

# ESTUDIOS CANARIOS

*ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS CANARIOS*



LXV  
2021

INSTITUTO DE ESTUDIOS CANARIOS  
Juan de Vera, 4 - Apdo. de Correos 498 - 38201 La Laguna  
TENERIFE, ISLAS CANARIAS (ESPAÑA)

Patrocina:



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE  
SAN CRISTÓBAL DE  
**LA LAGUNA**



PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

Compaginación: C. José Perera  
Impresión y encuadernación: Cimapress (Madrid)  
Depósito Legal: TF. 203-1958  
ISSN: 0423-4804

Ni la dirección ni el consejo editorial de esta revista se identifican necesariamente con las opiniones de los autores, quienes asumen la total responsabilidad de los conceptos vertidos en sus trabajos.

# ESTUDIOS CANARIOS (EsCan)

ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS CANARIOS

*Directora:* MARAVILLAS AGUIAR AGUILAR (Universidad de La Laguna, España)  
*Subdirector:* ROBERTO GONZÁLEZ ZALACAIN (Universidad de La Laguna, España)  
*Secretario:* CARLOS RODRÍGUEZ MORALES (Instituto de Estudios Canarios, España)

## CONSEJO EDITORIAL

ANDRÉS SÁNCHEZ ROBAYNA (Universidad de La Laguna, España). ALEJANDRO NIETO GARCÍA (Universidad Complutense de Madrid y expresidente del CSIC, España). EDUARDO AZNAR VALLEJO (Universidad de La Laguna, España). PILAR GARCÍA MOUTON (CSIC, España). JESÚS DÍAZ ARMAS (Universidad de La Laguna, España). MARÍA JOSEFINA RIVERO VILLAR (Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla). CARLOS RODRÍGUEZ MORALES (Instituto de Estudios Canarios, España). MATILDE ARNAY DE LA ROSA (Universidad de La Laguna, España). LUIS ALBERTO BLECUA PERDICES (Universidad Autónoma de Barcelona, España). ESPERANZA BELTRÁN TEJERA (Universidad de La Laguna, España). JOSÉ ANTONIO GÓMEZ RODRÍGUEZ (Universidad de Oviedo, España). EMILIO GONZÁLEZ REIMERS (Universidad de La Laguna, España). EMMA PÉREZ-CHACÓN ESPINO (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España). MAURO S. HERNÁNDEZ PÉREZ (Universidad de Alicante, España). SEBASTIÁN NICOLÁS DELGADO DÍAZ (Universidad de La Laguna, España). ALBERTO GALVÁN TUDELA (Universidad de La Laguna, España).  
EMMA BORGES CHINEA (Universidad de La Laguna, España).

## CONSEJO ASESOR

FRANCISCO MARCOS MARÍN (University of Texas at San Antonio, EE. UU.). MARÍA JOSEFINA TEJERA (Universidad Central de Venezuela, Venezuela). C. B. MORRIS (Universidad de California, EE. UU.). ISTVÁN SZILÁGYI (Universidad de Panonia, Veszprém, Hungría). PILAR CERECEDA (Pontificia Universidad Católica de Chile). REINHARD SCHNETTLER (Justus-Liebig-Universität Gießen, Alemania). ROCÍO DEL CARMEN MORENO SANABRIA (Universidad de las Américas Puebla, México). JULIA FRAGA BERDUGO (Centro de Investigación y de Estudios Avanzados, México). ANDREA BRITO ALAYÓN (Universidad de La Laguna, España). CARMEN BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ (Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana, México). EMELINA MARTÍN ACOSTA (Universidad de Burgos, España). MARCOS MARTÍNEZ HERNÁNDEZ (Universidad Complutense de Madrid, España). ÁNGELA FRANCO MATA (Museo Arqueológico Nacional, España). LUIS FELIPE BATE PETERSEN (Escuela Nacional de Antropología e Historia, México). FRANCISCO JAVIER PÉREZ (Universidad Católica Andrés Bello, Venezuela). MARIA FILOMENA GONÇALVES (Universidade de Evora, Portugal). VICTOR R. PREEDY (King's College, Londres, Gran Bretaña). MICHEL CONTINI (Centre de Dialectologie, Université Stendhal-Grenoble 3, Francia). UWE GRUPA (Hochschule Fulda, University of Applied Sciences, Alemania). WOLFFREDO WILDPRET DE LA TORRE (Universidad de La Laguna, España).  
LOUIS JAMBOU (Université Paris-Sorbonne, Francia).

Periodicidad: anual

Dirección de *Estudios Canarios (EsCan)*

Instituto de Estudios Canarios

C/ Juan de Vera, 4 - Apdo. de Correos 498 - 38201 La Laguna - Tenerife, islas Canarias (España)

Tel.: +34 922 25 05 92

e-mail: [iecanarios@gmail.com](mailto:iecanarios@gmail.com)

## NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ORIGINALES

El procedimiento y las normas para la presentación de originales, así como otros datos relacionados con *Estudios Canarios (EsCan)*, pueden consultarse en la página web del Instituto de Estudios Canarios: [www.iecan.org](http://www.iecan.org), apartado [http://www.iecan.org/\\_archivos/anuarios/normasanuario.pdf](http://www.iecan.org/_archivos/anuarios/normasanuario.pdf).

El Anuario *Estudios Canarios (EsCan)* aparece en las siguientes bases de datos:

1. *Latindex*: Información de Revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal <http://www.latindex.unam.mx>.

Criterios cumplidos: 32.

2. Sumarios *ISOC* - Revistas de CC Sociales y Humanidades, del CSIC (CINC-DOC): <http://bddoc.csic.es:8080/isoc.do>.

3. *Dialnet*, Universidad de La Rioja: <http://dialnet.unirioja.es/>.

4. *DICE*: Difusión y Calidad Editorial de las Revistas Españolas de Humanidades y Ciencias Sociales y Jurídicas. Base de datos del CSIC: <http://dice.cindoc.csic.es>.

La revista puede encontrarse en la Red de Bibliotecas Universitarias, catálogo colectivo de *REBIUN*: <http://rebiun.absysnet.com>.



Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño, puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna ni por medio de ninguna clase, ya sea eléctrico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo y expreso del editor.

# Í N D I C E

## ARTES

Margarita Rodríguez González, <i>La Virgen de la Luz o de Tajo en Arico el Nuevo, Tenerife</i> .....	9
Carlos Rodríguez Morales, <i>José Rodríguez de la Oliva, retratista de la Candelaria: una pintura de la patrona isleña en Italia</i> .....	21
Pablo F. Amador Marrero, <i>Temporalidades pictóricas en la Coronación de la Virgen de José de Páez (1756) perteneciente a la Casa de Colón...</i>	49
Eduardo Zalba González, <i>A propósito de dos ermitas y un retablo. La cofradía de mareantes o de San Telmo del Puerto de la Cruz (siglos XVII-XIX)</i> .....	89
Sebastiana Eugenia Pérez Mojotá, Santiago de Luxán Meléndez, <i>La percepción de la impedimenta de viaje y la seguridad de los viajeros en la pintura europea de la Primera Revolución Industrial</i> .....	125
Sonia Irene Sáez Afonso, María de los Reyes Hernández Socorro, <i>Retratos de políticos tinerfeños y de sus esposas en el siglo XIX</i> .....	187
Ángel Muñiz Muñoz, <i>El coleccionismo institucional y privado a través de la fotografía. Una aproximación a las pinturas de Valentín Sanz durante la visita del rey Alfonso XIII a Canarias</i> .....	215
Juan Alejandro Lorenzo Lima, <i>La música en su contexto histórico. Juan Valladares, docente y organista del siglo XIX</i> .....	231

## MEDICINA Y FARMACIA

- Onán Pérez Hernández, Paula Ortega Toledo, Alen García Rodríguez,  
María del Carmen Durán Castellón, Selena Gala Aguilera García,  
Víctor Vera Delgado, Ana Godoy Reyes, Lourdes González Navarrete,  
*Estrés en el personal sanitario durante la pandemia COVID-19* ..... 263

## COMUNICACIONES A LA DIRECCIÓN

- Ángel Muñiz Muñoz, *Una estampa inédita de José de Anchieta firmada  
por Villalobos (1737)* ..... 281
- Carlos Rodríguez Morales, *Exposición Místico jardín en la Sala de Arte  
Sacro del Monasterio de Santa Catalina de Siena de La Laguna* ..... 287

## RECENSIONES

- Francisco Fajardo Spínola. *Los prisioneros franceses de la Guerra de la  
Independencia. Canarias, 1809-1815*. Ediciones Idea. Santa Cruz de  
Tenerife, 2017 (213 págs.) ..... 297

# La percepción de la impedimenta de viaje y la seguridad de los viajeros en la pintura europea de la Primera Revolución Industrial

The perception of travel impedimenta and the safety of travelers in the European painting of the First Industrial Revolution

SEBASTIANA EUGENIA PÉREZ MOJOTÁ\*

SANTIAGO DE LUXÁN MELÉNDEZ\*\*

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

*Resumen.* Los avances técnicos y sociales que se produjeron durante la Primera Revolución Industrial propiciaron una nueva etapa para los viajes. Estas transformaciones favorecieron el desarrollo del equipaje, ganando más presencia o protagonismo los objetos que se podían transportar con mayor facilidad. A través de este trabajo proponemos un primer acercamiento a la representación pictórica de estos artículos que acompañaron a los viajeros europeos decimonónicos en sus desplazamientos, identificándolos para, mediante un análisis descriptivo-comparativo, entre las pinturas seleccionadas, la literatura de viajes y la bibliografía específica del tema, evidenciar la profunda relación entre el equipaje y el viaje.

*Palabras clave:* Revolución Industrial, transportes, viajes, equipaje, cultura material.

*Abstract.* The technical and social advances that occurred during the first Industrial Revolution led to a new phase for travel. These transformations stimulate the development of luggage, especially those which could be transported easily.

\* Programa de Doctorado en Islas Atlánticas, Historia, Patrimonio y Marco Jurídico Institucional de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, [sebastiana.perez101@alu.ulpgc.es](mailto:sebastiana.perez101@alu.ulpgc.es)

\*\* Departamento de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, [santiago.deluxan@ulpgc.es](mailto:santiago.deluxan@ulpgc.es)

Through this dissertation we propose a first approach to the pictorial representation of these articles used by European traveller of the XIX century, and describe and identify those objects through a descriptive-comparative analysis between the paintings, travel literatures and the specific bibliography to make evident the relationship between luggage and travel.

*Key words:* Industrial Revolution, transports, travels, luggage, material culture.

## INTRODUCCIÓN

El desarrollo experimentado por los medios de transporte y las comunicaciones durante la Primera Revolución Industrial, junto con los avances sociales, facilitaron los viajes y generalizaron su acceso produciendo, además, cambios importantes en el diseño del equipaje. El aumento de la movilidad y la velocidad en esta época impulsaron la industria del equipaje especializándose, cada vez más, en la fabricación de artículos menos pesados que los anteriores y más prácticos o funcionales; si bien, durante este periodo, muchos viajeros continuaron llevando consigo una gran cantidad de objetos que consideraban necesarios en sus desplazamientos. Estas transformaciones se convirtieron en una gran fuente de inspiración para muchos artistas europeos del momento, interesados en representar la vida que los rodeaba.

A pesar de su importancia —por el servicio que presta a los viajeros— el equipaje ha sido un aspecto del viaje descuidado por los investigadores e investigadoras. Entre los escasos trabajos que abordan este tema destacan *Le voyage. Depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours* (1894), de Georges Vuitton; *Vintage Luggage: A Case History* (1998), de Helenka Gulshan; y *Voyageurs. Petite histoire du nécessaire et du superflu* (2004), de Marie Simon. Estas obras se han centrado, fundamentalmente, en reconstruir la historia del equipaje, tratando también su morfología. Las guías de viaje, como *Guide des voyageurs en Europe* (1805), de Heinrich Reichard, o *Information and directions for travelers on the Continent* (1824), de Mariana Starke, aportan algo más de información sobre el conjunto de cosas que lo podían conformar. Sin embargo, en lo que respecta a su representación artística, no se ha encontrado ninguna publicación previa, razón por la cual decidimos realizar esta investigación, ya que puede contribuir a ampliar la historia del viaje y del propio equipaje. Un estudio que ha tenido, como fuente primaria, la obra pictórica, que nos ha permitido contextualizar los objetos que acompañan al viajero.

Los objetivos de este trabajo han sido identificar y describir el equipaje utilizado por los viajeros europeos, a través del análisis de las pinturas rea-



lizadas en la época de la Primera Revolución Industrial (1760-1870) en las que se reproducen escenas de viajes. De igual forma, se ha contrastado la información obtenida con la literatura y con la bibliografía específica del tema tratado, para comprobar si los resultados obtenidos coincidían con lo establecido en los mismos. También se han comparado las obras para conocer la forma en que los distintos artistas han abordado la representación de estos objetos. Todo esto con la finalidad de mostrar el tipo de equipaje, y la percepción del pintor que se plasma en el lienzo, utilizado por los viajeros de la época, además de evidenciar la relación que estos objetos tienen con el viaje.

## METODOLOGÍA

Para la realización de este trabajo se han seleccionado treinta y nueve pinturas —del periodo cronológico abordado— realizadas por artistas destacados dentro del mundo del arte y pertenecientes a las colecciones de los principales museos e instituciones públicas europeas. La búsqueda de este material se realizó a través de los repositorios digitales de estos centros y otros sitios web o bancos de imágenes de entidades europeas y no europeas asociadas a ellos. Asimismo, de entre el extenso repertorio de imágenes en las que se representa el equipaje, se eligieron aquellas que, sobre esta temática, consideramos más representativas. En relación con esto, no se han encontrado pinturas de este tipo realizadas por mujeres artistas para esta etapa. Finalmente, procedimos a su clasificación y análisis.

Cabe señalar que este artículo es una primera aproximación a un tema tan complejo como es el estudio de la representación artística del equipaje que, a su vez, forma parte de una investigación más extensa que actualmente se está desarrollando en forma de tesis doctoral y con la que se pretende, en un futuro, ampliar este escrito con los nuevos datos obtenidos en la misma.

El trabajo está articulado en torno a tres grandes cuestiones: en la primera de ellas, «Apuntes para una tipología», nos fijamos en los viajes de expedición científica y militar, en los que generó la emigración antes de la emigración en masa (1880-1914), en los culturales (*Grand Tour* y artistas circulantes), en las aventuras deportivas (centradas sobre todo en el alpinismo) y, finalmente, en las peregrinaciones religiosas, para comprobar cómo el equipaje se adaptaba a los distintos tipos de viajes. En segundo lugar, «El aumento de la movilidad y los cambios en el equipaje», en la que observamos cómo el incremento de la movilidad aligeró el bagaje, haciendo su aparición la bolsa de mano. Por último, «La seguridad en el equipaje:

causas que la comprometen y medidas preventivas», en la que abordamos ciertos aspectos que vulneraban la seguridad de estos objetos, así como los medios utilizados por los viajeros para salvaguardar la integridad de sus pertenencias.

#### APUNTES PARA UNA TIPOLOGÍA

La Primera Revolución Industrial provocó un cambio en la forma de viajar. Hasta ese momento, las comunicaciones eran difíciles y lentas. La manera más económica de desplazarse era a pie; no obstante, aquellos que se lo podían permitir lo hacían en pesados carruajes sin suspensión, a lomos de algún caballo u otro animal o en embarcaciones de vela, totalmente dependientes del viento, lo que las imposibilitaba a ofrecer un servicio regular. Winfried Löschburg (1978: 83) señala que «El siglo XVII trajo consigo mejoras en la construcción de carreteras, el establecimiento de líneas postales y algunos otros alivios, pero la larga duración de los viajes [...], así como los costes exorbitantes todavía limitaban mucho el número de viajeros». Y añade: «Viajar era todo menos un placer. La lluvia abundante podía convertir las carreteras en pantanos sin fondo, las vías fluviales en ríos rápidos, y una fuerte tormenta de nieve podía bloquear los pasos de montaña»<sup>1</sup>. Por tanto, los viajes requerían una gran cantidad de tiempo y paciencia.

La aparición del ferrocarril, el uso de la máquina de vapor en los medios de transporte (trenes y barcos), la mejora de las infraestructuras y las conquistas sociales en esta época, como la reducción de la jornada laboral, fueron logros de la Revolución Industrial que contribuyeron a la transformación de los viajes, ahora más rápidos, más cómodos y más económicos, por tanto, más accesibles al resto de la población. Al respecto, Karl Baedeker (1801-1859), en una carta dirigida a su padre durante su primer viaje en ferrocarril en 1838, señaló: «Estos ferrocarriles son una instalación espléndida. Al viajar, el dinero y el tiempo ya no son un problema» (Krohn, 1985: 133)<sup>2</sup>. Estos cambios también afectaron al equipaje, tal y como se

<sup>1</sup> Texto original: «Le XVII<sup>e</sup> siècle apporta certes une amélioration dans la construction des routes, l'établissement de lignes postales et quelques autres allègements, mais la longue durée des voyages [...] ainsi que les coûts exorbitants limitaient encore beaucoup le nombre des voyageurs. Voyager était rien moins qu'un plaisir. Une pluie abondante pouvait transformer les routes en marécage sans fond, les voies d'eau en fleuves impétueux, une forte tempête de neige pouvait bloquer les cols dans les montagnes» (Löschburg, 1978: 83).

<sup>2</sup> Texto original: «Es ist eine prächtige Einrichtung mit diesen Eisenbahnen. Bei Reisen kommt Geld und Zeit gar nicht mehr in Betracht» (Krohn, 1985: 133).



Fig. 1. *Bildnis Alexander von Humboldt*. Friedrich Georg Weitsch, 1806. Óleo sobre lienzo. 126 x 92,5 cm. Staatliche Museen zu Berlin, Berlín (Alemania)<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Disponible en <http://www.smb-digital.de/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=960349&viewType=detailView>.

puede comprobar en las numerosas obras artísticas que sobre esta temática se han realizado.

Con el fin de comprender mejor el fenómeno de los viajes y del equipaje, así como su representación artística correspondiente a este periodo, se ha realizado una primera clasificación tipológica de las obras teniendo en cuenta las motivaciones del viaje, uno de los principales factores que influyen en la elección del equipaje. Así, podemos distinguir los siguientes motivos o causas que impulsaron los viajes y que se resumen de la siguiente manera:

#### *Viajes de expedición: científicos y militares*

Durante el siglo XIX, se fue completando el proceso de exploración de la Tierra iniciado con la conquista de América en 1492. En relación con esto, las nuevas necesidades creadas por la Revolución Industrial, como la búsqueda de materias primas y de nuevos mercados para su producción, alimentaron aún más ese interés por descubrir y estudiar lo desconocido (Capel & Urteaga, 1991: 23).

Uno de los grandes exploradores que contribuyeron con su trabajo al conocimiento del mundo y al avance de la ciencia en esta época fue el aristócrata alemán Alexander von Humboldt (1769-1859). En 1806, Friedrich Georg Weitsch (1758-1828) representó en su obra *Retrato de Alexander von Humboldt* (Staatliche Museen zu Berlin, Berlín, Alemania) (fig. 1) al famoso explorador en la selva recolectando un espécimen de *Rhexia speciosa* (Staatliche Museen zu Berlin, 2019). Cabe señalar que este trabajo se realizó dos años después del regreso del científico de su larga expedición por América del Sur y Centroamérica, viaje que emprendió en 1799 junto al botánico francés Aimé Bonpland (1773-1858). Weitsch muestra a un Humboldt joven, en una pose relajada y sonriendo, sentado junto a un sombrero, una chaqueta, un barómetro y con un herbario sobre sus piernas en medio de un paisaje exuberante del río Orinoco (Venezuela). En este caso, el artista alemán exalta al científico utilizando la luz en su rostro, resaltando aún más su figura y los objetos que lo acompañan pintando un paisaje natural fértil en tonos apagados. Weitsch recuerda al espectador la importancia de este viaje de investigación, en concreto, los logros de Humboldt en Venezuela, país en el que se dedicó a estudiar su flora y fauna —desconocida por la ciencia occidental— y a confirmar con medidas exactas la situación del río Orinoco y su conexión con el Amazonas a través del río Casiquiare (Puig, 2009: 34-40). Al respecto, Sandra Rebok (2003: 454) señala que «la medición exacta de la realidad americana con estos instrumentos fue, sin

duda, una de las aportaciones más significativas en el conocimiento científico del Nuevo Mundo».

Weitsch nos presenta una obra sencilla, sin exageraciones, que transmite serenidad, dulzura, y en la que los elementos que acompañan al viajero determinan su ocupación y muestran, en este caso, la importancia de sus actos. Por otro lado, se trata de una pintura idealizada, ya que el personaje aparece en medio de la selva impoluto, y es que, a pesar de haber recogido un espécimen de la tierra, sus manos y su ropa están limpias, como el herbario o el mismo barómetro, licencia que se permitió este artista para embellecer a la persona retratada. Por tanto, el autor muestra lo que quiere proyectar del científico, es decir, una imagen cuidada del mismo para proteger la importancia de este personaje como científico.

El éxito de las expediciones dependía, en gran medida, del equipo que llevaran los exploradores, de manera que este debía ser preparado con sumo cuidado. Humboldt, por ejemplo, adquirió para su viaje americano diversos instrumentos científicos con los que consiguió reunir una gran cantidad de datos:

telescopio, microscopio, termómetro, barómetro, higrómetro, hipsómetro, pluviómetro, electroscopio, eudiómetro, densímetro, grafómetro, cronómetro, cuadrante, sextante, teodolito, magnetómetro, declinatorio (magnético), inclinómetro, péndulo, un horizonte artificial, una botella de Leyden, aparatos electroscópicos y galvánicos, un compás, así como también un cianómetro (Seeberger «Die besten Instrumente», «Geographische Langen») (Lubrich, 2013: 88).

Algunos de estos instrumentos aparecen representados en la obra *Alexander von Humboldt y Bonpland en la cabaña de la selva* (1858, Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, Berlín, Alemania), de Eduard Eder (1822-1883)<sup>4</sup>, y aunque no fueran representados con exactitud (Wulf, 2015: 1150), nos ayudan a entender mejor estos objetos que forman parte de la cultura material de los viajes científicos. Además de estos instrumentos, aparecen en la obra cuadernos —indispensables para cualquier explorador—, libros, un sombrero, plumas y tinta, reloj, bolsas de cuero, cofres, cajas y baúles de distintos tamaños que utilizaban para transportar la ropa, la comida, los útiles de cocina, los medicamentos, los instrumentos científicos, los especímenes que recolectaban y, también, los regalos para

<sup>4</sup> La obra está disponible en el siguiente *link* de la Academia de Ciencias y Humanidades de Berlín-Brandenburg: [06-10-2018] <<https://archiv.bbaw.de/sammlungen/gesamtbestand-des-kunstbesitzes/gelehrten-gemaelde/gelehrten-gemaelde-seiten/p-bon-1053>>.

los indígenas. Con respecto a esto último, Paolo Novaresio (2010: 44) señala que «los regalos eran considerados una parte esencial del equipamiento de una expedición. Entonces, como hoy, sirvieron para corresponder a la hospitalidad y para congraciarse con los líderes locales»<sup>5</sup>. Uno de esos baúles —citados anteriormente— aparece representado bajo la mesa. Se trata de un modelo con cajones en su interior que guarda cierto parecido con el famoso baúl que años después, en 1905, la Maison Louis Vuitton realizó para el explorador Savorgnan de Brazza (1852-1905). El modelo de la casa francesa salió fotografiado en el semanario francés *L'Illustration* (1905: 94), donde lo describen como «un mueble muy práctico y, al mismo tiempo, absolutamente inviolable»<sup>6</sup>.

En general, el equipo de los exploradores era costoso y delicado, por lo que, para protegerlo de la humedad, de las altas temperaturas y del ataque de los insectos, los baúles se realizaban, fundamentalmente, con madera de alcanforero y se revestían de zinc, cobre o aluminio (Léonforte & Pujalet, 2011: 23), como aparecen en la obra. Sin embargo, no siempre estos avances tuvieron éxito, como mostró Humboldt en una de sus cartas escritas el 21 de febrero de 1801:

La humedad inmensa del clima americano, la exuberancia de la vegetación donde es tan difícil encontrar hojas viejas bien desarrolladas, ha dañado la tercera parte de nuestras colecciones. Cada día descubrimos nuevos insectos que destruyen el papel y las plantas. Todas las invenciones de Europa fracasan aquí, tal el alcanfor, la trementina, el alquitrán, las planchas embadurnadas y la suspensión de las cajas en el aire; la paciencia se acaba (Minguet, 1980: 66).

Humboldt y Bonpland aparecen en el interior de una estación de campo temporal en la selva amazónica junto al Orinoco, en donde llevaron a cabo mediciones exhaustivas durante su viaje, además de estudiar la flora y fauna del lugar; pero, a diferencia de la obra anterior —más cuidada—, el artista austriaco muestra una escena más acorde a la realidad al representar a los científicos en plena investigación, con parte del equipaje disperso por la mesa y por el suelo de la estación, incluso algunos baúles presentan daños, probablemente, como resultado de la continua carga y descarga de estos, con rostros más serios, algo agotados del viaje y de la actividad que

<sup>5</sup> Texto original: «I doni erano ritenuti parte essenziale dell'equipaggiamento di una spedizione. Allora come oggi servivano a contraccambiare l'ospitalità e ad ingraziarsi i capi local» (Novaresio, 2010: 44).

<sup>6</sup> Texto original: «A meuble très pratique à la fois, et absolument inviolable» (anónimo, 1905: 94).



Fig. 2. *Vivac de Napoleón I en el campo de batalla de Wagram, noche del 5 al 6 de julio de 1809.*  
Adolphe Roehn, 1810. Óleo sobre lienzo. 229 x 228 cm. Musée National des châteaux  
de Versailles et de Trianon, Versailles (Francia)<sup>7</sup>

están realizando y con una postura corporal más natural e informal. En definitiva, Eder se preocupó por mostrar la realidad concreta de ese momento, la del científico en plena investigación, sin ningún intento de evadir la misma, característica propia del estilo Biedermeier. No obstante, al igual que Friedrich Weitsch, el artista austriaco destacó con esta obra el trabajo que Humboldt desarrolló durante su expedición resaltando su figura sobre el resto de los elementos que componen la escena con el uso de la luz.

Además de las expediciones científicas, las militares también están vinculadas a la movilidad global, como las guerras, que se han librado a lo largo de la historia en casi todos los lugares del mundo, por diversas razones y en distintas formas. Con respecto a la época que nos ocupa, diversos fueron los conflictos que se produjeron y que implicaron el desplazamiento

<sup>7</sup> Disponible en <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/000PE005073>.

de las tropas a tierras lejanas, tal fue el caso de las guerras napoleónicas (1803-1815). Por ejemplo, en 1810, el artista francés Adolphe Roehn (1780-1867) realizó una obra titulada *Vivac de Napoleón I en el campo de batalla de Wagram, noche del 5 al 6 de julio de 1809* (Musée National des châteaux de Versailles et de Trianon, Versailles, Francia) (fig. 2), que se enmarca en el contexto de estas guerras.

La obra, que fue un encargo del propio Napoleón I (1769-1821) y con la que pretendía decorar sus aposentos del Palacio del Gran Trianon en Versailles (Francia) (Château de Versailles, 2021), describe el ambiente del campamento que el ejército francés estableció la noche previa al último día de batalla contra las tropas austriacas del archiduque Carlos de Habsburgo-Lorena (1771-1847) en Wagram (Austria). En la escena, Napoleón aparece en el centro de la composición, sentado y meditando junto a una hoguera, con una de sus piernas sobre una mesa en la que hay varios mapas y una vela encendida mientras los oficiales de mayor rango lo observan a cierta distancia delante de una tienda de campaña. Detrás del emperador, otro militar escribe cartas bajo la luz de una vela y en una mesa sobre la que aparecen varios objetos, como unas cartas lacradas con un sello rojo, papel, pluma y tintero, además de un plato con comida y una botella. En el suelo, junto a la mesa, un baúl de madera permanece abierto, al igual que otros dos que aparecen representados en el lado derecho de la composición y de los que un par de hombres uniformados han extraído diversos utensilios de cocina y de servicio de mesa, como unos platos metálicos y un caldero. El artista muestra también a varios soldados descansando en el suelo, comiendo y bebiendo en el resto de la obra.

El descanso y la alimentación son dos aspectos muy importantes en el ámbito militar debido a la influencia que ejercen en el rendimiento de los soldados durante el desarrollo de las operaciones a las que son encomendados. L. A. Arcarazo García (2014: 293) señala que

uno de los principales problemas logísticos al que se enfrentan los ejércitos de todos los tiempos ha sido su manutención, agravado cuando entraban en campaña, ya que a la precariedad habitual de medios se sumaba la falta de recursos de los territorios devastados por los combates.

No obstante, Napoleón se interesó por la administración y distribución de los alimentos, así como de los equipos que servían de apoyo a las fuerzas militares, entendiendo, además, que el lento desplazamiento de las tropas en esas largas marchas que caracterizaban aquellas campañas militares complicaría aún más el problema de abastecimiento de las mismas (Wikipedia,





Fig. 3. *Cruzando el paso*. Hippolyte Bellangé. c. 1837. Óleo sobre lienzo. 53,5 x 64,3 cm. The Wallace Collection, Londres (Inglaterra)<sup>8</sup>

2021). Su rol de líder y estrategia resalta en esta pintura al caer el foco de luz en su figura, así como con sus gestos, ya que los brazos cruzados y los ojos cerrados lo distancian, aún más, del resto de personajes representados. Roehn conmemora, así, una de las grandes victorias de Napoleón, el triunfo de Francia sobre Austria en la batalla de Wagram de 1809.

Lograr una mayor movilidad en los desplazamientos de las tropas era, por tanto, vital para disminuir los problemas logísticos de las mismas. En este sentido, el uso generalizado de la mochila entre la mayoría de los ejércitos europeos durante el siglo XIX (Selheim, 2010: 144) contribuyó a ello, como se puede ver en la obra *Cruzando el paso* (c. 1837, The Wallace Collection, Londres, Inglaterra), de Hippolyte Bellangé (1800-1866) (fig. 3). El artista representó la marcha de un regimiento de granaderos franceses cruzando

<sup>8</sup> Disponible en <https://wallacelive.wallacecollection.org/443/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=65515&viewType=detailView>.

un arroyo cercano a un grupo de casas, la mayoría a pie, algunos a caballo o en carro. Los soldados llevan unas mochilas de piel en la espalda, diseño que facilitaba el movimiento y el uso de las armas. Las primeras mochilas, como las que aparecen en esta pintura, se realizaban en piel de becerro para impermeabilizarlas y proteger mejor los efectos personales de estos viajeros. Además de los elementos ya señalados, era común que los instrumentos musicales también acompañaran a los soldados, como ocurre en este caso, en el que uno de ellos porta un tambor para dar órdenes o alentar a las tropas, entre otras cosas. Por otro lado, el foco de luz se centra en un grupo de figuras situado en el medio de la composición, donde uno de los hombres ayuda a una cantinera y a sus hijos a cruzar el pequeño río. Cabe señalar que las cantineras se encargaban de vender a los soldados alimentos y bebidas que no eran suministrados por el ejército<sup>9</sup>. Generalmente, estas mujeres debían estar casadas con algún miembro del regimiento donde desempeñaban su labor (Holmberg: 2020), por lo que es probable que la cantinera de Bellangé sea la esposa del granadero veterano que la acompaña. La mujer aparece sentada sobre un caballo blanco sujetando las riendas con una de las manos y con el otro brazo a un bebé, y llevando colgado un pequeño barril por medio de una correa de cuero. El barril o *tonnelet*, en el que se transportaba el alcohol, era uno de los elementos característicos de las cantineras y formaba parte del conjunto de objetos, como tazas, cazos o calderos de estaño o cobre, que estas llevaban consigo durante sus desplazamientos, tal y como se puede apreciar en la obra. Asimismo, uno de sus hijos, además de llevar una cesta de mimbre utilizada, generalmente, para transportar la comida, sujeta también una cabra que les permitía vender leche o carne fresca a sus clientes.

Bellangé, como muchos artistas románticos, no termina por definir algunos de los elementos que componen esta escena, en la que, además, utiliza la luz como un elemento de expresión. En este caso, comienza en el lado derecho de la composición empleando una luz cálida, de tonos anaranjados, de donde parten estos hombres y mujeres que se van acercando a una luz cada vez más fría, como la tormenta que se avecina, representada en el cielo en tonos azules en el lado izquierdo de la obra. El artista busca despertar emociones en el espectador mostrando el porvenir complicado que le espera a este grupo de viajeros que abandona un ambiente acogedor para adentrarse en uno oscuro, hostil y dramático como es la guerra.

Dentro del ámbito militar, es también reseñable el bagaje del marino. Por ejemplo, el artista británico Edwin Frederick Holt (1830-1912) realizó

<sup>9</sup> Las cantineras no formaban parte del ejército, a pesar de utilizar prendas militares, como la casaca de estilo húsar. No obstante, debían obedecer las órdenes de los que estaban al frente del regimiento para el que trabajaban.



Fig. 4. *El joven marino regresa de la guerra*. Edwin Frederick Holt. 1858. Óleo sobre lienzo. 64 x 76,5 cm. Ferens Art Gallery, Kingston upon Hull (Inglaterra)<sup>10</sup>

la obra *El joven marino regresa de la guerra* (1858, Ferens Art Gallery, Kingston upon Hull, Inglaterra) (fig. 4), en la que muestra el reencuentro de un joven marino con su familia —padres y hermanos— en una sala de su hogar. La misma escena fue plasmada un año después por George Smith (1829-1901) en *El regreso del marino* (1859, Calderdale Metropolitan Borough, Halifax, Inglaterra) (fig. 5).

Smith presenta un marino más maduro que el anterior siendo recibido calurosamente por su esposa y su hija mientras una señora de mediana edad sujeta sus gafas, sorprendida por este acontecimiento. En ambas escenas, un porteador se encarga de introducir el baúl dentro la casa. Las cajas de marino, nombre por el que se conoce a estos contenedores, a diferencia de otros baúles más convencionales, solían ser de una construc-

<sup>10</sup> Disponible en [https://artuk.org/discover/artworks/the-sailor-boy-home-from-the-war-78621/search/terms:hat/page/167/view\\_as/grid](https://artuk.org/discover/artworks/the-sailor-boy-home-from-the-war-78621/search/terms:hat/page/167/view_as/grid).



Fig. 5. *El regreso del marino*. George Smith. 1859. Óleo sobre lienzo. 26 x 30,8 cm. Calderdale Metropolitan Borough Council, Halifax (Inglaterra)<sup>11</sup>

ción mas tosca, normalmente se realizaban en madera de pino, y sus asas eran de cuerda trenzada (Schleining & Rourke, 2003: 110), como se observa en estas imágenes. Las cajas tenían varias funciones: además de servir para guardar las pertenencias o enseres de los marineros, podían utilizarse como improvisados asientos, mesas o peldaños (Selheim, 2010: 80). No obstante, a pesar de su versatilidad, terminaron siendo sustituidas por bolsas de lona, más ligeras y cómodas de transportar. En general, son dos obras expresivas y emotivas en las que los artistas han querido reflejar el sentimiento de alegría que produce el reencuentro con un ser querido que vuelve de un largo viaje, reflejado, además, en esos pesados baúles. Cabe señalar que este tema fue frecuente en la pintura de esta época, al igual que lo fueron los actos de salida o despedida (Roberts, 1998: 437).

<sup>11</sup> Disponible en [https://artuk.org/discover/artworks/sailors-return-21554/search/actor:smith-george-18291901-75763/page/1/viaew\\_as/gri](https://artuk.org/discover/artworks/sailors-return-21554/search/actor:smith-george-18291901-75763/page/1/viaew_as/gri).



Fig. 6. *Emigrantes alemanes en el cementerio*. Carl Wilhelm Hübner. 1846. Óleo sobre lienzo. 127 x 164 cm. Nasjonalmuseet, Oslo (Noruega)<sup>12</sup>

### *Viajes por necesidad: emigración*

La emigración fue una de las principales formas de movilidad en el siglo XIX, sobre todo, a raíz de las crisis económicas que azotaron a Europa en esa época, como la Gran Hambruna (1845-1852) o las revoluciones de 1848. Miles de personas, afectadas por la escasez de recursos disponibles en sus países, se vieron obligadas a buscar, en otros territorios, mejores condiciones de vida. Los avances que se estaban produciendo en los medios de transporte y en las comunicaciones facilitaron, además, estos desplazamientos.

El fenómeno migratorio fue, por otro lado, reflejado en numerosas obras, como *Emigrantes alemanes en el cementerio* (1846, Nasjonalmuseet, Oslo, Noruega), de Carl Wilhelm Hübner (1814-1879) (fig. 6). La pintura muestra a una familia de emigrantes, con rostros serios y

<sup>12</sup> Disponible en <https://www.nasjonalmuseet.no/samlingen/objekt/NG.M.00159#>.

tristes, visitando una tumba momentos antes de su partida. Se trata de una escena de despedida en la que los personajes, un padre y sus tres hijos, aparecen acompañados por su equipaje: una mochila de cuero y otra de tela, un saco, un hatillo, un sombrero, un bastón y una caja en la que aparece una etiqueta con dos palabras inscritas, *London y New York*. En el fondo de la composición, otros emigrantes emprenden su camino, a pie o en carros, cargados con cestas, hatillos, baúles y fardos. Esta imagen contrasta con los dos cazadores, bien vestidos y montando a caballo, que aparecen en el lado izquierdo de la composición junto a un criado y un perro.

Hübner mostró un gran interés en representar, no solo la vida cotidiana de los campesinos en Düsseldorf (Alemania), lugar en el que residía desde 1837 (Blanckarts, 1881: 270-271), sino también los problemas sociales que los afectaban. Al respecto, Tore Kirkholt (2010: 62) señala que, al final, estos males los obligaban a elegir «[...] entre vivir en la pobreza del hogar, o separarse de él y viajar a los Estados Unidos»<sup>13</sup>. En este caso, el artista alemán enfatiza el estado de aflicción de la familia de emigrantes a través del uso de las sombras sobre sus figuras que se oponen, a la vez, a un paisaje más luminoso y menos definido que las mismas, todo ello con el fin de conmover al espectador con su historia.

Al igual que Hübner, el artista británico Richard Redgrave (1804-1888) también se preocupó por representar escenas de interés social: «Es uno de mis sentimientos más gratificantes», escribió, «que muchos de mis mejores esfuerzos en arte han estado dirigidos a llamar la atención sobre las pruebas y luchas de los pobres y oprimidos» (Chilvers, 2009)<sup>14</sup>. Siguiendo esta línea, uno de sus trabajos más representativos fue *La última vista del hogar de los emigrantes* (1858, Tate Britain, Londres, Inglaterra) (fig. 7), en el que representó la partida de una familia de emigrantes ingleses junto a su equipaje en una zona rural. En la escena, el padre, que lleva una bolsa de cuero colgando de un asa y con herramientas de carpintero en su interior, se despide de los vecinos agitando un sombrero con los brazos abiertos mientras su mujer, sentada en el suelo, lo observa compungida sujetando a un bebé. Una de las hijas da la espalda a lo que está aconteciendo y se refugia en su madre, a diferencia de uno de sus hermanos, que permanece

<sup>13</sup> Texto original: «[...] mellom å leve i fattigdom på hjemstedet, eller å bryte opp fra hjemmet og reise til Amerika» (Kirkholt, 2010: 62).

<sup>14</sup> Texto original: «It is one of my most gratifying feelings», he wrote, «that many of my best efforts in art have aimed at calling attention to the trials and struggles of the poor and the oppressed» (Chilvers, 2009).



Fig. 7. *La última vista del hogar de los emigrantes*. Richard Redgrave. 1858. Óleo sobre lienzo. 67,9 x 98,4 cm. Tate Britain, Londres (Inglaterra)<sup>15</sup>

de pie, entre una cesta de mimbre<sup>16</sup> y dos de sus hermanas, contemplando cómo los vecinos devuelven el saludo a su padre. El niño sujeta, además, un pequeño caballo de madera que, seguramente, le serviría de entretenimiento durante el largo viaje.

Cabe señalar que esta es una de las pocas obras sobre esta temática en las que se puede identificar un objeto vinculado, específicamente, al equipaje de un niño. La explicación a este hecho puede encontrarse en una parte del discurso de Daniel Thomas Cook (2012: 585) al señalar que

la marginalidad del consumo de los niños [...] debe entenderse también como una realidad histórico-social. Los materiales de la infancia, las prácticas y las actividades realizadas por los niños no han sido, hasta hace poco tiempo, con-

<sup>15</sup> Disponible en <https://www.tate.org.uk/art/artworks/redgrave-the-emigrants-last-sight-of-home-t02110>.

<sup>16</sup> El uso de las cestas de mimbre se generalizó a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Estas cestas se podían confeccionar con distintos materiales, además del mimbre, como el cuero la madera y el lino (Mihm, 2001: 59).

siderados como dignos de ser salvados o registrados en gran medida por los adultos<sup>17</sup>.

Asimismo, en la pintura aparecen otros artículos de viaje típicos de la época, como un paraguas negro y un sombrerero, vinculado este último a las clases acomodadas. Con relación a esto, Roberto Lavarini (2005: 181) señala que «el equipaje siempre ha sido un símbolo de estatus. En una ocasión, el rango de un viajero se juzgó por la cantidad de baúles y cajas de sombreros que los portadores descargaban de los carruajes o del tren»<sup>18</sup>. Este accesorio de moda masculina tenía una estructura de madera y estaba forrado de cuero, mientras que su interior estaba acolchado y cubierto de tela, todo ello para evitar que los sombreros se deformaran durante los desplazamientos. Sin embargo, el sombrerero de estos emigrantes aparece muy deteriorado, la base está doblada y el cuero tiene algunas rozaduras. Igual de maltratados están los dos baúles y el arca de madera que aparecen sobre un carro en el lado derecho de la composición, junto a un fardo de tela y a una pequeña lechera. La degradación o deterioro del equipaje fue el recurso utilizado por este artista para revelar el estado de miseria de estas personas, denunciando así su situación. Redgrave también se esmeró en representar el paisaje con colores vivos, luminosos, para captar rápidamente la atención del espectador. Al respecto, es probable que el artista lo pintara en Surrey (Inglaterra), lugar en el que había adquirido una casa para pasar los veranos en 1856 (Redgrave, 1891: 71).

### *Viajes culturales: el Grand Tour y compañías de espectáculos itinerantes*

La cultura ha sido otra de las motivaciones principales que han impulsado al ser humano a viajar. El interés por adquirir nuevos conocimientos permitió que este se desplazara a nuevos ambientes o territorios alejados, totalmente, de su zona de confort. El *Grand Tour* es uno de los ejemplos más destacados de este tipo de viajes que implicó, además, el desplazamiento de grandes equipajes, como consecuencia de su duración, ya que este fenómeno cultural, que surgió en el siglo XVI y perduró hasta el siglo XIX (Brilli: 2021: 9), momento en que empezó a decaer esta práctica, po-

<sup>17</sup> Texto original: «The marginality of children's consumption [...] must be understood also as a social-historical reality. The materials of childhood and the practices and activities engaged in by children have not, until recently, been thought worthy of being saved or recorded to any great extent by adults» (Cook, 2012, 585).

<sup>18</sup> Texto original: «Il bagaglio è uno status symbol da sempre. Un tempo, il rango di un viaggiatore si giudicava dal numero di bauli e cappelliere che i facchini scaricavano dalle carrozze o dal treno» (Lavarini, 2005, 181).





Fig. 8. *Viajeros ingleses de camino a Italia*. Karl Ludwig Schubart. 1859. Óleo sobre lienzo. Kunstsammlungen der Stadt Nürnberg, Núremberg (Alemania)<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Disponible en <https://artsandculture.google.com/asset/english-travelers-carl-ludwig-schubart/KgHNj6Pi-Zy8UA>.

día prolongarse varios meses o años. La observación de monumentos y paisajes se convirtió, así, en el objetivo principal de aquellos viajeros que buscaban enriquecerse culturalmente (Faraldo, 2014: 81). Esta imagen fue la elegida por muchos artistas para representar los viajes del *Grand Tour*, si bien algunos le dieron un tratamiento diferente.

El artista alemán Karl Ludwig Schubart (1820-1889) muestra en su obra *Viajeros ingleses de camino a Italia* (1859, Kunstsammlungen der Stadt Nürnberg, Núremberg, Alemania) (fig. 8) a un grupo de viajeros descansando de su recorrido en un paisaje rocoso. Los personajes, elegantemente vestidos y con rostros altivos, de soberbia o enfado, aparecen absortos en la lectura de sus libros o manuales de viaje ignorando, completamente, las indicaciones que les hace su guía; todos, menos una niña que permanece de pie junto a su madre sujetando una pequeña rama con flores rojas. Las guías de viaje eran herramientas esenciales para los viajeros del siglo XIX, cuyo contenido les aportaba una gran cantidad de información útil de los lugares que visitaban y, por tanto, parte indispensable de su equipaje. En este caso, Schubart representó unas guías con cubierta roja y el título dorado, diseño que puso de moda Karl Baedeker (1801-1859) y que muchos otros autores copiaron (Krohn, 1985: 318). El artista incluyó en la obra otros objetos prácticos que también formaban parte habitual del equipaje de los viajeros decimonónicos, como la sombrilla que sujeta uno de los turistas para protegerse del sol, o los prismáticos del joven representado en el lado derecho de la composición, que eran utilizados por algunos viajeros para contemplar u observar mejor las vistas del paisaje, algo que no se refleja en esta pintura. Schubart creó una escena de viaje con muchos detalles, con la que pretendía poner en evidencia la desidia o el poco interés que algunos turistas de la época mostraban hacia las culturas extranjeras (Google Arts & Culture, 2021).

Wilhelm Marstrand (1810-1873) fue otro de los artistas que se hicieron eco de esta situación. En 1854, durante una estancia en Italia (Villumsen, 2020), realizó una obra titulada *Viajeros en Venecia* (Hirschsprung Collection, Copenhague (Dinamarca) (fig. 9), en la que representó a una pareja de mediada edad paseando en góndola por uno de los canales de Venecia junto a su perro. En la escena, la mujer observa atónita al marido, que permanece dormido sujetando una guía de viajes a la que el artista danés dio unas pequeñas pinceladas rojas en la cubierta. Asimismo, es reseñable el esfuerzo que realiza el gondolero en mover el remo de la embarcación en la que navegan estos dos corpulentos turistas. Miguel Khatchikiann (2000: 155) señaló que el fin u objetivo de las guías era perpetuar en los viajeros modernos «[...] el modelo de turismo “cultivado” propio de la aristocracia,



Fig. 9. *Viajeros en Venecia*. Wilhelm Marstrand. 1854. Óleo sobre papel. 35,3 x 26,4 cm. Hirschsprung Collection, Copenhague (Dinamarca)<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Disponible en [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8f/Wilhelm\\_Marstrand\\_-\\_Rejsende\\_i\\_Venedig\\_-\\_1854.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8f/Wilhelm_Marstrand_-_Rejsende_i_Venedig_-_1854.png).



Fig. 10. *Entre bastidores*. Carl Henrik d'Unker. 1863. Óleo sobre papel. 118 x 162 cm. Gothenburg Museum of Art, Gotemburgo (Suecia)<sup>21</sup>

y su supuesto didactismo conseguía, sin proponérselo, esterilizar la iniciativa». Marstrand, como artista romántico, presenta una pintura de líneas difusas, poco definida pero expresiva, con la que logró reflejar, con sátira, ese intento frustrado de alienación del viajero burgués.

Además del *Grand Tour*, el circo fue otro de los fenómenos culturales relevantes en esta época. Las compañías de circo se encargaron de ofrecer al público entretenidos espectáculos que les permitieron cosechar un enorme éxito, especialmente, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, momento en que se lanzaron a viajar por toda Europa, Asia y América (Simon, 2004: 152). Este acontecimiento fue representado por artistas como Carl Henrik d'Unker (1828-1866) en su obra *Entre bastidores* (1863, Gothenburg Museum of Art, Gotemburgo, Suecia) (fig. 10), donde una de estas compañías se encuentra en el interior de una sala preparándose para su próxima actuación. Los personajes, entre los que se encuentran paya-

<sup>20</sup> Disponible en <http://emp-web-34.zetcom.ch/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=22233&viewType=detailView>.



Fig. 11. *Paysage de Susten en Suiza*. Auguste Xavier Leprince. 1824. Óleo sobre lienzo. 81,5 x 105 cm. Musée du Louvre, París (Francia)<sup>22</sup>

sos, bailarinas, volatineros y domadores, aparecen rodeados por su equipaje, compuesto, fundamentalmente, por disfraces, instrumentos musicales, aros, pelotas y pinturas o maquillaje; un sinfín de objetos que fueron transportados en grandes baúles de madera y en maletas de cuero, como se observa en la pintura. Los artistas de circo utilizaban también animales en sus números. La muestra de animales exóticos, como el mono disfrazado que aparece en la escena, contribuyó, en gran medida, a su popularidad. D'Unker pintó una imagen real de lo que era la preparación previa de los artistas antes de salir a escena. La representación de un equipaje disperso, como el que aparece en la obra, es ejemplo del caos que se podía producir en esos momentos de nerviosismo, mientras que su gran volumen subraya el carácter itinerante de estas compañías.

<sup>22</sup> Disponible en <https://collections.louvre.fr/ark:/53355/cl010066540>.

### *Viajes deportivos: el alpinismo*

Las montañas fueron, durante mucho tiempo, temidas e ignoradas por la población europea. Las leyendas que existían en torno a ellas, como las que situaban allí la morada del diablo, las convertían en lugares tan peligrosos que los viajeros trataban de evitarlas a toda costa. Sin embargo, a partir del siglo XVIII, esta situación se superó con el avance de las ciencias, al permitir que las personas tuvieran una mejor comprensión de la complejidad de la naturaleza (Engel, 1968: 14-18). No obstante, el Romanticismo, con su búsqueda de la evasión y de lugares lejanos, también contribuyó a este acercamiento.

El cambio de actitud favoreció, a su vez, el desarrollo de nuevas actividades deportivas, como el alpinismo, tal y como se refleja en la obra *Paisaje de Susten en Suiza* (1824, Musée du Louvre, París, Francia), de Auguste Xavier Leprince (1799-1826) (fig. 11). El artista francés representó en esta pintura a un grupo de viajeros y a su guía descansando en el paso de montaña de Susten<sup>22</sup>, por el que transita, además, un pastor con un gran rebaño de vacas y algunas cabras. Los personajes, vestidos con atuendos para la ocasión (polainas, abrigos, gorros, etc.), llevan entre su equipo los siguientes objetos: unos paraguas que utilizan para protegerse de la lluvia o la nieve; un lápiz y un cuaderno de dibujo para plasmar, como se observa en la pintura, todo aquello que les llama la atención durante su recorrido y que, en el futuro, les serviría para recordar las experiencias y emociones que habían experimentado en sus viajes; además de bastones de senderismo y unas mochilas de cuero, cuyo uso facilitaba los movimientos y traslados de los viajeros por los caminos accidentados de la montaña. Asimismo, el armazón de madera que lleva sobre los hombros el guía se utilizaba, frecuentemente, para trasladar y repartir mejor las cargas pesadas, en este caso se trata de dos grandes mochilas con bolsillos de fácil acceso en el exterior que recuerdan, en su conjunto, a las posteriores mochilas reforzadas con armazón de metal o de estructura, interna o externa, rígida.

El artista, además de mostrar las realidades del montañismo en sus primeros tiempos, como la adaptación del equipo al nuevo entorno, exalta la naturaleza pintando, con pinceladas suaves, un paisaje de montañas neva-

<sup>22</sup> Refiriéndose a Suiza, Claire Eliane Engel (1968: 95) señaló que «desde principios de siglo, la pasión por las largas caminatas comenzó a extenderse por valles de gran altura, a través de los pasos de media altura: se admiraban los glaciares, aunque todavía no se intentaba cruzarlos» (Fin dall'inizio del secolo aveva cominciato a diffondersi la passione per le lunghe escursioni a piedi, nelle valli a quota elevata, attraverso passi di media altezza: si ammiravano ghiacciai, anche se non si cercava ancora di traversarli).



Fig. 12. *Los peregrinos de Santa Odilia*. Gustave Brion. 1863. Óleo sobre lienzo. 130 x 200 cm. Musée Unterlinden, Colmar (Francia)<sup>24</sup>

das que, aunque poco definidas, resaltan aún más con el contraste que se produce entre el color blanco de estas y los tonos marrones de los animales y de las rocas que aparecen en primer término. Leprince recurre en este caso al medio artístico —su medio— para acercar al espectador a las montañas mostrando, para ello, su belleza y grandeza (Rabut, 1988: 133).

### *Viajes por motivos religiosos: peregrinación*

La peregrinación a los lugares de devoción fue otra de las formas de movilidad de este periodo. La mayor parte de los peregrinos eran personas sencillas, campesinos que estaban dispuestos a afrontar las duras condiciones del viaje para expiar sus pecados, redescubrir su fe o pedir un milagro (Venayre, 2012: 378). *Los peregrinos de Santa Odilia* (1863, Musée Unterlinden, Colmar, Francia), del pintor francés Gustave Brion (1824-1877) (fig. 12), tampoco temen las dificultades del camino que deben recorrer para llegar a la Abadía del Monte de Santa Odilia (Francia), el lugar en el que reposan los restos de la patrona de Alsacia. Los personajes, exhaustos

<sup>23</sup> Disponible en <https://www.musee-orsay.fr/fr/oeuvres/les-pelerins-de-sainte-odile-69677>.



Fig. 13. *El peregrino*. Agapito López San Román. c. 1835. Óleo sobre lienzo. 122 x 165 cm. Museo del Prado, Madrid (España)<sup>25</sup>

por el esfuerzo realizado al recorrer a pie el trayecto, rezan frente a un altar u oratorio en el interior de un bosque oscuro en el que las piedras, el suelo y los troncos de los árboles están cubiertos de musgo y líquenes. Las condiciones de este viaje los obligan a llevar un equipaje reducido, a cargar con lo esencial, como libros de plegarias, hatillos y bastones que utilizan de apoyo. Brion muestra una imagen habitual en su época, en este caso, la de un viaje por motivos religiosos, a través de una composición viva y rica en detalles.

Algunos artistas, en cambio, representaron a estos viajeros con los elementos típicos de un peregrino medieval, como Agapito López San Román (1801-1873) en su obra *El peregrino* (c. 1835, Museo del Prado, Madrid, España) (fig. 13). La pintura muestra el descanso de un peregrino en el interior de una estancia en la que es acogido por una familia que le ofre-

<sup>24</sup> Disponible en <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/el-peregrino/6f972884-30ea-44ff-85a7-ae1cf82e8fec?searchid=f493d4e2-0d96-9d40-4320-d36eb5caf637>.



ce alimentos y vino. En este caso, el personaje aparece ataviado con una túnica decorada con conchas de vieira —propias de los peregrinos que han realizado el Camino de Santiago—, descalzo y portando un crucifijo, además de un bastón, una calabaza de agua y un sombrero de ala ancha que permanece caído en el suelo. Se trata, en definitiva, de una composición de estilo neoclásico, equilibrada, de pinceladas finas y uniformes, a través de la cual el artista español recuerda al espectador que la peregrinación es un acto de penitencia y reconciliación con Dios.

#### EL AUMENTO DE LA MOVILIDAD Y LOS CAMBIOS EN EL EQUIPAJE

Las causas principales del aumento de la movilidad a partir de la Primera Revolución Industrial han sido la ampliación de las redes de transportes, el establecimiento de un servicio regular de este, el aumento de la velocidad y la disminución de los costes del viaje. En este proceso, el desarrollo del ferrocarril en la década de 1830 jugó un papel muy importante facilitando los desplazamientos a sectores cada vez más amplios, de la población. Esta transformación en el panorama de los viajes repercutió, a su vez, en el mundo del equipaje produciendo cambios significativos en él. Así, y de manera gradual, los *malletier*<sup>25</sup> o fabricantes de artículos de viaje, entre los que se encontraban Pierre Godillot (1788-1849) y Louis Vuitton (1821-1892), fueron atendiendo las demandas de los nuevos viajeros-consumidores creando modelos más manejables, adaptados a los medios de transporte y a los nuevos ritmos de la vida.

El baúl fue, durante muchos siglos, uno de los principales contenedores elegidos por los viajeros para transportar sus enseres<sup>26</sup>, tal y como lo reflejó James Holmes (1777-1860) en su obra *Charing Cross* (1832, Guildhall Art Gallery, Londres, Inglaterra). El artista inglés muestra en esta pintura el ambiente urbano londinense en torno a las diligencias, en concreto, en el área de Charing Cross, lugar de parada para muchos viajeros en el pasado (Thornbury, 1878: 123-134) y cuya característica escultura ecuestre de Carlos I de Inglaterra (1600-1649) aparece representada en el fondo de la composición. En primer plano, un amenazante pasajero, acompañado por una mujer joven, discute con un cochero que extiende su mano mostrán-

<sup>25</sup> El término francés *malletier* engloba dos antiguos oficios, *layetiers* (cofreros) y *emballeurs* (empaquetadores).

<sup>26</sup> El uso del baúl se extendió hasta la primera mitad del siglo XX (Rolland & Kieffer-Rolland, 2008: 10), momento en que los fabricantes de equipaje retiraron de sus catálogos estos objetos o depósitos para fabricarlos, fundamentalmente, por encargo expreso de los clientes.



Fig. 14. *Salida del coche de correo*. Karl von Enhuber. c. 1866. Óleo sobre lienzo. 88,8 x 119,8 cm. Neue Pinakothek, Múnich (Alemania)<sup>28</sup>

dole la moneda que le ha dado; es probable que el objeto de la discusión sea la propia tarifa del transporte<sup>28</sup>. En el lado izquierdo de la obra, un niño toma notas en un pequeño cuaderno mientras otro se dispone a cargar el equipaje de esta pareja que aparece elegantemente vestida de negro. En el lado derecho de la escena, otro niño se dirige hacia una diligencia llena de viajeros y a punto de partir, cargando un sombrero en una mano y un baúl sobre sus hombros. En este caso, se trata de un baúl de madera con

<sup>27</sup> Disponible en <https://www.sammlung.pinakothek.de/en/artwork/y7GE6BK4PV>.

<sup>28</sup> Esta obra guarda cierto parecido con un grabado que Honoré Daumier (1808-1879) realizó en 1857 y en el que escribió el siguiente texto: «Ciudadano, me debe otros cinco centavos por su equipaje, y soy incluso generoso porque si quisiera podría contar a su esposa como una segunda pieza de equipaje» (Citizen, you owe me another five sous for your luggage, and I am even generous because if I wanted to I could count your wife as a second piece of luggage). La obra se encuentra actualmente en el Art Institute of Chicago (Estados Unidos). Disponible en <https://www.artic.edu/artworks/84674/citizen-you-owe-me-another-five-sous-for-your-luggage-and-i-am-even-generous-because-if-i-wanted-to-i-could-count-your-wife-as-a-second-piece-of-luggage-plate-457-from-actualites>.



Fig. 15. *Diligencia de Lincoln y Wakefield*. Abel Hold. c. 1840. Óleo sobre lienzo. 63 x 79,5 cm. The Hepworth Wakefield, Wakefield (Inglaterra)<sup>30</sup>

refuerzos metálicos, como el que aparece en el lado izquierdo de la obra, que pone de manifiesto la necesidad de los viajeros de utilizar contenedores resistentes para proteger sus efectos de la habitual carga del equipaje en los desplazamientos, así como de los posibles accidentes que se pudieran producir durante los mismos.

Estos baúles, al igual que los representados en obras como *Salida del coche de correo* (c. 1866, Neue Pinakothek, Múnich, Alemania), de Karl von Enhuber (1811-1867) (fig. 14), o *Diligencia de Lincoln y Wakefield* (c. 1840, The Hepworth Wakefield, Wakefield, Inglaterra), de Abel Hold (1815-1896) (fig. 15), comparten una característica, todos tienen la tapa cóncava. La forma de estas tapas no atendía a una cuestión estética, sino a una práctica; su diseño evitaba que el agua de la lluvia penetrara en el interior del baúl y estropeara los objetos personales de los viajeros, dado que el equipaje se colocaba, principalmente, sobre los techos de los vehículos,

<sup>30</sup> Disponible en: <https://artuk.org/discover/artworks/lincoln-and-wakefield-stage-coach-22876>.



Fig. 16. *La llegada de una diligencia en la Cour des Messageries, rue Notre-Dame-des-Victoires en Paris*. Louis-Léopold Boilly. 1803. Óleo sobre lienzo. 62 x 108 cm. Musée du Louvre, París (Francia)<sup>31</sup>

tal y como aparece reflejado en estos trabajos. En ambas obras, en las que se representan escenas de viajes en diligencias, predominan los detalles, si bien el autor de la segunda ha sido más preciso en su representación logrando reflejar incluso el movimiento de los caballos alcanzando, así, un efecto de realidad mayor que el primero, a pesar de ser este último un artista de estilo Biedermeier.

Los viajeros, además de baúles, también utilizaban las bolsas o sacos para transportar sus enseres. El modelo más común entre las clases acomodadas era un tipo de bolsa de cuero con forma cilíndrica, tiras y hebillas de metal que aparece representada en multitud de pinturas, como *La llegada de una diligencia en la Cour des Messageries, rue Notre-Dame-des-Victoires en Paris* (1803, Musée du Louvre, París, Francia), de Louis-Léopold Boilly (1761-1845) (fig. 16), o en *Richard Kersting en el muelle* (1843, Neue Pinakothek München, Múnich, Alemania), de Georg Friedrich Kersting (1785-1847) (fig. 17).

El origen de esta bolsa se encuentra en los viajes a caballo, como el representado por Ford Madox Brown (1821-1893) en su obra *El viajero* (c. 1868, Manchester Art Gallery, Mánchester, Inglaterra) (fig. 18). El artista inglés muestra en este trabajo la salida de un viajero a caballo de una

<sup>31</sup> Disponible en <https://collections.louvre.fr/ark:/53355/cl010059158>.



Fig. 17. *Richard Kersting en el muelle*. Georg Friedrich Kersting. 1843. Óleo sobre lienzo. 23 x 15 cm. Neue Pinakothek München, Múnich (Alemania)<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Disponible en <https://www.sammlung.pinakothek.de/en/artwork/01G1BR94kE>.



Fig. 18. *El viajero*. Ford Madox Brown. c. 1868. Óleo sobre lienzo. 31,6 x 48,6 cm. Manchester Art Gallery, Mánchester (Inglaterra)<sup>33</sup>

posada por la noche. El jinete sale por un camino empedrado en el que se encuentra, a lo lejos, una escultura de Cristo crucificado al lado de una luz resplandeciente. En el lado derecho de la composición, un niño y dos mujeres, una de las cuales sujeta a un bebé, despiden al viajero delante de la puerta de una posada sobre la que hay un panel de vidrio adornado con una botella y un vaso, y con la siguiente inscripción: *NOURRITURE POUR / HOMME & BÊTE* (COMIDA PARA / HOMBRE Y BESTIA). En este caso, el viajero lleva una bolsa portaequipajes de piel atada en la parte trasera de la silla de montar. Cabe señalar que este tipo de bolsas se adaptaron a las diligencias en forma de baúles de madera recubiertos con cuero de vaca (*vache*) o de becerro (*veau*) asumiendo, con el tiempo, la forma de maleta (Bonvicini, 2004: 53-54). Brown, utilizando colores brillantes y prestando atención a los detalles, representó una escena habitual de la vida contemporánea, como era el paso de los viajeros por posadas, tabernas o casas de postas a lo largo de su recorrido, ya sea para descansar, comer o pernoctar. Se trata, en definitiva, de una obra de estilo prerrafaelista, equilibrada y de gran realismo.

<sup>33</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/the-traveller-205505>.



Fig. 19. *El viajero herido deteniéndose*. Jean-Léonard Lugardon. c. 1850. Óleo sobre lienzo. 67,5 x 50,5 cm. Victoria and Albert Museum, Londres (Inglaterra)<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Disponible en <https://collections.vam.ac.uk/item/O124947/the-wounded-traveller-halting-oil-painting-lugardon-jean-léonard/>.



Fig. 20. *Peregrinos en Roma*. Paul Delaroche. 1842. Óleo sobre lienzo. 164 x 205 cm. Muzeum Narodowe Poznan, Poznan (Polonia)<sup>35</sup>

Los viajeros con menos recursos utilizaban otro tipo de bolsa, normalmente más sencilla, como se puede observar en la obra *El viajero herido deteniéndose* (c. 1850, Victoria and Albert Museum, Londres, Inglaterra), de Jean-Léonard Lugardon (1801-1884) (fig. 19). El artista suizo muestra en este óleo a una mujer prestando ayuda a un viajero en medio de un camino escarpado con vistas a una bahía. El personaje lleva consigo un saco de tela atado en un extremo con una cuerda, modelo parecido al representado por Paul Delaroche (1797-1856) en *Peregrinos en Roma* (1842, Muzeum Narodowe Poznan, Poznan, Polonia) (fig. 20). Un contenedor similar era conocido en Francia con el nombre *sac de nuit* y según George Vuitton (1894: 276):

<sup>35</sup> Disponible en <http://fundacjaraczynskich.pl/wp-content/uploads/2012/01/FR-514-Delaroche-P.-Pielgrzymi-w-Rzymie.jpg>.





Fig. 21. *Los amigos de la infancia*. Carl Spitzweg. 1855. Óleo sobre lienzo. 30 x 42,5 cm. Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich (Alemania)<sup>36</sup>

[...] bajo la Restauración, era parecido a las bolsas que se utilizan hoy en día para el transporte de cartas: era un recipiente en tela de tapicería o en paño de algodón, forrado en su interior de una tela fuerte y cerrado gracias a una cuerda pasante a través de ojales situados en la parte superior<sup>36</sup>.

El mismo autor indica que, en 1826, Pierre Godillot, en busca de un mayor confort para el viajero, modificó esta bolsa añadiéndole un cierre de hierro y asas de cuero (Vuitton, 1894: 276). Posteriormente, mejoró su diseño, como se puede ver en la obra *Los amigos de la infancia* (1855, Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich, Alemania), de Carl Spitzweg (1808-1885) (fig. 21). La pintura muestra el reencuentro de dos amigos, uno de los cuales lleva, además de un paraguas y

<sup>35</sup> Disponible en <https://www.lenbachhaus.de/entdecken/sammlung-online/detail/die-jugendfreunde-30005934>.

<sup>36</sup> Texto original: «[...] sous la Restauration, était semblable aux poches dont on se sert aujourd'hui pour le transport des lettres: c'était un récipient en tapisserie ou en reps, doublé à l'intérieur de forte toile et fermé au moyen d'une corde passant par des oeilletons situés à la partie supérieure» (Vuitton, 1894: 276).



Fig. 22. *El desayuno de la diligencia*. Edward Villiers Ripplingille. 1824. Óleo sobre lienzo. 82,2 x 133,7 cm. Clevedon Court, North Somerset (Inglaterra)<sup>38</sup>

un mantón, el nuevo modelo de *carpet bag* diseñado por Godillot. Se trata de una bolsa más pequeña unida a una maleta por medio de unas correas con hebillas. La maleta, al igual que la bolsa, tenía su propia cerradura, y era muy práctica, puesto que los viajeros podían mantener la ropa doblada y sin arrugas. Asimismo, esta estructura servía de base para evitar que la bolsa se desplomara en el suelo, tal y como ocurría con los modelos anteriores. En este caso, el viajero se detiene ante su amigo, que lo recibe en la entrada de su casa vestido con una bata roja, con los brazos abiertos y sujetando una pipa. Su mascota, un pequeño perro, se acerca al viajero olfateándolo mientras un hombre, probablemente un empleado de la diligencia que permanece detenida en el lado derecho de la composición, se acerca a ellos cargando con el resto del equipaje, formado por un bolso y un baúl que lleva sobre su cabeza. En general, se trata de una obra en la que predominan los detalles, especialmente en la representación de la naturaleza, y los gestos expresivos, en este caso, entre dos amigos que se reencuentran después de mucho tiempo. Cabe señalar que, probablemente, la ciudad representada en el fondo de la obra sea Straubing, una pequeña ciudad alemana por la que Spitzweg mostró una gran atracción, tal y como lo reflejó en muchos de sus trabajos.

<sup>38</sup> Disponible en <http://www.nationaltrustcollections.org.uk/object/624187>.

Las bolsas de viaje alcanzaron una gran popularidad como equipaje de mano, sobre todo, cuando apareció el ferrocarril. Normalmente, los viajes en diligencia duraban días, por lo que era necesario parar varias veces en posadas y casas de postas. Esos momentos eran aprovechados por los viajeros para descansar del zafreando constante o de las incomodidades del viaje teniendo, frecuentemente, acceso a su equipaje, como se observa en la obra *El desayuno de la diligencia* (1824, Clevedon Court, North Somerset, Inglaterra), de Edward Villiers Ripplingille (1798-1859) (fig. 22). Sin embargo, durante los desplazamientos en tren, el equipaje era colocado en espacios habilitados para su transporte, ajenos a los compartimentos de los pasajeros. La falta de acceso al equipaje durante el viaje derivó, finalmente, en el uso continuo, por parte de los viajeros, de estas bolsas y otros contenedores en los que llevaban las cosas que consideraban indispensables para el trayecto. No obstante, las restricciones de peso del equipaje impuestas por las compañías de transporte y la consecuente obligación de pagar su exceso pudo condicionar también el uso de un equipaje más ligero. En 1797, Léopold von Berchtold (1797: 79-80) señaló que:

Entre los numerosos inconvenientes de un equipaje demasiado grande, podemos contar los siguientes, a saber: 1.º. El costoso gasto de transporte que, en algunos países, se eleva más que el desplazamiento del amo y del sirviente. 2.º. Las dificultades experimentadas con los oficiales de aduanas [...]. 3.º. El vehículo a menudo es dañado por demasiado peso y, al no poder cargar todo el equipaje, el viajero está obligado a dejarlo atrás [...]. 4.º. Demasiado gasto en las posadas; los viajeros normalmente pagan impuestos por sus efectos y por las comodidades que reciben<sup>38</sup>.

La obra de William Powell Frith (1819-1909) *La estación de tren* (1862; Royal Holloway, University of London, Londres, Inglaterra) (fig. 23) muestra a un grupo de personas en el andén de la estación de tren de Paddington (Chapel, 1982: 88) en Westminster, Inglaterra. El equipaje representado por Frith está compuesto por grandes cestas de mimbre, baúles y maletas de cuero que son colocados sobre el techo de uno de los vagones

<sup>39</sup> Texto original: «Parmi les inconvénients nombreux d'un bagage trop considérable, on peut compter les suivants, savoir: 1º. La dépense onéreuse du transport qui, dans quelques pays, monte plus haut que le déplacement du maître et du domestique. 2º. Les difficultés qu'on éprouve aux douanes [...] 3º. Une voiture est souvent endommagée par un poids trop considérable, et ne pouvant quelques fois contenir tout le bagage, le voyageur se voit obligé de le laisser en arrière [...] 4º. Une trop grande dépense dans les auberges; car les voyageurs sont ordinairement taxés en raison de leurs effets et des aises qu'ils se donnent» (Berchtold, 1797: 79-80).



Fig. 23. *La estación de tren*. William Powell Frith. 1862. Óleo sobre lienzo. 116,7 x 256,4 cm. Royal Holloway, University of London, Londres (Inglaterra)<sup>40</sup>

del tren que aparece en la pintura, además de varias bolsas de viaje, en tela o cuero, cestas con comida y cajas para sombreros que llevan consigo los viajeros o porteadores a su servicio. Con relación a esta pintura, Frith (1888: 230) señaló que «[...] cada objeto, vivo o muerto, fue pintado de la naturaleza, a menudo lo suficientemente imperfecta, como lo demuestra la imagen»<sup>40</sup>. Las palabras de Frith confirman que el equipaje que ve el espectador en su obra coincide con la realidad de la época del autor. Por ejemplo, los baúles representados en esta pintura aparecen con la tapa abombada o plana. Cabe señalar que, con la aparición del ferrocarril, y progresivamente, los fabricantes de equipaje comenzaron a producir baúles igual de sólidos que los modelos anteriores, pero ahora más ligeros y con superficies planas<sup>41</sup>, adaptados completamente al nuevo medio de transporte. Las superficies planas, a diferencia de las cóncavas, proporcionaban una mayor estabilidad al equipaje durante los desplazamientos y permitían, a la vez, el correcto apilado de los baúles en los vagones destinados a su almacenamiento (Pasols, 2012: 54).

<sup>40</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/the-railway-station-80870>.

<sup>40</sup> Texto original: «[...] that every object, living or dead, was painted from nature—often imperfectly enough, as the picture proves» (Frith, 1888, p. 230).

<sup>41</sup> Louis Vuitton fue el primer *malletier* en poner de moda el baúl plano a partir de 1858 sustituyendo el cuero, que normalmente revestía a los baúles, por una tela impermeable de color gris *Trianon* inventada por él en 1854 (Vuitton, 1984: 24). Este baúl es considerado por muchos autores el punto de partida del equipaje moderno (Vuitton, 2016: 6).



Fig. 24. *Estación de ferrocarril momentos antes de salir un tren*. Tomás Padró y Pedret. 1862. Óleo sobre lienzo. 112 x 162 cm. Museo del Prado, Madrid (España)<sup>43</sup>

Los sombrereros también formaban parte del equipaje de mano de muchos viajeros y, al igual que otros complementos de viaje, fueron representados en numerosas obras, como *Estación de ferrocarril momentos antes de salir un tren* (1862, Museo del Prado, Madrid, España), de Tomás Padró y Pedret (1840-1877) (fig. 24). El artista español muestra en esta pintura el ambiente en el interior de una estación de tren. Así, mientras unos personajes compran los billetes, otros entran y salen del despacho de equipajes y de las salas de descanso o se despiden de sus familiares y amigos. En la escena, varios porteadores recogen y cargan el equipaje de los viajeros, como baúles, fardos, una cesta de mimbre o un sombrerero que aún permanece en el suelo junto a un abrigo y un baúl negro.

Una obra similar a la anterior es *Sala de espera de segunda clase* (c. 1865, Stockholm National Museum, Estocolmo, Suecia), del artista sueco Carl d'Unker (1828-1866) (fig. 25). En este caso, D'Unker representa una multitud de personas en el interior de la sala de espera de una estación de tren. En primer plano, varios grupos permanecen sentados alrededor

<sup>42</sup> Disponible en <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/estacion-de-ferrocarril-momentos-antes-de-salir/36601c66-dbc4-410e-a017-9211defe8d87?searchid=0351c6aa-5eab-0509-5b7e-1147c29ae1db>.



Fig. 25. *Sala de espera de segunda clase*. Carl d'Unker. c. 1865. Óleo sobre lienzo. 80 x 106 cm. Stockholm National Museum, Estocolmo (Suecia)<sup>44</sup>

de unas mesas, leyendo el periódico o simplemente tomando un té, junto a su equipaje de mano. Entre sus pertenencias se encuentra una caja de color gris con forma ovalada utilizada con frecuencia por las viajeras para transportar sus sombreros, además de un estuche de cuero masculino para los sombreros de copas, una pequeña maleta de cuero, una sombrilla, una *carpet bag* de estampado floral y una manta.

Las mantas fueron otro de los accesorios de viaje muy utilizados por los viajeros. En este caso, D'Unker pintó una manta sujeta con unas correas de cuero y que se trata, en definitiva, de un portamantas diseñado para facilitar su transporte. El uso de mantas era recomendado a los pasajeros ante la falta de calefacción en los compartimentos de los trenes de esta época. Marie Simon (2004: 58) señala que:

En cuanto a la calefacción, fue un problema importante durante mucho tiempo. Un asistente distribuía bolsas de agua caliente para ser colocadas bajo los pies

<sup>44</sup> Disponible en <http://collection.nationalmuseum.se/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=18324&viewType=detailView>.



Fig. 26. *El regreso: primera clase*. Abraham Solomon. 1855. Óleo sobre lienzo. 87,1 x 115,2 cm. National Railway Museum, York (Inglaterra)<sup>45</sup>

de los viajeros de la primera y segunda clase: ¡Bolsas de agua caliente, damas-caballeros, levanten los pies!<sup>45</sup>.

Finalmente, en el fondo de la composición otros pasajeros permanecen de pie, conversando entre ellos o mirando los carteles informativos colocados en las paredes.

Las sombrillas y los paraguas también acompañaron con frecuencia a los viajeros para protegerlos del sol y la lluvia, como se puede apreciar en la obra *El regreso: primera clase* (1855, National Railway Museum, York, Inglaterra), de Abraham Solomon (1824-1862) (fig. 26). En este caso, Solomon representó a un hombre de mediana edad conversando en el interior de un vagón de tren con un joven uniformado mientras una mujer joven, probablemente su hija, permanece sentada junto a él haciendo ganchillo.

<sup>44</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/the-return-first-class-9543>.

<sup>46</sup> Texto original: «Quant au chauffage, il demeure long-temps un problème crucial. Un préposé distribue des bouillottes à placer sous les pieds des voyageurs de seconde et de première classe: “Bouillottes, messieurs-dames, levez les pieds!”» (Simon, 2004: 58).



Fig. 27. *Sala de espera de tercera clase II*. Carl D'Unker. 1865. Óleo sobre lienzo. 79 x 107 cm. Stockholm National Museum, Estocolmo (Suecia)<sup>47</sup>

Entre las pertenencias de esta familia, representadas sobre un reposapiés, se encuentra una sombrilla de seda de color verde, además de un ramo de flores, un par de guantes y dos mantones. Los materiales con que eran confeccionados estos artículos se convertían en indicadores de la posición social del viajero que los utilizaba. Por ejemplo, la sombrilla de Solomon representada en un vagón de primera clase contrasta con el paraguas negro y con la sombrilla de tela marrón de la sala de espera de segunda clase pintada por D'Unker. Las calidades de estas telas eran totalmente distintas, como distintos eran quienes las llevaban. Marion Rankine (2017: 24) señala que «dado su enredo histórico con dinastías de monarcas y aristócratas, no es sorprendente que los paraguas o sombrillas lleven una carga útil de connotaciones de clase»<sup>47</sup>.

<sup>46</sup> Disponible en <http://collection.nationalmuseum.se/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=18028&viewType=detailView>.

<sup>47</sup> Texto original: «Given their historical entanglement with dynasties of monarchs and aristocrats, it's not surprising that umbrellas came to carry a payload of class connotations» (Rankine, 2017: 24).



Los personajes de Solomon llevan consigo otros objetos que forman parte de su equipaje y que utilizaban como distracción o entretenimiento durante el trayecto que debían recorrer hasta llegar a su destino, como son el hilo y la aguja de ganchillo o el periódico. Este último, junto con las guías de viaje, fueron ganando en importancia hasta que se impusieron a la literatura vial publicada muchas veces por las propias compañías de transporte. En la obra *Sala de espera de tercera clase II* (1865, Stockholm National Museum, Estocolmo, Suecia), Carl d'Unker representó a un vendedor ofreciendo estos folletos, fascículos y libros a los pasajeros que esperan en la sala (fig. 27). Sylvain Venayre (2012: 192) señala que

tal vez, uno podría incluso considerar que, con el triunfo de la lectura del periódico, las representaciones del tiempo prevalecieron sobre las del espacio. El viajero, conducido a velocidades cada vez mayores, estaba invitado a ponerse de acuerdo, ya no en el espacio recorrido, sino en la aceleración del ritmo de la información<sup>48</sup>.

D'Unker muestra también en esta obra cómo las cestas, las mascotas, las mochilas y los hatillos seguían acompañando a muchos viajeros en sus recorridos. Años antes, en 1855, Abraham Solomon realizó la obra *La salida: segunda clase* (National Railway Museum, York, Inglaterra), en la que aparecen representados algunos de estos elementos (fig. 28). Esta pintura, junto con *El regreso: primera clase*, del mismo autor —mencionada anteriormente—, eran obras vinculadas a la tendencia de los británicos de emigrar a Australia en aquel momento, como se comprueba en los diversos carteles que aparecen en el fondo de la composición en los que se anuncian viajes a dicho país.

En la escena, una familia permanece en el interior de un vagón de segunda clase acompañando a un joven al puerto, donde tomará un barco rumbo a Australia, mientras que la segunda muestra el posterior regreso del joven, ya anciano y rico, en un vagón de primera clase. Andrea Korda (2010: 149) señala que «a pesar del drama de la escena, el mensaje general de la imagen es reconfortante, enfatizando el amor familiar y la unidad en los momentos previos a la separación». El joven emigrante aparece también acompañado por su equipaje, formado por un hatillo, una *carpet bag*

<sup>48</sup> Texto original: «Peut - être même pourrait-on considérer qu'avec le triomphe de la lecture du journal quotidien, les représentations du temps l'emportèrent sur celles de l'espace. Le voyageur entraîné à des vitesses de plus en plus grandes était invité à s'accorder, non plus à l'espace parcouru, mais à l'accélération du rythme de l'information» (Venayre, 2012: 192).



Fig. 28. *La salida: segunda clase*. Abraham Solomon. 1855. Óleo sobre lienzo. 87 x 115 cm. National Railway Museum, York (Inglaterra)<sup>50</sup>

y un colchón, necesario para descansar durante la larga travesía que le espera. En un diario escrito el 3 de enero de 1857, un emigrante inglés llamado Alfred Withers relató el embarque en el puerto de Liverpool hacia Australia de la siguiente manera:

La inmensa cantidad de equipaje, pirámides de cajas, maletas y cestas, la indescriptible cantidad de camas y sábanas [...], botes de agua, vasos de estaño, cubos, bañeras, lo suficiente para abrir un almacén en la línea de mercancías. Esta inmensa cantidad de equipaje que corresponde a cada pasajero, debe ser medido por los sirvientes de los armadores, todo el exceso superior a 40 pies cúbicos debe ser pagado por cada pasajero; el vapor es capaz de contener aproximadamente una cuarta parte de los pasajeros y su equipaje [...]. La opresión, la aglomeración y los empujones dan miedo (Hassam, 1994: 60)<sup>50</sup>.

<sup>50</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/the-departure-second-class-9544>.

<sup>51</sup> Texto original: «The immense quantity of luggage, pyramids of boxes, cases and baskets, the indescribable quantity of beds and bedding that one [...] pannikins, hookpots, baths, enough to open a warehouse in the tin ware line. This immense quantity of luggage belonging to each passenger, there to be measured by the [ship] owners' servants, all excess



Fig. 29. *Compañeras de viaje*. August Leopold Egg. 1862. Óleo sobre lienzo. 65,3 x 78,7 cm. Birmingham Museums and Art Gallery, Birmingham (Inglaterra)<sup>52</sup>

Las cestas con comida también formaban parte del equipaje de mano de los viajeros. En la obra *Compañeras de viaje* (1862, Birmingham Museums and Art Gallery, Birmingham, Inglaterra) (fig. 29), August Leopold Egg (1816-1863) representó a dos mujeres idénticas, vestidas con trajes de moaré de seda gris en el interior de un vagón de tren de primera clase. Las jóvenes aparecen sentadas junto a una cesta con naranjas y a un ramillete de flores, elementos que guardan relación con el patrón de semejanzas y desigualdades propuesto por Michael Cohen (Cohen, 1995: 13-25) para esta pintura que, por otro lado, ha sido objeto de numerosas interpretaciones. En lo que al equipaje de mano se refiere, al

---

over 40 cubic feet having to be paid for by each passenger, the steamer is capable of holding about one fourth the passengers and their luggage [...]. The squeezing, crowding, pushing and confusion is fearful» (Hassam, 1994: 60).

<sup>52</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/the-travelling-companions-33550/search/keyword:august-leopold-egg/page/2>.

igual que las viajeras presentan actividades contrapuestas —una duerme y la otra lee—, las naranjas, símbolos de riqueza, fertilidad y eternidad o inmortalidad (Mitford, 1997: 48), se oponen a la naturaleza efímera de la vida representada en las flores (Cirlot, 1992: 205). Egg no solo muestra al espectador un aspecto de la realidad de su época, los viajes en tren, sino que va más allá al utilizar estos elementos que forman parte del equipaje para alcanzar un plano superior al meramente objetivo y que, según Juan Eduardo Cirlot (1990: 34), «[...] tiene un indudable valor abstracto y artístico».

#### LA SEGURIDAD EN EL EQUIPAJE: CAUSAS QUE LA COMPROMETEN Y MEDIDAS PREVENTIVAS

La seguridad del equipaje es uno de los aspectos que siempre han preocupado a los viajeros, sobre todo en esta época en la que aún las condiciones de seguridad no eran las óptimas. El daño o la pérdida del equipaje podía suponer un verdadero problema ya que de él dependía, en gran medida, la supervivencia y comodidad de los viajeros mientras estuvieran alejados de su hogar. La escasez de suministros en los lugares de destino y la propia duración de los viajes justificaban dicha dependencia. En este caso, los grandes equipajes y las paradas continuas durante el trayecto, especialmente en largos recorridos, incrementaban el riesgo de daño o pérdida del mismo.

Las aduanas eran, entonces, uno de los grandes inconvenientes que debían afrontar los viajeros. Traspasar o cruzar los límites de un territorio hacia otro implicaba la detención obligatoria en cada puesto de control fronterizo, convirtiéndose estos en puntos críticos para la seguridad del equipaje<sup>52</sup>. Normalmente, las guías de viaje advertían de los peligros que podían traer consigo los registros de las autoridades aduaneras y ofrecían consejos para mejorar la protección de este y la del propio viajero, como muestra Heinrich Reichard (1751-1828) en su *Guide des voyageurs en Europe* o *Guía de viajeros por Europa* (1805), en la que señaló lo siguiente:

No se debe permitir abrir dos baúles a la vez en la aduana, para que los empleados hagan la inspección; porque mientras los ojos están fijos en uno de estos, podría ocurrir que se sustrajera algo del otro. En algunas ocasiones podríamos

<sup>52</sup> Las aduanas llegaron a representar un gran obstáculo para la circulación de personas y mercancías en algunos territorios, como Alemania. En este caso, la creación de la Unión Aduanera Alemana (*Deutscher Zollverein*) en 1834, con la cual se suprimieron todas las barreras aduaneras dentro del territorio alemán —medida a la que contribuyó la propia expansión del ferrocarril en dicho territorio—, sirvió de base para el proceso de unificación del Imperio alemán, dividido, en aquel momento, en treinta y nueve estados (Krohn, 1985: 121).

estar expuestos a responsabilidades por obligar a alguien a portar paquetes precintados (ocultos, o escondidos) para entregarlos a los amigos porque están prohibidos en algunos países. Estos podrían contener cosas prohibidas por sí mismas. También debemos tener mucho cuidado que un sirviente lleve consigo cosas de contrabando, ya que en este caso suele ser el amo quien sufre la culpa del criado (Reichard, 1805: 91)<sup>53</sup>.

Los controles aduaneros fueron también el tema central de numerosas obras pictóricas, como *Desembarcando en Dover desde el barco de vapor* (c. 1826, National Maritime Museum, Londres, Inglaterra)<sup>54</sup>, de Michael William Sharp (1777-1840). La escena representa el desembarco y el respectivo control aduanero de un grupo de pasajeros en el muelle de Dover, desde el que se aprecia el castillo de esta ciudad inglesa y sus característicos acantilados blancos en el fondo de la composición. En el lado izquierdo de la pintura, uno de los agentes de aduanas muestra a una de las viajeras una botella de vidrio que ha extraído de una cesta de mimbre que permanece en el suelo con el resto de sus pertenencias, como varias prendas, mientras la mujer oculta su rostro avergonzado detrás de un abanico. En el centro de la imagen, un hombre enfadado, con un abrigo marrón y un gorro sujeto a su cabeza por un pañuelo rojo, amenaza con un bastón a otro de los agentes negándose a mostrar su equipaje mientras sujeta con el otro brazo a su mascota, un paraguas verde, un sombrerero gris y uno de los primeros modelos de *carpet bag* o bolsa de viaje estampada con motivos florales. Asimismo, junto a este personaje, dos mujeres elegantemente vestidas miran con sorpresa al agente que revisa los enseres de la más joven, algunos de los cuales, como varios pares de zapatos o prendas finas, se encuentran en el suelo o en el interior de una cesta de mimbre abierta. Junto a este grupo de figuras, un hombre con chaqueta marrón y con un gorro en su mano, probablemente el capitán del barco de bandera inglesa que transportó a este grupo de viajeros (National Maritime Museum, 2021), aparece sentado sobre un gran baúl observando la escena con asombro y enfado.

<sup>53</sup> Texto original: «Il ne faut pas permettre dans les douanes d'ouvrir, deux coffres à la fois, pour que les commis en fassent la visite; parceque tandis qu'on a les yeux fixés sur l'un, il pourrait arriver qu'on détournât quelque chose de l'autre. On peut quelquefois s'exposer à des responsabilités, en se chargeant, pour obliger quelqu'un, de paquets cachetés, pour les remettre à des amis; parceque ces sortes de paquets sont prohibés dans certains pays. Ils pourraient encore contenir des choses prohibées par elles-mêmes. Il faut aussi être bien attentif qu'un domestique ne prenne avec lui des choses de contrebande, vu que dans ce cas c'est ordinairement le maître qui souffre de la faute du valet» (Reichard, 1805: 91).

<sup>54</sup> La obra está disponible en el siguiente *link* del National Maritime Museum de Londres: [24-10-2018] <<https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-13271>>.

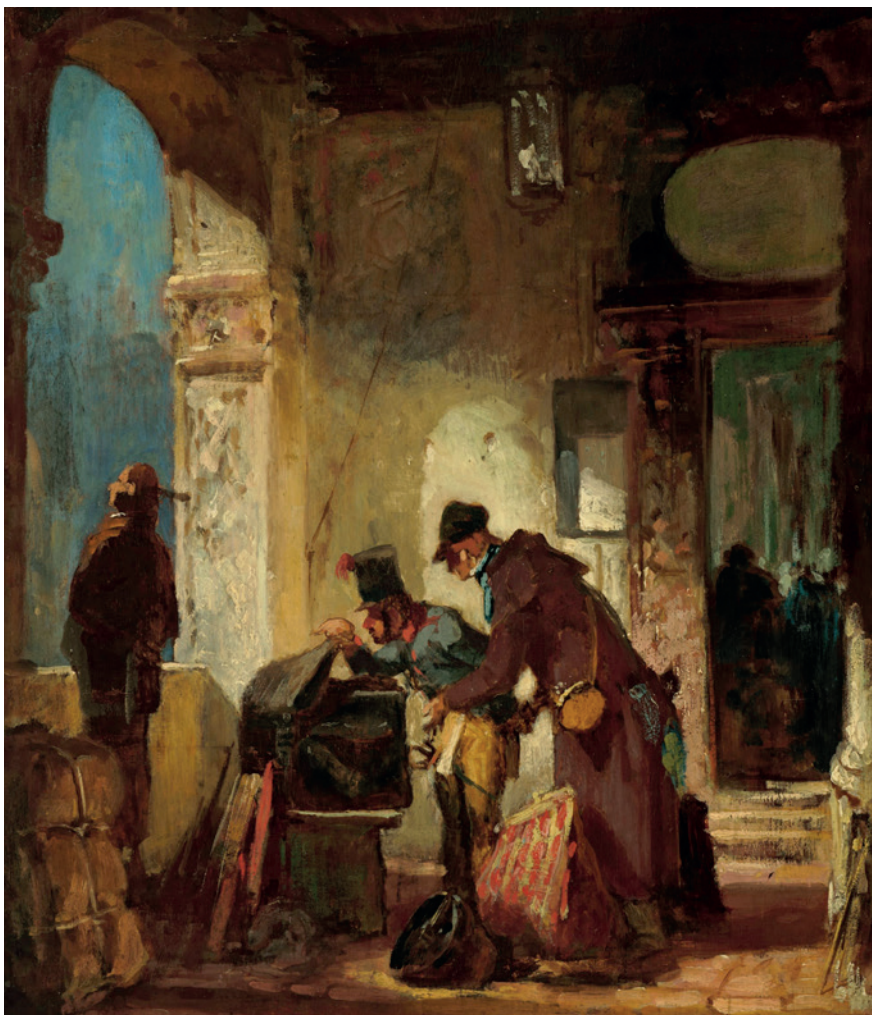


Fig. 30. *Revisión de la Aduana Papal*. Carl Spitzweg. c. 1855. Óleo sobre lienzo. 37,5 x 30 cm. Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich (Alemania)<sup>56</sup>

Sharp plasmó a través de este tipo de expresiones —presentes en toda la obra— la tensión y el malestar que podían generar los controles aduaneros.

Estos registros no estuvieron exentos de polémica como consecuencia de los sobornos que se podían producir durante los mismos. Carl Spitzweg

<sup>56</sup> Disponible en <https://www.lenbachhaus.de/entdecken/sammlung-online/detail/pae-pstliche-zollrevision-30017164>.

(1808-1885), por ejemplo, representó uno de ellos en su obra *Revisión de la Aduana Papal* (c. 1855, Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich, Alemania) (fig. 30). El artista alemán muestra en esta imagen, tomada durante uno de sus viajes a Roma (Wichmann, 2002: 64)<sup>56</sup>, a un agente de aduanas uniformado revisando el equipaje de un viajero que, a su vez, está formado por un baúl, una bolsa de viaje o *carpet bag*—similar a la anterior—, un sombrerero y un bolso. En este caso el viajero entrega una pequeña bolsa de monedas al agente para que no le requise algún producto prohibido que lleva entre sus pertenencias mientras otro personaje observa la escena. Asimismo, en el fondo de la composición, unas figuras permanecen de pie en otra sala de la oficina junto a unos bultos. Spitzweg critica y denuncia la corrupción en las aduanas de su tiempo a través de esta pintura marcada por un detallado realismo propio del estilo Biedermeier. Con relación a esto, Siegfried Wichmann (2002: 64) señala que, «frecuentemente, el pintor representó escenas aduaneras, por lo que lo cotidiano se situó en primer plano para él»<sup>57</sup>.

La seguridad del equipaje y del viajero también podían verse comprometidas por los asaltantes en los caminos<sup>58</sup>, tal y como lo representó Johann Baptist Kirner (1800-1866) en su obra *Ladrones atacando a los viajeros* (1836, Statens Museum for Kunst, Copenhague, Dinamarca) (fig. 31). La pintura muestra a un grupo de ladrones asaltando a una familia de viajeros. Normalmente, y como se observa en la obra, los asaltantes elegían los caminos angostos y peligrosos para sorprender a los viajeros, especialmente en las zonas de montaña, ya que este tipo de escenarios les permitía ocultarse mejor aumentando así las probabilidades de éxito de sus fechorías. Con respecto a las pertenencias de esta familia, algunas aún permanecen sobre uno de los burros que utilizan como transporte mientras otras, un saco y un hatillo, han sido confiscadas por los ladrones, dos de los cuales tratan de

<sup>56</sup> La ciudad de Roma formaba parte de los Estados Pontificios, que estuvieron bajo el poder temporal de los papas hasta 1870, momento en que se produjo su desaparición en favor de la creación de un único estado italiano unificado (Rigueiro, 2003: 2).

<sup>57</sup> Texto original: «Der Maler schilderte immer wieder Zollsituationen, wobei jeweils das Typische des Augenblicks für ihn im Vordergrund stand» (Wichmann, 2002, p. 64).

<sup>58</sup> Estos actos vandálicos no eran nuevos, como demuestran las numerosas pinturas flamencas y holandesas del siglo XVII que representan a los viajeros siendo atacados y saqueados por grupos de bandidos, como la obra de Pieter Snayers (1592-1666) *Viajeros atacados por bandidos* (siglo XVII. Óleo sobre tabla. 34,1 x 51,4 cm. Musée des Beaux-Arts de Valenciennes, Valenciennes, Francia). Disponible en <[https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/06380000308?base=%5B%22Collections%20des%20musées%20de%20France%20\(Joconde\)%22%5D&mainSearch=%22Brigands%20%22&last\\_view=%22list%22&idQuery=%22e02d8c8-fcb2-7ffe-1e1f-d80aa2a5ca%22](https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/06380000308?base=%5B%22Collections%20des%20musées%20de%20France%20(Joconde)%22%5D&mainSearch=%22Brigands%20%22&last_view=%22list%22&idQuery=%22e02d8c8-fcb2-7ffe-1e1f-d80aa2a5ca%22)> .



Fig. 31. *Ladrones atacando a los viajeros*. Johann Baptist Kirner. 1836. Óleo sobre lienzo. Statens Museum for Kunst, Copenhague (Dinamarca)<sup>60</sup>

quitarle un anillo a la mujer. La indumentaria de los asaltantes indica que se trata de un grupo de bandoleros calabreses, hombres que según Francesco Sisca se habían rebelado ante las injusticias sociales, los pesados impuestos y las leyes abusivas que sumieron en la miseria a la población italiana en aquella época (Sisca, 2021). Los *briganti calabrese* solían llevar un característico sombrero con dos cintas atadas, como aparecen en la obra. Por otro lado, la datación de esta pintura coincide con el periodo de formación de cinco años que el artista alemán pasó en Italia y durante el cual se dedicó a pintar escenas de la vida cotidiana de dicho país (Eisenhart, 1882: 26-30), en el que eran frecuentes este tipo de situaciones, como en otros países de Europa. Kirner presenta, en definitiva, una obra abocetada, en la que los detalles no están totalmente definidos, pero expresiva, cuyo dramatismo se intensifica con la representación de un perro negro, probablemente la mascota de la familia, muerto sobre un charco de sangre en el suelo.

El interés por este tema llevó a William Powell Frith a realizar, entre 1859 y 1860, la obra *Claude Duval* (Manchester Art Gallery, Mánchester,

<sup>60</sup> Disponible en <https://collection.smk.dk/#/en/detail/KMS1111>.





Fig. 32. *Claude Duval*. William Powell Frith. 1859-1860. Óleo sobre lienzo. 153 x 108,8 cm. Manchester Art Gallery, Mánchester (Inglaterra)<sup>61</sup>

Inglaterra) (fig. 32), en la que representa al famoso ladrón —cuyo nombre da título a esta pintura— asaltando un carruaje junto a sus hombres. Frith (1888: 213) relata en su autobiografía el suceso:

la historia cuenta que, en un brezal salvaje, la banda de Duval detuvo un carro en el que viajaba la bella Lady Aurora Sydney, saquearon los baúles y aseguraron un botín de cuatrocientas libras; pero se devolvió una parte del saqueo, a condición de que la dama bailara un coranto en el brezo con el capitán Duval<sup>61</sup>.

El equipaje pintado por Frith está compuesto por varias prendas, un abanico, un baúl y un pequeño cofre que intenta abrir con un cuchillo uno de los ladrones. El propio autor señala a continuación: «el carácter dramático del tema me atrajo. Pensé que, si podía tener éxito en retener la belleza

<sup>60</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/claude-duval-205015>.

<sup>61</sup> Texto original: «The story goes that on a wild heath, a carriage in which the beautiful Lady Aurora Sydney was travelling was stopped by Duval's gang, the trunks were plundered, and a booty of four hundred pounds secured; but a portion of the plunder was restored, on condition of the lady dancing a coranto on the heath with Captain Duval» (Frith, 1888, p. 213).



Fig. 33. *Recuerdo del viaje de París a Cádiz realizado en 1846 por Alexandre Dumas y sus amigos.* Eugène Giraud. c. 1855. Óleo sobre lienzo. 93 x 70 cm. Musée Carnavalet, París (Francia)<sup>63</sup>

de la dama, combinada con el terror que ella sentiría, debería realizar una hazaña digna de logro» (Frith, 1888: 213)<sup>63</sup>.

<sup>62</sup> Disponible en <https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/souvenir-du-voyage-de-paris-a-cadix-fait-en-1846-par-alexandre-dumas-et-ses#infos-principales>.

<sup>63</sup> Texto original: «The dramatic character of the subject attracted me. I thought if I could succeed in retaining the beauty of the lady, combined with the terror that she would feel, I should perform a feat well worthy of achievement» (Frith, 1888: 213).

Ante tales situaciones, muchos viajeros optaron por el uso de armas para mejorar su protección y la de su equipaje, como se observa en la obra de Eugène Giraud (1806-1881) *Recuerdo del viaje de París a Cádiz realizado en 1846 por Alexandre Dumas y sus amigos* (c. 1855, Musée Carnavalet, París, Francia) (fig. 33). El pintor francés capturó en la escena un momento del viaje que realizó a España en 1846 junto a Alejandro Dumas (1802-1870), Alejandro Dumas, hijo (1824-1895), el pintor Adolphe Desbarolles (1801-1886), Louis Boulanger (1806-1867), Auguste Maquet (1813-1888), un guía y un criado etíope llamado Agua de Benjuí (Les Musées de la Ville de Paris, 2019). Los personajes, algunos ataviados con prendas locales<sup>64</sup>, además de cuadernos, lápices, una calabaza de agua, un baúl de madera y varias cajas, llevan consigo algunos rifles, tal y como señaló el propio Dumas a su llegada a Madrid en octubre de 1846: «Poseíamos entre todo siete fusiles, y una carabina de doble cañón: solo dos de esos fusiles eran del sistema ordinario, pues los otros cuatro eran fusiles Lefauchaux, es decir, de los que se cargan con cartuchos y por la culata» (Dumas, 1847: 53).

Otro ejemplo lo encontramos en la obra *Los emigrantes* (1845, Staatliches Museum Schwerin, Schwerin, Alemania), de Gastón Lenthe (1805-1860)<sup>65</sup>. La escena muestra a una familia de emigrantes en un puerto desde el que partirán hacia su nuevo destino. La emigración fue un tema que suscitó mucho interés entre los artistas de la época —como hemos visto—; sin embargo, el caso de Lenthe es particular, ya que le dio un tratamiento distinto a su trabajo. En este caso, el artista alemán pintó a la familia rezando frente a un crucifijo situado en el exterior de una iglesia mientras uno de sus miembros observa fijamente el muelle. Ingrid Lent (2012: 110) señala que «la principal preocupación de Lenthe, en esta obra, fue expresar los diferentes estados de ánimo de los miembros de la familia en un evento fatídico y peligroso»<sup>66</sup>. Cabe señalar que la presencia del Cristo no era fortuita, dado que los temas religiosos ocuparon gran parte de la producción de este artista. Los personajes aparecen acompañados por su equipaje, formado por enseres domésticos (cazo, tetera, sartén, platos, vasos, lechera y rallador), una bolsa de piel, una cesta, comida, bastones, sombreros y un arma de fuego, ya que, como cualquier viajero, los emigrantes también estaban a merced de los ladrones.

<sup>64</sup> El uso de la indumentaria local fue una práctica habitual entre aquellos viajeros interesados en buscar una mayor comodidad en sus desplazamientos.

<sup>65</sup> La obra está disponible en el siguiente *link* del bpk-Bildagentur: [09-10-2018] <[https://www.bpk-bildagentur.de/shop?EVENT=WEBSHOP\\_SEARCH&SEARCHMODE=NEW&ENHANCED\\_ARTIST=Lenthe%2C+Gaston](https://www.bpk-bildagentur.de/shop?EVENT=WEBSHOP_SEARCH&SEARCHMODE=NEW&ENHANCED_ARTIST=Lenthe%2C+Gaston)>.

<sup>66</sup> Texto original: «Lenthe ging es hier in erster Linie darum, die unterschiedliche Gemütsverfassung der Familienmitglieder bei einem schicksalhaften, gefährvollen Ereignis zum Ausdruck zu bringen» (Lent, 2012: 110).



Fig. 34. *Salida de la Diligencia «Biarritz»*. Abraham Solomon. 1862. Óleo sobre lienzo. 88 x 126,9 cm. Royal Holloway, University of London, Egham, Inglaterra<sup>68</sup>

El peligro a ser robado no solo se encontraba en los caminos, sino también en las fondas o posadas, en las tabernas, incluso en otros viajeros. Al respecto, Mariana Starke estableció una serie de recomendaciones sobre la seguridad durante el viaje en su libro *Information and directions for travelers on the Continent* o *Información y direcciones para los viajeros en el Continente* (1824). Starke proponía el uso de una cerradura o candado de viaje para bloquear la puerta de la habitación del lugar donde se hospedara el viajero con el fin de salvaguardar sus pertenencias (Starke, 1824: 324). Asimismo, los fabricantes de equipaje crearon nuevos sistemas de cierre para garantizar la seguridad e integridad de su contenido. En este sentido, se puede observar cómo la necesidad de protección fue uno de los factores que influyeron en el diseño del equipaje (Links *et al.*, 1986: 10).

Los viajeros solían colocar también cintas o cuerdas alrededor de sus baúles o maletas para reducir el riesgo de daño o pérdida de sus enseres; una práctica que se ha mantenido hasta la actualidad surgiendo, incluso,

<sup>68</sup> Disponible en <https://artuk.org/discover/artworks/departure-of-the-diligence-biarritz-12615>.

empresas dedicadas íntegramente a la plastificación de las maletas y las bolsas de viaje. Por ejemplo, en la obra, *Salida de la Diligencia «Biarritz»* (1862, Royal Holloway, University of London, Egham, Inglaterra) (fig. 34), Abraham Solomon (1825-1862) muestra a un grupo de viajeros preparándose para tomar una diligencia en la ciudad balnearia de Biarritz (Francia), muy popular en la época. Entre el equipaje representado, como son baúles, hatillos, maletas, bolsas de viaje, cestas de mimbre y sombrereras, aparecen dos baúles y una caja atados con cuerdas de cáñamo. Las cuerdas no solo evitaban los robos sino también que el equipaje se abriera accidentalmente por los golpes que este pudiera sufrir durante los desplazamientos, como consecuencia de su continua manipulación, ya sea por sus dueños o por el personal de carga, en este caso, de la compañía de transporte francesa Messageries Impériales, frente a cuyas oficinas se encuentra estacionada la diligencia (The Victorian Web, 2019). Solomon hizo referencia a esta obra en una carta que escribió a su familia el 10 de noviembre de 1861 desde Biarritz, lugar al que se había trasladado por razones de salud: «Todo lo que busco es lo pintoresco, confío en que un cuadro que estoy pintando aquí pueda atestiguarlo de alguna manera» (Conroy, 2021)<sup>68</sup>.

Asimismo, el artista inglés Edward Charles Barnes (1830-1890) reflejó esta medida de seguridad en su obra *La emigrante* (c. 1856, Harris Museum and Art Gallery, Preston, Inglaterra) (fig. 35). En la pintura, una mujer joven espera sentada en un muelle junto a su equipaje, entre el que figura, además de un hatillo y una sombrilla, un baúl atado con una cuerda. A través de estas obras se observa, en definitiva, cómo el miedo a ser despojados de su equipaje o a perderlo afectaba a todos los viajeros por igual, independientemente de su estatus económico. Luisa Espanet (1987: 82) señala que «[...] perder el equipaje es siempre un drama y no solo por el contenido y el valor intrínseco del objeto, sino porque a menudo en la maleta se guardan recuerdos, símbolos afectivos e incluso una parte de nosotros».

## CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

Los progresos tecnológicos y sociales producto de la Primera Revolución Industrial impactaron en los medios de transporte facilitando los viajes y su acceso a un número cada vez mayor de personas. Igualmente, estos cambios afectaron al sector del equipaje, que de manera inmediata se

<sup>68</sup> Texto original: «All, indeed, I look for is the picturesque, as I trust a large picture, I am painting here may in some way testify» (Conroy, 2021).



Fig. 35. *La emigrante*. Edward Charles Barnes. c. 1856. Óleo sobre lienzo. 76,2 x 51 cm. Harris Museum and Art Gallery, Preston, Inglaterra<sup>70</sup>

<sup>70</sup> Disponible en [https://artuk.org/discover/artworks/the-emigrant-151901/view\\_as/grid/search/keyword:the-emigrant-1187188/page/1](https://artuk.org/discover/artworks/the-emigrant-151901/view_as/grid/search/keyword:the-emigrant-1187188/page/1).

adaptó a las nuevas necesidades de los viajeros creando artículos variados, más funcionales y ligeros que los anteriores, pero igual de resistentes, todo ello con el fin de facilitar sus desplazamientos y garantizar la protección de sus enseres. Si bien la demanda de estos productos pudo haber estado condicionada, además, por las restricciones de peso impuestas por las propias compañías de transporte.

Las transformaciones que Europa estaba experimentando en aquel momento también repercutieron en el arte y sus manifestaciones. Al respecto, los artistas comenzaron a mostrar un gran interés por representar temas actuales, como los viajes. Las escenas de viajeros con su equipaje eran cada vez más habituales en la vida cotidiana europea y su representación pictórica atrajo al público reportando fama y fortuna a muchos de estos artistas que se preocuparon, no solo de mostrar la realidad de manera objetiva, sino también de utilizar el arte como medio para expresar ideas o denunciar ciertas situaciones. La forma en que reflejaron la nueva realidad, caracterizada por el aumento de la velocidad y el movimiento, varía según sus propios estilos. En este caso, las pinturas analizadas para este trabajo comprenden varios movimientos artísticos, como el Clasicismo, el Romanticismo, Prerrafaelismo, Biedermeier y Realismo. Asimismo, cabe señalar que la mayor producción de obras sobre esta temática correspondientes al periodo abordado proviene de artistas ingleses, franceses y alemanes, probablemente por ser los primeros en entrar en contacto con la Revolución Industrial y sus cambios, a diferencia de otros territorios donde este proceso tardó un poco más en desarrollarse.

El estudio del equipaje a través de la obra artística presenta, a su vez, una serie de dificultades. En primer lugar, los artistas no plasmaron en sus lienzos la totalidad de los artículos que acompañaban a los viajeros decimonónicos. El equipaje no solo está compuesto por contenedores, como baúles o bolsas de viaje, sino también por todos los artículos que el viajero lleva en ellos y que él mismo considera indispensables. No obstante, esta falta de información se puede superar consultando la literatura de viajes puesto que muchos viajeros dejaron constancia detallada de sus experiencias en textos. El uso de esta fuente permite, además, contrastar el grado de similitud de los objetos representados en la pintura con la realidad escrita. En segundo lugar, resulta problemático identificar un claro estilo artístico de algunas obras. El estilo evoluciona, así como el equipaje en cada época, por lo que en determinadas pinturas pueden confluir características propias de un estado de transición estilística de un artista. Por último, la escasez de trabajos publicados sobre

esta temática y las dificultades que implica su consulta, ya sea porque los trabajos están descatalogados, no digitalizados o únicamente disponibles en el extranjero, terminan convirtiéndose en obstáculos para el desarrollo de esta investigación.

Fecha de presentación: 8/11/2021

Fecha de aceptación: 28/12/2021



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANÓNIMO, 1905. «La malle de M. de Brazza». *L'Illustration*, 3268: 93-95.
- ART INSTITUTE OF CHICAGO, 2021. «Citizen, you owe me another five sous for your luggage, and I am even generous because if I wanted to, I could count your wife as a second piece of luggage». *Art Institute Chicago* [21-01-2019] <<https://www.artic.edu/artworks/84674/citizen-you-owe-me-another-five-sous-for-your-luggage-and-i-am-even-generous-because-if-i-wanted-to-i-could-count-your-wife-as-a-second-piece-of-luggage-plate-457-from-actualites>>.
- BEAUJOT, A., 2012. *Victorian Fashion Accessories*. Berg Publishers, Nueva York.
- BERCHTOLD, L., 1797. *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs qui se proposent l'utilité de leur patrie*. Chez Du Pont, París.
- BERNASCONI, G., 2015. *Objets portatifs au Siècle des lumières*. Comité des travaux historiques et scientifiques, París.
- BLANCKARTS, M., 1881. «Karl Hübner». *Allgemeine Deutsche Biographie*, 13 [22-10-2018] <<https://www.deutsche-biographie.de/pnd117045322.html#adbcontent>>.
- BONVICINI, S., 2004. *Louis Vuitton: une saga française*. Fayard, París.
- BRILL, A., 2021. *Cuando viajar era un arte. La novela del Grand Tour*. Elba, Barcelona.
- CALLEN, A., 2015. *The work of art: plein-air painting and artistic identity in nineteenth-century France*. Reaktion Books Ltd, Londres.
- CAPEL, H. & L. URTEAGA, 1991. *Las nuevas geografías*. Salvat, Barcelona.
- CHAPEL, J., 1982. *Victorian taste: the complete catalogue of paintings at the Royal Holloway College*. A. Zwemmer, Londres.
- CHÂTEAU DE VERSAILLES, 2021. «Bivouac de Napoléon Ier sur le champ de bataille de Wagram, nuit du 5 au 6 juillet 1809» [19-01-2019] <<http://collections.chateauversailles.fr/#0367f37b-e42b-46b8-9a87-8222c8904139>>.
- CHILVERS, I., 2009. «Richard Redgrave». *The Oxford Dictionary of Art and Artists* [07-01-2019] <<https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780199532940.001.0001/acref-9780199532940-e-2040>>.
- CIRLOT, J. E., 1990. *El mundo de los objetos a la luz del surrealismo*. Anthropos, Barcelona.
- CIRLOT, J. E., 1992. *Diccionario de símbolos*. Labor, Barcelona.
- COHEN, M., 1995. *Sisters. Relation and rescue in nineteenth-century British novels and paintings*. Fairleigh Dickinson University Press, Madison.
- CONROY, C., 2021. «Abraham Solomon (1823-1862): A brief biography». Simeon Solomon Research Archive [02-08-2021] <<https://www.simeonsolomon.com/abraham-solomon-biography.html>>.
- COOK, D. T., 2012. «Children's consumption», en TRENTMANN, F. (edit.): *The Oxford handbook of the history of consumption*. Oxford University Press, Nueva York, pp. 585-599.
- DUMAS, A., 1847. *De París a Granada: impresiones de viaje*. Librería de la viuda e hijos de Mayol, Barcelona.

- EISENHART, A. R., 1882. «Johann Baptist Kirner». *Allgemeine Deutsche Biographie*, (16) [05-01-2018] <<https://www.deutsche-biographie.de/pnd11618793X.html#adbcontent>>.
- ENGEL, C. E., 1968. *Storia dell'alpinismo*. Oscar Mondadori, Milán.
- ESPANET, L., 1987. *Maleta y maletín*. Mondadori, Madrid.
- FARALDO, J. M. & C. RODRÍGUEZ, 2014. *Introducción a la historia del turismo*. Alianza, Madrid.
- FRITH, W. P., 1888. *My autobiography and reminiscences*. Harper & brothers, Nueva York.
- GOOGLE ART & CULTURE, 2021. «Englische Reisegesellschaft» [14-01-2019] <<https://artsandculture.google.com/asset/english-travelers-carl-ludwig-schubart/KgHNj6Pi-Zy8UA?hl=de>>.
- GULSHAN, H., 1998. *Vintage luggage*. Philip Wilson, Londres.
- HASSAM, A., 1994. *Sailing to Australia: Shipboard diaries by nineteenth-century British emigrants*. Manchester University Press, Manchester.
- HOLMBERG, T., 2020. «Following the Drum: Cantinières». *The Napoleon Series* [19-01-2019] <[https://www.napoleon-series.org/military-info/organization/c\\_cantinieres.html](https://www.napoleon-series.org/military-info/organization/c_cantinieres.html)>.
- KHATCHIKIAN, M., 2000. *Historia del turismo*. Escuela Profesional de Turismo y Hotelería Universidad San Martín de Porres, Lima.
- KIRKHOLT, T., 2010. «Inderlighet og moderne drømmer. Kritikk og resepsjon av malerkunsten i Norge: 1820-1914». *Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. Det historisk-filosofiske fakultet Institutt for kunst- og medievitenskap* [07-01-2019] <<http://hdl.handle.net/11250/243248>>.
- KORDA, A. L., 2010. «Printing and Painting the News in Victorian London: “The Graphic” and Social Realism, 1869-1891». University of California, Santa Barbara [28-01-2019] <<https://search-proquest-com.bibproxy.ulpgc.es/docview/851547005?accountid=14705>>.
- KROHN, H., 1985. *Welche Lust gewährt das Reisen!. Mit Kutsche, Schiff und Eisenbahn*. Prestel, Múnich.
- LAVARINI, R., 2005. *Viaggiatori. Lo spirito e il cammino*. Ulrico Hoepli, Milán.
- LENT, I., 2012. *Gaston Lenthe: Ein Schweriner Hofmaler*. Thomas Helms Verlag, Schwerin.
- LÉONFORTE, P. & E. PUJALET PLAÀ, 2011. *100 baúles de leyenda. Louis Vuitton*. El Viso, Madrid.
- LES MUSÉES DE LA VILLE DE PARIS, 2019. «Souvenir du voyage de Paris à Cadix fait, en 1846, par Alexandre Dumas et ses amis». *Paris Musées* [14-01-2019] <<https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/souvenir-du-voyage-de-paris-a-cadix-fait-en-1846-par-alexandre-dumas-et-ses#infos-secondaires-detail>>.
- LINKS, J. G., SHINN, D., FUSSELL, P. & R. CAPLAN, 1986. *Bon voyage: designs for travel*. Cooper-Hewitt Museum. The Smithsonian Institution's National Museum of Design, Nueva York.
- LÖSCHBURG, W., 1978. *Le grand livre des voyages. Histoire du progrès du voyage*. Siloè, París.

- LUBRICH, O., 2013. «Del zograscopio al espacio vivencial. Alexander von Humboldt y los medios de viaje», en WERKMEISTER, S. & HERNÁNDEZ, A. (edit.): *Los hermanos Alexander y Wilhelm von Humboldt en Colombia: Huellas históricas de la cooperación científica entre dos continentes*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, pp. 85-114.
- MICHAEL, C., 1995. *Sisters. Relation and rescue in nineteenth-century British novels and paintings*. Fairleigh Dickinson University Press, Madison.
- MIHM, A., (2001). *Packend ...: eine Kulturgeschichte des Reisekoffers*. Jonas Verlag, Marburgo.
- MINGUET, C. (edit.), 1980. *Alejandro de Humboldt. Cartas americanas*. Biblioteca Ayacucho, Caracas.
- MITFORD, M., 1997. *El libro ilustrado de signos y símbolos*. Diana, México.
- MUSÉE DES BEAUX-ARTS DE VALENCIENNES, 2021. «Voyageurs attaqués par des brigands». *Ministère de la Culture*, <[https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/06380000308?base=%5B%22Collections%20des%20musées%20de%20France%20\(Joconde\)%22%5D&mainSearch=%22Brigands%20%22&last\\_view=%22list%22&idQuery=%22e02d8c8-fcb2-7ffe-1e1f-d80aa2a5ca%22](https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/06380000308?base=%5B%22Collections%20des%20musées%20de%20France%20(Joconde)%22%5D&mainSearch=%22Brigands%20%22&last_view=%22list%22&idQuery=%22e02d8c8-fcb2-7ffe-1e1f-d80aa2a5ca%22)>.
- NATIONAL MARITIME MUSEUM, 2021. «Landing at Dover from the steam packet» [20-01-2019] <<https://collections.rmg.co.uk/collections/objects/13271.html>>.
- NOVARESIO, P., 2010. *L'uomo con la valigia. Piccola storia del bagaglio*. Fondazione Torino Musei, Turín.
- ORONLUND, E., 2019. «Carl Henrik d'Unker (d'Unker-Lützow)». *Diccionario biográfico sueco* [15-01-2019] <<https://sok.riksarkivet.se/Sbl/Mobil/Artikel/17703>>.
- PASOLS, P. G., 2012. *Louis Vuitton, el nacimiento del lujo moderno*. El Viso, Madrid.
- PUIG SAMPER, M. A., 2009. «Los secretos del Orinoco. Humboldt y el descubrimiento ilustrado del río». *Sociedad Geográfica Española*, 34: 34-40.
- RABUT, E., 1988. «L'évolution du regard sur la haute montagne au tournant du XVIIIe et du XIXe siècle: l'exemple de la gravure». *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 16 (1): 133-141.
- RANKINE, M., 2017. *Brolliology. History of the umbrella in life and literature*. Melville House, Londres.
- REDGRAVE, F. M., 1891. *Richard Redgrave, C.B., R.A.: A memoir, compiled from his diary*. Cassell & Company, Londres, París y Melbourne.
- REICHARD, H. A. O., 1805. *Guide des voyageurs en Europe*. Weimar. Au Bureau de l'Industrie, París.
- RIAT, G., 2012. *Gustave Courbet*. Parkstone International, Nueva York.
- RIGUEIRO GARCÍA, J., 2003. *De los Estados Pontificios a la ciudad del Vaticano: un camino en manos de la Santa Sede*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires.
- ROBERTS, H., 1998. *Encyclopedia of comparative iconography: themes depicted in works of art*. Fitzroy Dearborn, Chicago.

- ROLLAND, J. P. & M. KIEFFER-ROLLAND, 2008. *Restauration des malles de voyage*. Eyrolles, París.
- SCHLEINING, L. & R. ROURKE, 2003. *Treasure chests: the legacy of extraordinary boxes*. The Taunton Press, Connecticut.
- SELHEIM, C. (coord.), 2010. *Reisebegleiter - mehr als nur Gepäck: Begleitband zur Ausstellung im Germanischen Nationalmuseum, Nürnberg, 9. Dezember 2010 bis 1. Mai 2011*. Germanisches Nationalmuseum, Núremberg.
- SIMON, M., 2004. *Voyageurs: Petite histoire du nécessaire et du superflu*. E.P.A., París.
- SISCA, F., 2021. «Briganti e personaggi celebri della Calabria». *Brigantaggio locale e altre storie* [7-10-2018].
- STAATLICHE MUSEEN ZU BERLIN. «Bildnis Alexander von Humboldt». *Smb-digital*, [03-01-2019] <<http://www.smb-digital.de/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=960349&viewType=detailView>>.
- STARKE, M., 1824. *Information and directions for travelers on the Continent*. John Murray, Londres.
- The victorian web, 2019. «Abraham Solomon». *Victorian Painters* [02-08-2021] <<https://victorianweb.org/painting/solomona/paintings/24.html>>.
- THORNBURY, W., 1878. «Charing Cross, the railway stations, and Old Hungerford Market». *Old and New London*, 3: 123-134. British History Online [21-01-2019] <<http://www.british-history.ac.uk/old-new-london/vol3/pp123-134>>.
- VENAYRE, S., 2012. *Panorama du voyage (1780-1920): Mots, figures, pratiques*. Les Belles Lettres, París.
- VILLUMSEN, A. M., 2020. «Fra Italien med kærlighed – til Danmark: Wilhelm Marstrands og P.C. Skovgaards rejser til Venedig i 1850'erne». *Perspective* [14-01-2019] <<https://perspective.smk.dk/en/italy-love-denmark-wilhelm-marstrand-and-pc-skovgaard-venice-1850s>>.
- VUITTON, H. L., 1984. *La malle aux souvenirs*. Mengès, París.
- VUITTON, L., 1894. *Le Voyage, depuis les temps les plus reculés jusqu'a nos jours*. Dentu, París.
- VUITTON, L., 2016. *Louis Vuitton. Volez, voguez, voyagez*. Assouline Publishing, Nueva York.
- WICHMANN, S., 2002. *Carl Spitzweg. Reisen und wandern in Europa der glückliche winkel*. Belsler, Stuttgart.
- WIKIPEDIA, 2021. «Aspectos económicos y logísticos de las guerras napoleónicas» [02-08-2021] <[https://es.wikipedia.org/wiki/Aspectos\\_económicos\\_y\\_log%C3%ADsticos\\_de\\_las\\_guerras\\_napoleónicas](https://es.wikipedia.org/wiki/Aspectos_económicos_y_log%C3%ADsticos_de_las_guerras_napoleónicas)>.
- WULF, A., 2015. *The invention of nature: Alexander von Humboldt's new world*. Alfred A. Knopf, Nueva York.