid*, 112, 15 de noviembre de 1823, p. 417; *Diarios de viaje...* p. 142; CARLOS REYERO, *Alegoría, nación y libertad...* p. 194, nota 70; JOSÉ LUIS DÍEZ: «"Nada sin Fernando". La exaltación del Rey deseado en la pintura cortesana (1808-1823)», en MANUELA MENA (comisaria): *Goya en tiempos de guerra*, Madrid: Museo del Prado, 2008, pp. 99-123. Tratada por ESTER ALBA PAGÁN: «Representaciones de la reina en la retórica visual del absolutismo fernandino: la imagen de María Josefa Amalia de Sajonia como estrategia de la alianza entre el trono y el altar», en *Ars Longa*, 25, 2016, pp. 201-220, especialmente 201-211.

56. *Relación de la entrada de los reyes nuestros señores en la ciudad de Barcelona la mañana del 4 de diciembre de 1827 y de los demás festejos públicos que tributó a ss. MM. la Junta de Reales obsequios en nombre y representación de dicha ciudad*. Barcelona: Viuda de Roca, 1828; ROSA MARÍA SUBIRANA REBULL: *Els orígens de la litografia a Catalunya*, Barcelona: Biblioteca de Catalunya, 1991, pp. 59-60 y 126-141. Referido en <https://palauantiguitats.com/>.

57. Se lee en ella: «Carro Triunfal en que la lealtad, amor y el vasallaje de Barcelona condujo a sus augustos soberanos Fernando y Josefa Amalia en su pública entrada del 4 de diciembre de 1827». <https://bvpb.mcu.es/museos/es>.



Fig. 8. Adrià Ferran y Antoni Monfort (grab.), *Carro Triunfal en la entrada de Fernando VII y Josefa Amalia en Barcelona el 4 de diciembre de 1827*, c. 1828, Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, Ministerio de Cultura y Deporte

La junta que hizo los preparativos de la entrada de los reyes en la ciudad consideró apropiado el obsequio del carro de triunfo, que mostraba a sus majestades como «victoriosos de la discordia y el crimen», en referencia al aplastamiento de la rebelión de los «agraviados» que había tenido lugar en el principado. Se trataba de una construcción en forma de nave, en su centro forrado de seda lila y acolchado con franjas de oro. Cubría el asiento real, de color carmesí, un manto real para que sobre él reposaran sus majestades. En la parte delantera una figura de la ciudad de Barcelona afrontaba el asiento de los reyes, poniendo a su disposición una colmena y el cuerno de la abundancia, símbolos de la industria y fecundidad ofrecidas al soberano. A sus pies se representó un perro como alegoría de la fidelidad ciudadana. En el escaño de los monarcas se esculpieron unos grifos, relativos a la fortaleza y velocidad del rey en acudir a los negocios del reino como pacificador de Cataluña, a la vez que otras figuras exteriores representaban el restablecimiento de la paz. Las ruedas del carro estaban adornadas con castillos, cabezas de leones y guirnaldas de robles, mientras que como remate del eje delantero se encon-

traba un león de la monarquía, dominador de ambos mundos.<sup>58</sup> El carro fue empujado por treinta mozos vestidos de soldados a la usanza antigua, y en el inicio de su recorrido se liberaron palomos como exaltación de sus majestades, según reproduce otra lámina anónima de tono popular, xilografía estampada de 1828.<sup>59</sup> La entrada de sus majestades, en este carro triunfal, rodeado por miembros comisionados «de todas las clases» del vecindario, salió del punto llamado de la Cruz cubierta, al inicio del camino hacia Madrid, hasta el Palacio Real.<sup>60</sup> En aquel inicio del trayecto se dispuso una arquitectura efímera en forma de columnata con colgaduras y cortinajes, un «peristilo de columnas salomónicas» fingido, con telas blancas en el basamento y los colores amarillo y encarnado de la enseña nacional en los soportes. En ese lugar una carroza cerrada con un tiro de caballos esperaba a los monarcas en el caso que el tiempo no permitiera su paseo en el carro triunfal.<sup>61</sup>

El 9 de abril de 1828 los reyes partieron de Barcelona en dirección a Zaragoza; en Terrassa recibieron el homenaje de los vecinos de la localidad, «y verificando su entrada en un hermoso carro triunfal que los havitantes de dicha villa tenían prevenido».<sup>62</sup> También se conocen con exactitud las características de ese transporte, gracias a la imagen impresa por Antonio Brusi Miraben que reproduce la carretela preparada para los reyes (fig. 9).<sup>63</sup> El vehículo, montado sobre un juego curvo de muelles, era de caja sencilla y rectangular, estaba adornado con telas, y mostraba las armas de los vencidos en su espalda, coronas de laureles en el asiento de los reyes y un doble escudo de armas en la parte frontal. Fue conducido por veinticuatro mozos vestidos a la moda antigua, a los que precedían niños con ramos.

58. *Relación de la entrada...* p. 7. Véase CARLOS REYERO, *Alegoría, nación y libertad...* p. 23 que lo reproduce. Fig. 13.

59. *Entrada en Bar(celo)na del Sr. D(oin) F(ernan)do 7º y su esposa Reyes de España el dia 4 D(iciembre) 1827.*

60. La respuesta del ministro Calomarde al uso del carro triunfal fue positiva, siempre que su relación se ajustara a la necesidad de salvaguardar la salud de Su Majestad. *Relación de la entrada...*, p. 9 y 10.

61. *Relación de la entrada...* p. 12.

62. *Diarios de viaje...* p. 268.

63. Una de las dos parejas de litografías sobre la entrada de los reyes en Terrassa que reproducen la Puerta, el Arco Triunfal, el carro y la mascarada preparada para el recibimiento. La imagen se titula *Carretela ofrecida a Sus Majestades Fernando VII y María Josefa Amalia por la Comisión de obsequios de la villa de Tarrassa y la que se dignaron ocupar en su entrada que se verificó el día 9 de abril de 1828*. Lám 3.



Fig. 9. Antonio Brusi (grab.), *Carretela ofrecida a Fernando VII y María Josefa Amalia en el recibimiento de la villa de Tarrasa*, c. 1828, <https://palauantiguitats.com/>

El uso de estos carros representativos abundaría entre las ciudades que visitó el monarca en su periplo por el norte del país tras el término de las sublevaciones ultrarrealistas. El día 22 de abril, a su llegada a Zaragoza se trasladaría a la entrada de la Alameda a «un carro elegantemente adornado» tirado por una comparsa de veinticuatro hombres a la usanza antigua española.<sup>64</sup> Sucederían en su recorrido las ciudades de Pamplona y San Sebastián, ingresando en esta última población en un coche cerrado con seis caballos; de nuevo sería objeto de un recibimiento mediante el vehículo triunfal a su llegada a Bilbao el 16 de junio de 1828. En esa fecha, una comisión de la diputación fue a recibir al monarca en el lugar del punto del Morro; componía la delegación los dos segundos diputados y regidores, y veinte jinetes que llevaban trajes de moros abencerrajes. La comisión «presentó a SS.MM. un carro Triunfal de hierro, obra del país, excutando (sic) en corto espacio de treinta días» y entraron en él al bajar a la villa, tirado por veinte jóvenes cazadores del primer batallón de paisanos armados y de una comparsa del colegio de Santiago de Vizcaya.<sup>65</sup> De esa carretela de cuatro ruedas, mandada construir

64. *Diarios de viaje...* p. 277.

65. *Diarios de viaje...* p. 337; PABLO ALZOLA: «Fernando VII en Bilbao», *Euskal-Herria. Revista Bascongada*, 565, 1896, pp. 225-262.

en Durango por el señorío, tenemos el testimonio gráfico de una imagen del Real Establecimiento Litográfico de Madrid sobre un dibujo de Francisco de la Torre (fig. 10). Poseía caja en forma de nave, y asientos traseros tapizados. Sobre el sitio del rey y la reina se levantaba un dosel en forma de corona. A los flancos de los asientos reales decoraban el vehículo dos leones, como símbolos de la monarquía hispánica.<sup>66</sup>

Tras su visita a Bilbao, los reyes iniciarían su camino hacia el sur. A su paso por Vitoria, de nuevo serían objeto de un recibimiento triunfal protagonizado por el ofrecimiento de un carro por parte de la comisión de la ciudad, que se ubicó en el punto de entrada a la misma, el Portal de Urbina. El vehículo estaba «graciosamente preparado», y simulaba ser llevado por veinte niños de siete u ocho años de edad, mediante tiros de bordones y borlas de seda. Había personajes que representaban a las Gracias, y dirigían el simulado timón de la caja, a modo de barco, Adonis y Venus.<sup>67</sup> También las ciudades castellanas recibirían al rey con semejante agasajo. Así ocurrió en Burgos, donde el corregidor, junto a las comisiones del ayuntamiento y del consulado, esperaba a los reyes en las inmediaciones del camino real. Allí suplicaron a los monarcas, para «completar los deseos de los habitantes burgaleses» que subieran a un carro triunfal preparado al efecto, tirado por veinticuatro jóvenes «vestidos con la mayor elegancia» a la española antigua. De este modo se consumaba el tercer ofrecimiento que en la década se hiciera a una alteza –el duque de Angulema–, o al monarca para el uso de semejante transporte, correspondiendo en esta ocasión el soberano a su empleo. Siendo día caluroso, se dispusieron dos comisionados a acompañar el vehículo con quitasoles para evitar una insolación a los reyes. Entre las aclamaciones de la muchedumbre, la carrera fue secundada, como era habitual, por batallones de reales guardias y de realistas, pasando bajo un arco triunfal preparado para la ocasión.<sup>68</sup> En Palencia los monarcas serían recibidos, según vieja costumbre, en el puente de Villalobón, junto un arco triunfal «a la rústica» allí levantado. De nuevo un vehículo triunfal tirado por voluntarios realistas serviría de transporte por el interior de la población. La llegada a Valladolid fue el día 21. La comisión del ayuntamiento saldría a recibir a los monarcas, que recibieron homenaje y fidelidad debajo de un arco de orden dórico elevado para la efeméride. Ofrecido un carro triunfal, con este efectuarían el recorrido por el interior de la ciudad, llevado por el cuerpo de voluntarios realistas. El vehículo fue acompañado por miembros del ayuntamiento, precedido por alguaciles de la ciudad, escribanos de número y sus maceros, mientras el capitán general acompañaba a los reyes a caballo<sup>69</sup>.

66. «Carretela que el Señorío de Vizcaya presentó a ss. MM. para su entrada en la villa de Bilbao, construida en el país con yerro» Biblioteca Nacional de Madrid. INVENT/14945. <http://bdh.bne.es/>.

67. Día 26 de junio. *Diarios de viaje...* p. 345.

68. Día 3 de julio. *Ibidem*, p. 354.

69. *Ibidem*, pp. 374 y 375

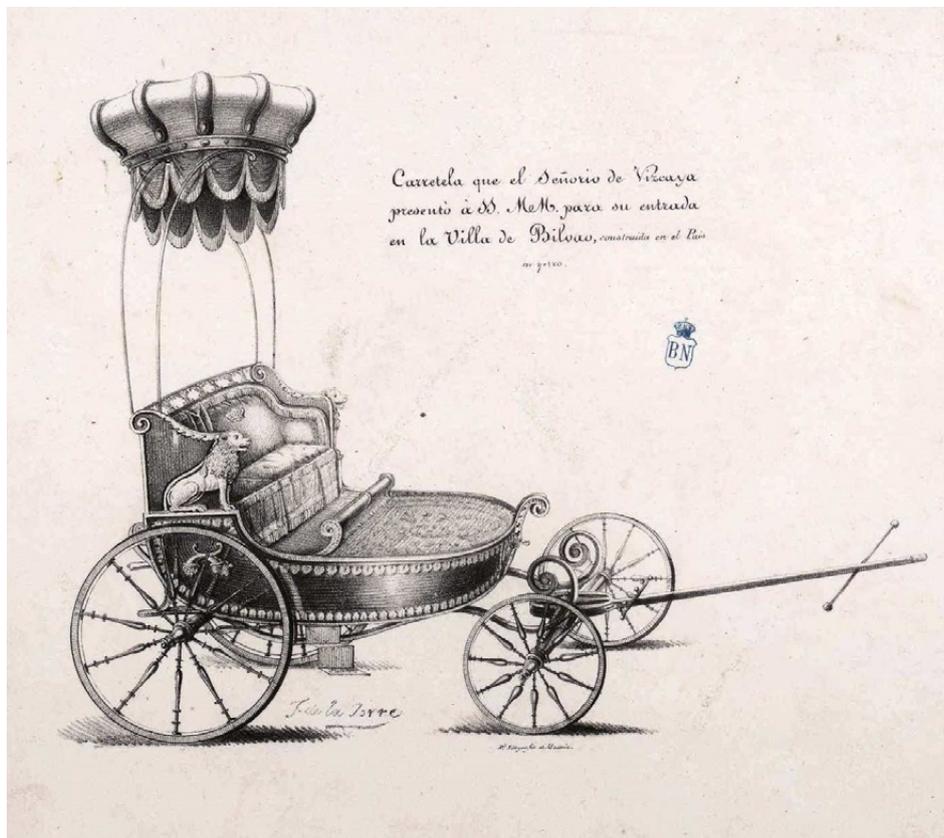


Fig. 10. Francisco de la Torre, *Carretela para la entrada de Fernando VII y María Josefa Amalia de Sajonia en Bilbao en 1828*, c. 1828, BDN, Biblioteca Nacional de España

Finalmente, cerraría el capítulo viajero la llegada a Madrid. Tras el ejemplo multitudinario de 1823, la entrada en la villa de los monarcas se hizo desde San Antonio de la Florida, pero sin vehículo a lo clásico, sino que del coche de camino se pasó a una carretela con tiro de caballos que «se hallaba dispuesta en este punto».<sup>70</sup> El camino de entrada seguiría por la Puerta de Atocha, Prado y calle de Alcalá; se adornarían para tal fin, y entre otros escenarios urbanos, las dos puertas de esos lugares y también de Platerías. Si en la entrada efectiva el carro triunfal no sería utilizado, sí aparecería su iconografía en la configuración de los adornos efímeros con los que celebraba este recibimiento. Así, el *Diario* del rey nos informa sobre el grupo escultórico con que culminaba uno de los aparatos erigidos para la ocasión,

70. *Ibidem*, p. 395.

el arco del Real Consulado de Madrid, un conjunto de 12 pies en la fachada que miraba a poniente, que se componía de «una cuadriga y carro de triunfo con la figura del soberano, coronado de laurel imitado a lo antiguo»;<sup>71</sup> por su parte, la Casa de la Policía dispuso una iluminación nocturna donde se presentaba «un cuadro alegórico de transparente» alusivo al «triunfo conseguido por SM con la pacificación de Cataluña»; allí aparecían sus majestades con trajes heroicos, el rey con cetro en la mano y la reina con un ramo de oliva dentro de un carro de triunfo «al estilo griego» (*sic*), con un tiro de ocho caballos, «en la actitud más arrogante, y la de marchar cada uno por distinto camino», indicando la prontitud del monarca en ir a solucionar los conflictos que pudieran surgir en cualquier sitio del reino. Dos columnas completaban esa iconografía, una rematada con una corona real y otra con una tiara, símbolos de la alianza entre el Trono Real y la Religión, mientras un arco iris, alusivo a la paz, se abría por encima de ambas columnas. Un lema aparecía en transparente bajo su pedestal con las palabras *Vigilancia, Sabiduría, Valor, Fuerza y Victoria*.<sup>72</sup>

El triunfo, por tanto, constituía aún un recurso para sancionar la política del soberano neto, deudor político de la alianza europea de la Restauración. Utilizado en este contexto nacional y concreto, parece apoyar al rey en su papel pacificador durante los viajes de su última etapa real, cuando se trataba de asegurar con su presencia la lealtad de sus súbditos en aquellos territorios, como Cataluña, Aragón o el País Vasco, donde las guerrillas ultrarrealistas habían protagonizado desórdenes o asonadas durante esa década última del reinado fernandino.

## CONCLUSIONES

El uso tradicional del carro triunfal durante el Barroco se modifica al pasar por el tamiz cientifista y divulgador de la Ilustración, donde la influencia de la tradición francesa y el éxito de las fiestas revolucionarias y napoleónicas habían hecho posible la creación de una imagen revisada de este vehículo representativo, sustentada en el contexto histórico concreto de la Roma republicana e imperial y en su evidente correspondencia con la celebración de la victoria. Las excepcionales circunstancias bélicas y críticas en las que se ve envuelta la monarquía hispánica durante estos años promueven el uso de este transporte, que se hará muy popular en su asociación a la monarquía desde el regreso victorioso del rey deseado de su encierro en Francia en primer lugar, y luego por su triunfo en la confirmación de la soberanía neta frente a las pretensiones constitucionalistas y liberales.

71. *Ibidem*, p. 402.

72. *Ibidem*, pp. 403-404.

Su aparición será muy común, como hemos señalado, en las entradas de Fernando VII y sus esposas en las poblaciones. Será un complemento central de todo un cortejo o carrera donde el recuerdo del triunfo clásico se extiende al recibimiento de las autoridades y los habitantes, y la creación de aparatos y arcos con los que se conmemora la presencia física del rey en la ciudad, la fidelidad de la población y su lealtad al monarca. Las derivaciones temáticas de estas entradas y los carros tienen como conjunto de referencias el papel de Marte, en el caso del triunfo victorioso del conflicto bélico o político, y el del Amor, en el de la derivación pacífica o pacificadora del reinado; también este último alude al papel solícito de la reina a favor de sus súbditos. Ya hemos señalado un cierto proceso de concreción en géneros de determinadas virtudes asociadas a la monarquía, y con ello una cierta vinculación de cada uno de los esposos reales con determinadas cualidades o valores, conforme con ese proceso de formalización política y de sexualización que ha estudiado brillantemente Carlos Reyero o Álvaro Molina.<sup>73</sup>

El carro en sí será un portador de símbolos. Como indica Reyero, hay una menor importancia de la representación de la propia monarquía hispánica, a través de leones y hemisferios, pero lo cierto es que se mantiene, a veces en los apoyos o laterales de las cajas, y así aparece en casi todas las representaciones gráficas y escritas. Pese a la pérdida coetánea de los territorios ultramarinos sigue abriéndose de manera doble o sobre dos globos como corresponde al monarca de ambos mundos, y así sucede en el carro fúnebre de los héroes del Dos de Mayo. Escudos reales, castillos y leones, u otros símbolos acentúan las referencias, que se hacen evidentes por la presencia del cetro real, de la corona, y de otros rasgos de la realeza. En la parte trasera esculturas acompañantes del triunfo clásico se convierten en figuras portantes del laurel o la rama de olivo. Salvo algunos ejemplos, como el de Vitoria, la lectura iconográfica del vehículo no resulta compleja ni narrativa, atestiguándose la limitación del símbolo en favor de la presencia real del personaje exaltado. La religión aparece asociada a la representación del héroe o de la monarquía desde antes incluso de la constitución absoluta de la monarquía, tal como se observa en el entierro de 1814 de los artilleros Daoiz y Velarde. A partir de ese momento participa en ocasiones de la compañía viva y física de los reyes. En forma de figura o atributo se vincula a las representaciones del trono, el cetro y otros atributos de la realeza, mostrando su alianza con el trono y la justificación de la soberanía neta del monarca, como continuación de un derecho divino que llevó directamente en algunos territorios hispánicos a una sacralización de la monarquía fernandina. Otra figura que se repite en alguno de los ejemplos estudiados en la personificación de la ciudad receptora, como ocurre en los triunfos de Madrid al regreso al absolutismo, o en Barcelona en diciembre de 1827. Suele representarse

73. CARLOS REYERO, *Alegoría, nación y libertad...* ÁLVARO MOLINA: *Mujeres y hombres en la España ilustrada. Identidad, género y visualidad*, Madrid: Cátedra, 2013, especialmente parte I de su obra.

como una figura autónoma, situada en la parte delantera de los carros frente a los reyes y dirigiendo su rostro a ellos, en una altura algo menor al asiento de sus majestades. Se identifica su presencia en los textos de las relaciones festivas con la lealtad y fidelidad de la población, del mismo modo en que se pondera con ello la identidad local que promueve las fiestas en las que se ensalza al monarca.<sup>74</sup> En esos momentos de predominio de la soberanía absoluta la representación de la nación queda eclipsada, ateniéndose a destacar el cuerpo físico de la monarquía y el papel victorioso del soberano, para no contribuir a justificar iconográficamente el sustento democrático que la representación de ese concepto sostiene. Su presencia se sustituye por la aparición de los escudos reales, en los cuales se asocia la participación de la patria en la victoria, como en el caso de la heráldica de las monarquías aliadas de Francia y España en la entrada en Madrid de 1823.<sup>75</sup>

Los carros, abiertos, suelen tener líneas alabeadas en su perfil, con mayor altura para los asientos traseros donde se acomodan los monarcas. Aplicaciones de oro, y telas carmesíes son las que adornan el interior de los vehículos preferentemente, tonos muy asociados a la exaltación del poder. El solio de los carros se refuerza con la presencia de doseles o coronas por encima de los monarcas; además de las figuras escultóricas, se representan en el exterior de los carros otras en relieve, o incluso lemas en el frente o la espalda de los carruajes. La forma que abunda en el dibujo en planta de los carros es aún la de nave, y su diseño general parece acogerse a líneas más sencillas a medida que es utilizado el modelo de carruaje de carretela, como se observa en Terrassa o Bilbao en 1828. La configuración prismática del neoclásico carro de 1823 debe atribuirse al papel protagonista del diseño académico en la villa y corte.

Además del carro como principal exponente móvil de la entrada triunfal de recuerdo clásico, también se aprovecha su presencia como complemento de una serie de acciones y ceremonias que se rescatan del pasado, y que se asocian a los usos de monarquía tradicional, construcción histórica en la que pretende apoyarse el absolutismo fernandino. Así, se procura recibir a los monarcas en las cercanías o ante las puertas o portales de las ciudades, de acuerdo a lo indicado en las memorias de entradas pasadas a esas poblaciones, y es allí donde se suele producir el ofrecimiento a los reyes de los vehículos triunfales, a los que acceden desde su carroza de paseo o transporte anterior. También en ese contexto se mantiene el acto de la entrega de las llaves de la localidad al monarca, realmente recurrente en anteriores entradas reales de Aragón y buena parte de las ciudades castellanas, pero que se recupera como parte de la etiqueta de la memoria monárquica en

74. CARLOS REYERO: *Alegoría, nación y libertad...* p. 11 en adelante.

75. La de la nación e incluso la de la matrona de España, para asumirla por el propio monarca, de modo que se hace indisoluble con la realeza. Ver CARLOS REYERO: «Absolutismo frente a liberalismo doceañista...».

otras localidades, tal como se menciona explícitamente en el recibimiento de Sevilla en 1823. El lugar donde se produce el traslado del monarca al carruaje triunfal, como ocurre en la Ciudad Condal en 1802 y en diciembre de 1827, se adorna explícitamente mediante aparatos efímeros, de los cuales son ejemplo el templo clásico erigido para la visita de Carlos IV o el conjunto transparente de cortinajes a modo de peristilo con los colores de la enseña patriótica en el caso de la fernandina. Se disponen para el tiro humano del carro soldados vestidos a la antigua usanza, como es visible en los grabados de Barcelona o Terrassa o en los testimonios escritos de la mayoría de las ciudades por la que se hizo paseo triunfal con este vehículo.

En definitiva, observamos una recuperación de la identidad de la celebración pública a través de la historia, que se convierte en un elemento destacado para la comprensión del mundo coetáneo, en particular como argumento para la defensa de la tradición que asume la causa realista. Junto a ello, esta recuperación historicista servía para el desarrollo de una fastuosidad diversa y novedosa, conforme a una nueva valoración de lo sensible basada en lo pintoresco. En la entrada en Sevilla de 1823, se indicaba que el entorno del paseo de los reyes previo al ingreso a la ciudad por la Puerta de Triana, a través del paseo de Bellaflor y las márgenes con alamedas del Guadalquivir, «no podía ser más plácido y delicioso»;<sup>76</sup> en Bilbao en 1828, parte de los acompañantes del rey junto al carro triunfal son soldados vestidos de abencerrajes.<sup>77</sup> En Palencia tendrán protagonismo los jóvenes vestidos y danzando como vacceos, aliados de los numantinos y destinados a luchar hasta el fin con fidelidad, ahora por el monarca.<sup>78</sup> De ese modo, junto a una justificación de los hechos históricos como argumento de la tradición, auténtica esencia de los valores patrios para el realismo fernandino, se otorgaba a la comitiva real ciertas cualidades exóticas muy a tono con un neoclasicismo romántico que se abría ya a este tipo de sugerencias.

Las diversas localidades que desarrollan los fastos reales convierten en referencia alegórica sus productos tradicionales o más arquetípicos, como manifestación de su contribución a la prosperidad general del estado. De este modo, en estas celebraciones de las entradas reales, se manifiesta el entendimiento de la monarquía como promotor de la felicidad pública y benefactora de artes y letras, de carácter ilustrado, a la vez que se señala el papel cada vez más concreto e identitario de determinadas labores relacionadas con el medio físico y el trabajo de la población local. Así, en el caudal iconográfico que se acumula durante las entradas reales o las fiestas de mascaradas o comparsas que se desarrollan durante la estancia del monarca, además de los manidos relatos mitológicos o la presencia de diosas de la fertilidad o asociadas a la tierra como Ceres o Flora, aparecen imágenes de

76. GOVEA: *El Rey Nuestro Señor libre...* p. 121.

77. *Diarios de viaje...* p. 337.

78. *Ibidem*, p. 366.

ese muestrario de la industria o la agricultura que caracteriza a cada localidad. Así, en Zaragoza toman protagonismo en la fiesta los alpargateros, lineros y panaderos, en Palencia se muestran la vid y el trigo como recurso castellano, o en San Sebastián las agrupaciones de los marineros y comerciantes, por indicar algunos ejemplos. El rey visitará la fábrica de armas de Ibarzábal en Éibar antes de llegar a Bilbao, y finalmente allí el propio carro triunfal, realizado por el Señorío de Vizcaya en hierro, se convierte en producto surgido de la propia tierra y el trabajo de sus gentes.

En las representaciones de los carros triunfales de Carlos IV, la importancia visual se reparte entre el papel preeminente de los reyes, los acompañantes cortesanos y el cortejo general que conforma cada república urbana. Los testimonios gráficos y escritos de la etapa fernandina ponen el acento, sin duda, en la multitud que corea y exalta la figura del monarca, como reproduce Miguel Parra en el caso de la visita a Zaragoza tras su destierro, o en Madrid en 1823. El uso del carro triunfal aparece como una opción de un monarca cuya puesta en escena procura satisfacer sus ansías de popularidad y testimoniar un supuesto entusiasmo general hacia su persona. Las menciones en los diarios de viajes, de redacción directa o cercana al rey, donde se explican con detalle las celebraciones públicas que se le ofrecen en cada localidad y comarca así nos lo exponen. La misión puramente política y apaciguadora de los viajes realizados al final de su reinado no merma la continuidad de ese prurito triunfal en los recibimientos que tanto agradaran al rey Deseado. Contrasta tal delectación en el uso del carro de triunfo con la visión hostil que sobre su manejo, interpretado como signo de fatuidad o tiranía, manifiestan en ocasiones sus propios aliados o los autores de las relaciones festivas favorables al monarca, lo que acentúa la excepcionalidad del merecimiento de este vehículo para Fernando VII. Los liberales, y el pensamiento político más progresista, lo verán como signo de un sometimiento imposible, una exaltación apropiada para un rey «de los Grandes, de los frailes, de las ignaras muchedumbres»,<sup>79</sup> y la unción del tiro del carruaje del monarca por el pueblo será una parte del espectáculo «humillante» para Europa de la desaparición del régimen constitucional y la vuelta al absolutismo.<sup>80</sup> Así, el carro triunfal se convierte en un argumento político o incluso circunstancial en la estrategia por prolongar la baza de la multitud en la cada vez más cuestionada monarquía realista, frente a ultras y liberales. El triunfo clásico, el reconocimiento de una victoria para el general o el héroe, se convierte curiosamente en un ejercicio de facción política, en una propaganda que jalea el periodismo dominado desde el gobierno, como sucede con el *Diario de Madrid* y en la oficial *Gaceta*; paradójicamente, un recurso

79. W. RAMÍREZ: *Las mujeres de Fernando VII*, 1925, citado por CARLES RAHOLA: *Ferran VII a Girona*. Girona: Gràfiques Darius Rahola, 1933, p. 51.

80. Recordado por MORENO, «La fabricación...» en relación a la sorpresa de la vuelta al absolutismo y la abolición de la Constitución... p. 20 y nota 5. Cita sobre ello a KARL MARX y FRIEDRICH ENGELS: *Escritos sobre España*, Madrid: Trotta, 1998, pp. 141-142.

de exaltación desequilibrada al cuerpo natural de la monarquía, personificado en Fernando VII, primero deseado y luego soberano absoluto, en el momento de la crisis del cuerpo político de la institución como representación antes incuestionable del Estado.<sup>81</sup>

## BIBLIOGRAFÍA

- ABAD GIMENO, MARÍA DEL CARMEN: «La entrada de Fernando VII en Zaragoza», *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, 16-18, 1963-1965, pp. 331-343.
- ABARCA, PEDRO: *Segunda parte de los Anales históricos de los Reyes de Aragón*, Salamanca: Imp. de Lucas Pérez, 1684.
- ALBA PAGÁN, ESTER: «Representaciones de la reina en la retórica visual del absolutismo fernandino: la imagen de María Josefa Amalia de Sajonia como estrategia de la alianza entre el trono y el altar», *Ars Longa*, 25, 2016, pp. 201-220.
- ALBA PAGÁN, ESTER y LÓPEZ TERRADA, MARÍA JOSÉ: «La imagen victoriosa de Fernando VII. Las entradas triunfales del pintor Miguel Parra (1780-1846)», en PAULINO CASTAÑEDA (coord.) *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América*, Madrid: Deimos, 2005, vol. 2, pp. 606-624.
- ALZOLA, PABLO: «Fernando VII en Bilbao», *Euskal-Herria. Revista Bascongada*, 565, 1896, pp. 225-262.
- AMERLINCK DE CORSI, MARÍA CONCEPCIÓN: «Arquitectos y plazas de toros en Nueva España», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 20, 1983, pp. 393-408.
- Anuncio: declarada por la autoridad eclesiástica, en vista de información judicial que ha instruido, la identidad de los ... restos de los primeros héroes de la libertad de la Patria ... Luis Daoiz y Pedro Velarde...* Madrid, s. n. 1814.
- BERENGUER CEBRIÀ, ERNEST: *Carlos V. Las coronas y sus territorios*, Barcelona: Península, 2002.
- BURLEIGH, MICHAEL: *Poder terrenal. Religión y política en Europa. De la Revolución Francesa a la Primera Guerra Mundial*, Madrid: Taurus, 2005.
- CARRASCO Y SAIZ, ADOLFO: *EL carro triunfal fúnebre de Daoiz y Velarde. Memorias del dos de mayo*, Madrid: Imprenta del Cuerpo de Artillería, 1895.
- CARRETE PARRONDO, JUAN: «Las estampas en la prensa madrileña de 1814 a 1819». Disponible en: <https://sites.google.com/site/arteprocomun/estampas-en-la-prensa-madrilena-de-1814-a-1819> (consulta del 10 de mayo de 2020).
- CARRETE PARRONDO, JUAN; DIEGO, ESTRELLA DE Y VEGA, JESUSA: *Catálogo del gabinete de estampas del Museo Municipal de Madrid: estampas españolas*, Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1985. Dos volúmenes.
- CHIVA BELTRÁN, JUAN: «Triunfos de la Casa de Austria: entradas reales en la corte de Madrid», *Potestas*, 4, 2011, pp. 211-228.
- DÍAZ, ISIDRO: «Una fiesta en tiempos de guerra. La visita de Fernando VII a Sevilla (1823)», PAULINO CASTAÑEDA (coord.): *Las guerras en el primer tercio del siglo XIX en España y América*, Madrid: Deimos, 2005, vol. 1, pp. 715-735.
- DÍEZ, JOSÉ LUIS: «"Nada sin Fernando". La exaltación del Rey deseado en la pintura cortesana (1808-1823)», en MANUELA MENA (comisaria): *Goya en tiempos de guerra*, Madrid: Museo del Prado, 2008, pp. 99-123.

81. La teoría política de la monarquía como doble cuerpo, individual y político, sobre el análisis de la literatura jurídica inglesa, estudiada por ERNST H. KANTOROWICZ: *Los dos cuerpos del rey. Un estudio de teología política medieval*, Princeton University Press, 1957. (Madrid: Akal, 2012)

- FALOMIR FAUS, MIGUEL: «Las entradas triunfales de Fernando el Católico en España tras la conquista de Nápoles», en *La época de Carlos IV (1788-1808). VI Jornadas de Arte. La visión del mundo clásico en el arte español*, Madrid: CSIC, 1993, pp. 49-55.
- FERNÁNDEZ ALBÉNDIZ, MARÍA DEL CARMEN: *Sevilla y la monarquía. Las visitas reales en el siglo XIX*, Sevilla: Universidad de Sevilla, 2007.
- FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA MIRALLES, ÁLVARO: «Imagen de los Reyes Católicos en la Roma pontificia», en *En la España Medieval*, 2005, 28, pp. 259-354.
- FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, JAVIER: «El momento de la nación. Monarquía, Estado y nación en el lenguaje político del tránsito entre los siglos XVIII y XIX», en MORALES MOYA, A. (coord.): *1802. España entre dos siglos. Monarquía, Estado, Nación*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2003, pp. 55-78.
- Gaceta de Madrid*, vol. I, 2 de mayo de 1814, pp. 402-403.
- 112, 15 de noviembre de 1823, p. 417.
- 114, 20 de noviembre de 1823, p. 426.
- GALÁN DOMINGO, EDUARDO: «El carruaje ceremonial y ciudadano en España: de 1700 al triunfo del automóvil», en TERESA ANDRADA-WANDERWILDE QUADRAS (coord.): *Historia del Carruaje en España*, Madrid: FCC, 2005, pp. 240-269.
- GARCÍA DE QUEVEDO, ELOY: «Libros burgaleses de memorias y noticias. Cosas sucedidas, sentadas y vistas por Marcos Palomar», *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos históricos y artísticos de Burgos*, 25, 1928, pp. 345-354. <http://hdl.handle.net/10259.4/366>.
- GARCÍA SÁNCHEZ, LAURA: *Arte, fiesta y manifestaciones efímeras: la visita a Barcelona de Carlos IV en 1802*, Barcelona: Universitat de Barcelona, 1999. Tesis doctoral dirigida por Joan Ramon Triadó. <https://www.tdx.cat/handle/10803/22655>.
- GOVEA Y AGREDA, JOSÉ: *Fiestas reales con que celebró...la ciudad de Sevilla la venida de su Augusta Reyna y Señora Doña María Isabel Francisca, y de la Serenísima Infanta Doña María Francisca de Asis de Braganza...*, Sevilla: Imprenta real, 1816.
- GOVEA Y AGREDA, JOSÉ: *El Rey Nuestro Señor libre y la real soberanía triunfante: servicios en su defensa que hizo la lealtad sevillana y fiestas con que celebró la entrada triunfal de SS. MM. y AA. en esta ciudad*, Sevilla: Imprenta Real, 1824.
- GRUBER, ALAIN CHARLES: *Les grandes fêtes et leurs décors: à l'époque de Louis XVI*, Ginebra: Librairie Droz, 1972.
- GUEVARA, ANTONIO DE: *Libro áureo del gran emperador Marco Aurelio, con el reloj de príncipes*, 1528 (Madrid: Melchor Sánchez, 1658).
- HIDALGO NUCHERA, PATRICIA: *La fidelidad premiada. La entrada del retrato de Fernando VII en Manila el 18 de diciembre de 1825*, Madrid: Acción Cultural y Científica Iberoamericana, 2018.
- JAUCORT, LOUIS: «Triomphe» (Char de) en *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, tomo 16, 1765, pp. 652-656.
- KANTOROWICZ, ERNST H.: *Los dos cuerpos del rey. Un estudio de teología política medieval*. Estudio preliminar de José Manuel Nieto Soria. Madrid: Akal, 2012.
- LANDAVAZO, MARCO ANTONIO: *La máscara de Fernando VII. Discurso e imaginario monárquico en una época de crisis. Nueva España, 1808-1822*, México: El Colegio de México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, El Colegio de Michoacán, 2001.
- LEAL BONMATÍ, ROSARIO: «Tradición e innovación en las mascaradas al rey (Barcelona, 1802)», Elena de LORENZO ÁLVAREZ (coord.): *La época de Carlos IV (1788-1808). Actas del IV Congreso Internacional de la Sociedad Española de Estudios del siglo XVIII*, 2009, pp. 687-696.
- LEDDA, GIUSEPPINA: «Recrear la manifestación festiva 'para que la vea quien no la vio y quien la vio la vea segunda vez': cultura y comunicación visuales a través de las relaciones de fiestas públicas», en CÁTEDRA GARCÍA, PEDRO MANUEL (dir.): *Géneros editoriales y*

- relaciones de sucesos en la Edad Moderna*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2013, pp. 231-248.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, ALEJANDRO: «Organización y evolución de la caballeriza», en JOSÉ MARTÍNEZ MILLÁN, SANTIAGO FERNÁNDEZ CONTI (coords.): *La monarquía de Felipe II: la Casa del Rey*, Madrid: Fundación Mapfre Tavera, 2005, Vol. 1, pp. 293-338.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, ALEJANDRO: «Vehículos representativos de la monarquía hispana de los siglos XVI y XVII», en TERESA ANDRADA-WANDERWILDE QUADRAS (coord.): *Historia del Carruaje en España*, Madrid: FCC, 2005, pp. 120-149.
- 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 TERRADA, MARÍA JOSÉ y ALBA PAGÁN, ESTER: «La Entrada triunfal de Fernando VII en Zaragoza, un lienzo conmemorativo de Miguel Parra (1780-1846)», *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, 101, 2008, pp. 143-170.
- MARTÍNEZ DE VILLAURRUTIA, WENCESLAO: *Fernando VII, monarca absoluto. La ominosa década de 1823 a 1833*, Madrid: Francisco Beltrán, 1931.
- MARX, KARL y ENGELS, FRIEDRICH: *Escritos sobre España*, Madrid: Trotta, 1998.
- Memoria de las fiestas que la inmortal ciudad de Zaragoza celebró en los días seis, siete, ocho y nueve de abril de mil ochocientos catorce...*, Zaragoza: Imp. de Miedes, c. 1814.
- MÍNGUEZ CORNELLES, VÍCTOR: *Los reyes solares. Iconografía astral de la monarquía hispánica*, Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2001.
- MÍNGUEZ CORNELLES, VÍCTOR: «Fernando VII. Un rey imaginado para una nación inventada», en RODRÍGUEZ, JAIME E. (ed.): *Revolución, Independencia y las nuevas naciones de América*, Madrid: Mapfre Tavera, 2005, pp. 193-232.
- MÍNGUEZ CORNELLES, VÍCTOR: «El poder y la farsa: imágenes grotescas de la realeza», *Quintana: revista de estudios do Departamento de Historia da Arte*, 6, 2007, pp. 39-53.
- MÍNGUEZ CORNELLES, VÍCTOR: «Los últimos reyes atlánticos: ocasos imperiales e iconografías de Fernando VII, George III y João VI», en MARIA ELIZA LINHARES BORGES, y VÍCTOR MÍNGUEZ (eds.): *La fabricación visual del mundo atlántico, 1808-1940*, Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2010, pp. 11-27.
- MITCHELL, BONNER: *Italian Civic Pageantry in the High Renaissance. A descriptive Bibliography of Triumphal Entries and Selected other Festivals for State Occasions (1494-1550)*, Firenze: Olschki, 1979.
- MOLINA FIGUERAS, JOAN: «De la historia al mito. La construcción de la memoria escrita y visual de la entrada triunfal de Alfonso V de Aragón en Nápoles (1443)», *Codex Aquilarensis*, 31, 2015, pp. 201-232.
- MOLINA MARTÍN, ÁLVARO: *Mujeres y hombres en la España ilustrada. Identidad, género y visualidad*, Madrid: Cátedra, 2013.
- MORALES FOLGUERA, JOSÉ MIGUEL: «Las entradas triunfales de Carlos V en Italia», en DOMINGO SÁNCHEZ-MESA MARTÍNEZ y JUAN JESÚS LÓPEZ-GUADALUPE MUÑOZ (eds.): *Diálogos de Arte. Homenaje al profesor Domingo Sánchez-Mesa Martín*, Granada: Universidad de Granada, 2014, pp. 327-342.
- MORENO ALONSO, MANUEL: «La 'fabricación' de Fernando VII», *Ayer*, 41, 2001, pp. 17-41.
- MORENO GARBAYO, JUSTA: *Fiestas en Manila año 1825*, Madrid: Patrimonio Nacional, 1977.
- MORILLAS, JOSÉ MARÍA: *Felipe V e Isabel de Farnesio en Andalucía. El traslado de la corte a Sevilla (1729-1733)*, Sevilla: Padilla, 1996.
- Noticia individual de la entrada de los Reyes Nuestros Señores y Real Familia en la ciudad de Barcelona, la tarde del once de Setiembre del presente año de mil ochocientos dos*, Barcelona: Jordi Roca i Gaspar, 1802.
- OLLERO LOBATO, FRANCISCO: «Las mascaradas, fiesta barroca en Sevilla», *Potestas*, 6, 2013, pp. 143-173.

- OLLERO LOBATO, FRANCISCO: «Las mascaradas en Andalucía y América y el fin de la fiesta barroca», en MARÍA DE LOS ÁNGELES FERNÁNDEZ VALLE, CARMÉ LÓPEZ CALDERÓN, INMACULADA RODRÍGUEZ MOYA (eds.): *Fastos y ceremonias del Barroco iberoamericano*, Sevilla: Universidad Pablo de Olavide y Santiago: Andavira, pp. 99-128.
- OZOUF, MONA: *La fête révolutionnaire, 1789-1799*, París: Gallimard, 1976.
- PAROLIN, CHRISTINA: *Radical Spaces. Venues of Popular Politics in London, 1790-c. 1845*, Camberra: Australian National University, 2010.
- PÉREZ SAMPER, MARÍA DE LOS ÁNGELES: *Barcelona, corte. La visita de Carlos IV en 1802*, Barcelona: Publicaciones de la Cátedra de Historia General de España, 1973.
- PÉREZ SAMPER, MARÍA DE LOS ÁNGELES: «Fiestas reales en la Cataluña de Carlos III», *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 8, 2, 1988, pp. 561-576.
- PRÍNCIPE, MIGUEL AGUSTÍN: *La Guerra de Independencia. Narración histórica de los acontecimientos de aquella época...*, Madrid: Establecimiento artístico y literario de Manini y Cía, tomo I, 1844.
- RAHOLA, CARLES: *Ferran VII a Girona*, Girona: Gràfiques Darius Rahola, 1933.
- RAUFAST CHICO, MIGUEL: «Ceremonia y conflicto: Entradas reales en Barcelona en el contexto de la guerra civil catalana (1460-1473)», *Anuario de Estudios Medievales*, 38, 2, 2008, pp. 1037-1085. <https://doi.org/10.3989/aem.2008.v38.i2.94>.
- RECIO MIR, ÁLVARO: «La carroza del Virrey. El coche en Nueva España como atributo de poder», VÍCTOR MÍNGUEZ (ed.): *Las artes y la arquitectura del poder*, Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2013, pp. 2425- 2439.
- RECIO MIR, ÁLVARO: *El arte de la carrocería en Nueva España: el gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*, Madrid: CSIC, 2018.
- Relación de la entrada de los reyes nuestros señores en la ciudad de Barcelona la mañana del 4 de diciembre de 1827 y de los demás festejos públicos que tributó a ss. MM. la Junta de Reales obsequios en nombre y representación de dicha ciudad*, Barcelona: Viuda de Roca, 1828.
- Relación de las diversiones, festejos públicos y otros acaecimientos que han ocurrido en la Ciudad de Barcelona, desde el 11 de septiembre hasta principios de noviembre de 1802, con motivo de la llegada de ss. MM. y AA. a dicha Ciudad; y del viaje a la Villa de Figueras*, Barcelona: compañía de Jordi Roca i Gaspar, 1802.
- REYERO HERMOSILLA, CARLOS: *Alegoría, nación y libertad. El Olimpo constitucional de 1812*, Madrid: Siglo XXI, 2010.
- REYERO HERMOSILLA, CARLOS: «Absolutismo frente a liberalismo doceañista. El contraataque visual», *Hispania*, 77/256, 2017, pp. 407- 436. DOI: 103989/hispania.2017.012.
- RÍPODAS, DAISY: «Versión de la monarquía de derecho divino en las celebraciones reales de la América borbónica», *Revista de Historia del Derecho*, 34, 2006, pp. 241-267.
- SAMBRICIO, CARLOS: «Fiestas, celebraciones y espacios públicos en el Madrid josefino», EMILIO LA PARRA (ed.): *La guerra de Napoleón en España: reacciones, imágenes, consecuencias*, Alicante: Universidad de Alicante, y Madrid: Casa de Velázquez, 2010, pp. 149-175.
- SEVILLANO CALERO, FRANCISCO y SOLER PASCUAL, EMILIO (eds.): *Diarios de viaje de Fernando VII (1823 y 1827-1828)*, estudio introductorio de Emilio La Parra, Alicante: Universitat d'Alacant, 2013.
- SIDRO VILAROIG, FACUNDO: *Memoria de los regocijos públicos que en obsequio del Rey Fernando VII...*, Valencia: Benito Monfort, 1814.
- SUBIRANA REBULL, ROSA MARIA: *Els orígens de la litografia a Catalunya*, Barcelona: Biblioteca de Catalunya, 1991.
- VAYO, ESTANISLAO: *Historia de la vida y reinado de Fernando VII de España...*, Madrid: Imprenta de Repullés, 1842, tomo III.
- VELÁZQUEZ Y SÁNCHEZ, JOSÉ: *Anales de Sevilla de 1800 a 1850*, Sevilla: Hijos de Fe, 1872 (Ayuntamiento, 1994).

*Visita de Carlos IV a la ciudad de Barcelona* (1802), Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2014.

WACKERNAGEL, RUDOLF H: *Der französische Krönungswagen von 1696-1825: Ein Beitrag zur Geschichte des repräsentativen zeremonienwagens*, Berlín: Walter de Gruyter & co., 1966.