

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

UNIVERSIDADE DOS AÇORES

UNIVERSIDADE DA MADEIRA

Programa de doctorado:

**ISLAS ATLÁNTICAS: HISTORIA, PATRIMONIO Y MARCO
JURÍDICO INSTITUCIONAL**

Título de la tesis:

***PREPARANDO LAS MALETAS. REPRESENTACIÓN ARTÍSTICA Y
DISEÑO EN EL MUNDO CONTEMPORÁNEO DEL EQUIPAJE***

T. I

Tesis Doctoral presentada por D.^a Sebastiana Eugenia Pérez Mojotá

**Dirigida por la Dra. María de los Reyes Hernández Socorro y el Dr.
Santiago de Luxán Meléndez**

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, 2022

D/D^a..... COORDINADOR/A DEL
PROGRAMA DE DOCTORADO..... DE
LA UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

INFORMA,

De que la Comisión Académica del Programa de Doctorado, en su sesión de
fecha tomó el acuerdo de dar el consentimiento para su
tramitación, a la tesis doctoral titulada
".....
....." presentada por el/la doctorando/a
D/D^a..... y dirigida por el/la
Doctor/a.....

Y para que así conste, y a efectos de lo previsto en el Artº 11 del
Reglamento de Estudios de Doctorado (BOULPGC 04/03/2019) de la
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, firmo la presente en Las
Palmas de Gran Canaria, a...de.....de dos mil.....



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

UNIVERSIDADE DOS AÇORES

UNIVERSIDADE DA MADEIRA

Programa de doctorado:

**ISLAS ATLÁNTICAS: HISTORIA, PATRIMONIO Y MARCO JURÍDICO
INSTITUCIONAL**

Título de la tesis:

***PREPARANDO LAS MALETAS. REPRESENTACIÓN ARTÍSTICA Y DISEÑO EN EL
MUNDO CONTEMPORÁNEO DEL EQUIPAJE***

T. I

Tesis Doctoral presentada por D.^a Sebastiana Eugenia Pérez Mojotá

**Dirigida por la Dra. María de los Reyes Hernández Socorro y
el Dr. Santiago de Luxán Meléndez**

Las Palmas De Gran Canaria, a de diciembre de 2022

La Directora

El Codirector

La Doctoranda

DEDICATORIA

A mis padres, Ignacio y Ascensión.

A mi hermano, Ignacio José.

A mi tía, Sebastiana.

AGRADECIMIENTOS

Me gustaría agradecer a mi familia y, especialmente, a mis padres, Ignacio Pérez y Ascensión Mojotá, por su continuo apoyo y comprensión durante la realización de esta investigación, y por haberme inculcado desde pequeña la disciplina de estudiar y luchar por mis sueños. Asimismo, me gustaría expresar mi más profundo agradecimiento a mis directores de tesis, la Dra. María de los Reyes Hernández Socorro y el Dr. Santiago de Luxán Meléndez, por su invaluable paciencia y generosidad, al compartir sus conocimientos y guiarme en el proceso de elaboración de este trabajo. También, me gustaría mostrar mi agradecimiento al Sr. Massimiliano Presciutti, alcalde de Gualdo Tadino, y a la Dra. Catia Monacelli, directora del Museo dell'Emigrazione «Pietro Conti», por acogerme durante mi estancia de investigación en Italia, dentro del programa de movilidad Erasmus+ Prácticas para doctorandos y doctorandas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Igualmente, me gustaría agradecer a todas las instituciones y órganos que, desinteresadamente, han colaborado en esta tesis de doctorado. Finalmente, me gustaría agradecer las palabras de ánimo que me han brindado mis amigos y compañeros del Grado en Historia, del Máster en Gestión del Patrimonio Artístico y Arquitectónico, Museos y Mercado del Arte, y del Programa de Doctorado Islas Atlánticas: Historia, Patrimonio y Marco Jurídico Institucional de la ULPGC.

ÍNDICE

TOMO I

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
Planteamiento del problema	2
Objetivos e hipótesis	2
Justificación	4
Fuentes, metodología y estructura del trabajo	5
Estado de la cuestión	9
CAPÍTULO 1. LA PRIMERA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: 1760-1870	15
1.1. Introducción	16
1.2. El contexto histórico	16
1.2.1. Antecedentes.....	16
1.2.2. Los viajes durante la Primera Revolución Industrial.....	32
1.3. El diseño del equipaje en tiempos de la Primera Revolución Industrial: la <i>carpet bag</i> de Pierre Godillot y el baúl plano de Louis Vuitton	46
1.4. La representación artística del equipaje entre 1760-1870: clasificación tipológica	49
1.4.1. Motivaciones del viaje.....	49
1.4.1.1. Viajes de exploración: científicos y militares.....	49
1.4.1.1.1. Exploraciones científicas	49
1.4.1.1.2. Exploraciones militares	53
1.4.1.1.2.1. Ejército de tierra	53
1.4.1.1.2.2. Marineros.....	56
1.4.1.2. Viajes por necesidad: la emigración.....	58
1.4.1.3. Viajes por motivos profesionales: institutrices y sirvientas	61
1.4.1.3.1. Institutrices	61
1.4.1.3.2. Sirvientas	62

1.4.1.4. Viajes por motivos culturales: el <i>Grand Tour</i> , los artistas viajeros y las compañías de espectáculos itinerantes.....	65
1.4.1.4.1. El <i>Grand Tour</i>	65
1.4.1.4.2. Los artistas viajeros	68
1.4.1.4.3. Las compañías de espectáculos itinerantes	72
1.4.1.5. Viajes deportivos: el alpinismo	74
1.4.1.6. Viajes por motivos religiosos: la peregrinación	76
1.4.2. Medios de transporte	78
1.4.2.1. Transportes terrestres.....	78
1.4.2.1.1. Viajes a pie	78
1.4.2.1.2. Viajes en transporte de tracción animal	82
1.4.2.1.2.1. Viajes en animal de tiro	82
1.4.2.1.2.2. Viajes en diligencia	85
1.4.2.1.3. Viajes en ferrocarril	90
1.4.2.1.3.1. Viajeros con equipaje en la estación de tren.....	90
1.4.2.1.3.2. Viajeros con equipaje en el vagón de tren.....	95
1.4.2.2. Transportes fluviales o marítimos	98
1.4.2.2.1. Viajeros en los puertos con equipaje	98
1.4.2.2.2. Viajeros a bordo.....	101
1.4.3. Seguridad en el viaje.....	103
1.4.3.1. Controles de aduanas	103
1.4.3.2. Accidentes: naufragios	107
1.4.3.3. Asaltantes de caminos	108
1.4.3.4. Medidas de protección del equipaje	110
1.4.3.4.1. Uso de armas	110
1.4.3.4.2. Uso de cuerdas.....	113
1.5. Conclusiones.....	116
CAPÍTULO 2. LA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: 1870-1914.....	121
2.1. Introducción	122
2.2. El contexto histórico	122

2.3. El diseño del equipaje en tiempos de la Segunda Revolución Industrial: la <i>Maison Louis Vuitton</i> y el equipaje de lujo	136
2.4. La representación artística del equipaje entre 1870-1914: clasificación tipológica	141
2.4.1. Motivaciones del viaje.....	142
2.4.1.1. Viajes de exploración: científicos y militares.....	142
2.4.1.1.1. Exploraciones científicas.....	142
2.4.1.1.2. Exploraciones militares	144
2.4.1.1.2.1. Ejército de tierra	144
2.4.1.1.2.2. Marineros.....	147
2.4.1.2. Viajes por necesidad: la emigración.....	149
2.4.1.2.1. Emigrantes en el puerto	149
2.4.1.2.2. Emigrantes a bordo del buque	152
2.4.1.3. Viajes a la fuerza: persecuciones.....	155
2.4.1.4. Viajes por trabajo: maestras rurales e institutrices	158
2.4.1.4.1. Maestras rurales.....	158
2.4.1.4.2. Institutrices	159
2.4.1.5. Viajes por motivos culturales: el <i>Grand Tour</i> , los artistas viajeros y las compañías de espectáculos itinerantes.....	162
2.4.1.5.1. El <i>Grand Tour</i>	162
2.4.1.5.2. Los artistas viajeros	164
2.4.1.5.3. Las compañías de espectáculos itinerantes.....	166
2.4.2. Medios de transporte	168
2.4.2.1. Transportes terrestres.....	168
2.4.2.1.1. Viajes a pie	168
2.4.2.1.2. Viajes en diligencia	171
2.4.2.1.3. Viajes en ferrocarril	173
2.4.2.1.3.1. Viajeros en la estación con el equipaje.....	173
2.4.2.1.3.2. Viajeros en el vagón con el equipaje	178
2.4.2.2. Transportes fluviales o marítimos	182
2.4.2.2.1. Viajeros en el puerto.....	182

2.4.2.2.2. Viajeros a bordo del barco.....	183
2.4.3. Seguridad en el viaje.....	185
2.4.3.1. Controles de aduanas.....	185
2.4.3.2. Accidentes con el equipaje.....	186
2.4.3.3. Medidas de protección del equipaje.....	190
2.4.4. Especialización en la pintura de viajes.....	194
2.4.4.1. John Charles Maggs (1819-1896).....	194
2.4.4.2. James Jacques Tissot (1836-1902).....	196
2.4.4.3. Henry Bacon (1839-1912).....	201
2.4.5. Otras formas de representación del equipaje.....	205
2.4.5.1. Una profesión vinculada al equipaje: los porteadores.....	205
2.4.5.2. El equipaje en habitaciones de hotel.....	206
2.4.5.3. Escenas de regreso.....	208
2.5. Conclusiones.....	209
CAPÍTULO 3. LAS GUERRAS MUNDIALES: 1914-1945.....	215
3.1. Introducción.....	216
3.2. El contexto histórico.....	216
3.2.1. Hacia la democratización de los viajes.....	216
3.2.2. El equipaje en el cartel de viaje de entreguerras.....	226
3.3. El diseño del equipaje en el periodo de entreguerras: la bolsa Keepall de Louis Vuitton y el equipaje de aluminio de Rimowa.....	234
3.4. La representación artística del equipaje entre 1914-1945: clasificación tipológica.....	239
3.4.1. Motivaciones del viaje.....	239
3.4.1.1. Viajes de exploración: militares.....	239
3.4.1.1.1. Militares en las estaciones ferroviarias.....	240
3.4.1.1.2. Militares en los vagones de tren.....	243
3.4.1.2. Viajes por necesidad: la emigración.....	245
3.4.1.2.1. Emigrantes en el puerto.....	245
3.4.1.2.2. Emigrantes en el barco.....	247

3.4.1.2.3. Emigrantes en estación de tren	250
3.4.1.3. Viajes a la fuerza: persecuciones.....	251
3.4.1.3.1. Refugiados descansando junto a su equipaje.....	251
3.4.1.3.2. Refugiados desplazándose a pie	254
3.4.1.3.3. Refugiados en el tren	258
3.4.2. Medios de transporte	259
3.4.2.1. Transportes terrestres.....	259
3.4.2.1.1. Viajes a pie	259
3.4.2.1.2. Viajes en coche de caballos	261
3.4.2.1.3. Viajes en ferrocarril	264
3.4.2.1.3.1. Viajeros con equipaje en estaciones de tren	264
3.4.2.1.3.2. Viajeros con equipaje en el vagón de tren.....	267
3.4.2.1.4. Transportes fluviales o marítimos: viajeros en el puerto.....	271
3.4.3 Seguridad en el viaje.....	274
3.4.3.1. Asalto a los viajeros.....	274
3.4.3.2. Medidas de protección del equipaje	276
3.4.4. Autores especializados en pintura de viajes	277
3.4.4.1. Norman Rockwell (1894-1978).....	277
3.4.4.2. Jacob Lawrence (1917-2000)	282
3.4.5. Otras formas de representar el equipaje: equipaje en habitación de hotel.....	284
3.5. Conclusiones.....	286

CAPÍTULO 4. LA EDAD DE ORO DEL CAPITALISMO: 1945-1973. LA ERA DE LA AVIACIÓN.....	291
4.1. Introducción	292
4.2. El contexto histórico	292
4.3. El diseño del equipaje en la Edad de Oro del Capitalismo: el equipaje de plástico y el moldeo por inyección de Samsonite	302
4.4. La representación artística del equipaje entre 1945-1973: clasificación tipológica	305
4.4.1. Motivaciones del viaje.....	306

4.4.1.1. Viajes de exploración: militares	306
4.4.1.2. Viajes por necesidad: la emigración	308
4.4.1.3. Viajes a la fuerza: persecuciones	309
4.4.1.4. Viajes de ocio. Vacaciones y Estado de bienestar	311
4.4.2. Medios de transporte	312
4.4.2.1. Transportes terrestres	312
4.4.2.1.1. Viajes a pie	312
4.4.2.1.2. Viajes en ferrocarril	313
4.4.2.1.2.1. Viajeros con equipaje en estación de tren	313
4.4.2.1.2.2. Viajeros con equipaje en el vagón de tren	316
4.4.2.1.3. Viajes en automóvil	318
4.4.2.2. Transportes marítimos	319
4.4.2.2.1. Viajeros en el puerto	319
4.4.2.2.2. Viajeros a bordo del barco	321
4.4.3. Medidas de seguridad del equipaje	322
4.4.4. Un pintor de viajes: Norman Rockwell (1894-1978)	323
4.4.5. Otras formas de representar el equipaje	328
4.4.5.1. El equipaje en habitaciones de hotel y otras estancias	328
4.4.5.2. Escenas de regreso	330
4.4.5.3. El equipaje en la pintura surrealista	331
4.5. Conclusiones	333

CAPÍTULO 5. LA REVOLUCIÓN DE LA INFORMÁTICA Y LA GLOBALIZACIÓN: 1973-2021	339
5.1. Introducción	340
5.2. El contexto histórico	340
5.3. El diseño del equipaje en tiempos de la Tercera Revolución Industrial: Bluesmart y el equipaje inteligente	349
5.4. La representación artística del equipaje entre 1973-2021: clasificación tipológica	353
5.4.1. Motivaciones del viaje	354

5.4.1.1. Viajes de exploración: científicos.....	354
5.4.1.2. Viajes de ocio. Vacaciones y Estado de bienestar.....	357
5.4.1.3. Viajes por necesidad: la emigración.....	359
5.4.1.4. Viajes a la fuerza: persecuciones.....	361
5.4.2. Medios de transporte	362
5.4.2.1. Transportes terrestres.....	362
5.4.2.1.1. Viajes a pie	363
5.4.2.1.2. Viajes en ferrocarril.....	365
5.4.2.1.2.1. Viajeros con equipaje en la estación de tren.....	365
5.4.2.1.2.2. Viajeros con equipaje en el vagón de tren.....	368
5.4.2.2. Transportes aéreos	369
5.4.2.2.1. Viajeros con equipaje en el aeropuerto.....	369
5.4.2.2.2. Viajeros con equipaje embarcando en el avión	372
5.4.3. Seguridad en el viaje.....	373
5.4.3.1. Inspección del equipaje: dispositivos de búsqueda y escaneo (rayos X)	373
5.4.3.2. Incidencias con el equipaje: extravío o pérdida de objetos personales	374
5.4.4. Especialización en obras de viajes.....	375
5.4.4.1. Eduardo Úrculo (1938-2003).....	375
5.4.4.2. Cristóbal Toral (1940)	377
5.4.4.3. Luis Morera Felipe (1946).....	380
5.4.4.4. John Sonsini (1950).....	381
5.4.4.5. Mónica Astruc (1953).....	384
5.4.4.6. Meir Pichhadze (1955-2010).....	385
5.4.4.7. Bruno Catalano (1960)	388
5.4.4.8. Fabio Hurtado (1960)	390
5.4.4.9. Patrick Witty (1972).....	393
5.4.4.10. Taryn Simon (1975).....	395
5.4.4.11. Emanuele Satolli (1979)	397
5.4.4.12. Bradley Secker (1987).....	401
5.4.5. Otras formas de representación	404
5.4.5.1. Equipaje en interior de habitaciones de hotel.....	404

5.4.5.2. Un oficio vinculado al equipaje: los botones de hotel.....	407
5.4.5.3. El equipaje emocional	409
5.4.5.4. El equipaje como emblema de la movilidad actual	410
5.4.5.5. Escenas de regreso.....	413
5.5. Conclusiones.....	414
CONCLUSIONES FINALES, DISCUSIÓN Y RECOMENDACIONES.....	421
BIBLIOGRAFÍA	431
ANEXOS.....	467
ÍNDICE DE FIGURAS	579
ÍNDICE DE TABLAS	521

TOMO II

BASE DE DATOS DEL CAPÍTULO 1	1
BASE DE DATOS DEL CAPÍTULO 2	27
BASE DE DATOS DEL CAPÍTULO 3	53
BASE DE DATOS DEL CAPÍTULO 4.....	71
BASE DE DATOS DEL CAPÍTULO 5.....	79

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema

La presente tesis aborda el viaje desde la nueva perspectiva que significa la revolución de los transportes asociada al fenómeno histórico que conocemos como Revolución Industrial, prolongando su estudio hasta 2021. Entre los años finales del siglo XVIII y el nuevo horizonte que se abre con las Revoluciones Atlánticas, se modifica de modo sustancial la forma de viajar, a la par que se producen cambios sociales de gran envergadura. Estamos pasando de las sociedades feudales o aristocráticas del Antiguo Régimen al protagonismo de la burguesía y al cambio morfológico del hábitat. De mundos rurales cerrados entramos en el dominio cada vez más intenso de las ciudades. En ese proceso, las formas de viajar, los destinos y la conectividad, poco a poco fueron modificándose hasta que se produjo, finalmente, la democratización del viaje.

En este marco general, nos ha interesado, cómo la sociedad aborda el fenómeno de «hacer las maletas» y cómo transporta todos esos elementos que necesita para enfrentarse a la aventura de lo conocido o por descubrir. En este caso, hemos centrado la tesis en la representación plástica (grabados, pintura, fotografías, etc., –exceptuando el cómic por motivos de espacio y por ser menos relevante para los objetivos de este trabajo–) de estas manifestaciones, ya que, hasta ahora, no ha recibido la atención que merece, probablemente por la complejidad que presenta su estudio, dada la variedad de objetos que conforman el equipaje, así como las motivaciones del viaje y los medios de transporte que lo condicionan. Esta desidia, al final, ha generado un vacío de conocimiento que hemos tratado de solventar con este trabajo de investigación en el que se ha utilizado la imagen, fundamentalmente, como un documento, aportando, además, una base de datos (Tomo II) conformada por una gran cantidad de obras de arte contemporáneo sobre esta temática como herramienta útil para facilitar el trabajo a futuros investigadores e investigadoras que, interesados o interesadas en el tema de los viajes y el equipaje, quieran seguir profundizando en él.

Objetivos e hipótesis

Los objetivos que se plantearon para este trabajo fueron los siguientes:

- 1) Profundizar en el estudio del equipaje, investigando su historia y siguiendo su evolución morfológica, para determinar las distintas tipologías de este y conocer, a través de su análisis, cómo han evolucionado nuestros desplazamientos.
- 2) Localizar cronológica y espacialmente las distintas obras en las que se representa el equipaje para confeccionar una base de datos y así mostrar que tipo de equipaje representaban los artistas contemporáneos.
- 3) Entender el contexto histórico, social y cultural en el que se enmarcan dichas representaciones artísticas.
- 4) Conocer las causas del gran desarrollo del equipaje en la sociedad contemporánea y su auge en las representaciones artísticas.
- 5) Analizar y comparar los equipajes representados por los artistas contemporáneos con los diseños estudiados previamente para comprobar si estos reflejan la realidad de la impedimenta o si se trata de una construcción idealizada de esta.

Además, se establecieron las siguientes hipótesis:

- 1) El desarrollo de los viajes en la época contemporánea está relacionado con el progreso técnico y social.
- 2) La propia evolución de la moda junto a las nuevas normativas –sobre el equipaje– establecidas por las compañías de transportes, fundamentalmente aéreas, son las principales causas que influyen en el diseño cada vez más ligero del equipaje.

- 3) Las compañías fabricantes de equipaje persiguen, sobre todo, dos objetivos con los nuevos diseños, ofrecer la máxima movilidad y las mejores condiciones ergonómicas de uso.
- 4) Los factores principales que contribuyen al actual predominio del equipaje de mano son: a) La reducción del tiempo de los viajes; b) La seguridad de suministros en los lugares de destino; c) Las molestias que genera la facturación del equipaje.
- 5) En la época contemporánea los contenedores de equipaje siguen manteniendo su doble función, protegen los efectos de su propietario y evidencian su estatus social y profesional.
- 6) El equipaje es un buen indicador de la evolución de los viajes.
- 7) Con la representación artística del equipaje, los artistas contemporáneos evidencian que el movimiento, los desplazamientos o viajes, son el signo de esta época.

Justificación

El equipaje ha prestado siempre un servicio útil y eficaz a los viajeros tratando de proporcionarles el confort que estos necesitan en los lugares alejados de su hogar por los que transitan, además de ayudarlos a mantenerse saludables y, a veces, a no perderse. A pesar de su importancia, el equipaje ha sido un aspecto del viaje descuidado por los investigadores y las investigadoras. La falta de publicaciones previas a esta tesis, centradas en su representación artística —abundante en época contemporánea—, ha sido la razón por la cual decidimos realizar esta investigación con el fin de contribuir a ampliar la historia del viaje y la del propio equipaje.

Fuentes, metodología y estructura del trabajo

Para la realización de esta tesis doctoral se ha utilizado como fuente primaria la obra artística, que nos ha permitido contextualizar los objetos que acompañan al viajero en sus desplazamientos. Asimismo, se ha recurrido a documentos públicos y privados obtenidos del Archivo del Museo Regionale dell'Emigrazione «Pietro Conti» en Gualdo Tadino, Perugia (Italia) y a fuentes secundarias constituidas, fundamentalmente, por la literatura de viajes, libros sobre esta temática, guías de viaje, catálogos, tesis, artículos académicos y materiales electrónicos, que han contribuido a completar la información que la propia obra de arte no proporciona a simple vista.

En cuanto a la metodología, una vez redactado el proyecto de tesis en 2017 iniciamos la búsqueda de las obras de arte a través de los repositorios digitales de los principales museos e instituciones públicas europeas y no europeas, y otros sitios web o bancos de imágenes de entidades nacionales e internacionales asociadas o no a ellos. Con el fin de guardar y organizar esta información se procedió a la creación de una base de datos con hojas de cálculo del programa Numbers de Apple que nos ha facilitado, además, la consulta de las obras durante la elaboración de este trabajo. La base de datos se estructuró en cinco apartados correspondientes a cada uno de los capítulos en que dividimos la tesis y se ordenó su contenido cronológicamente, de las obras más antiguas a las más recientes. La base cuenta, a su vez, con trece registros o ítems: Imagen, tipo de objeto, título, autor, fecha de creación, técnica y material, dimensiones, temática, tipo de equipaje representado, estilo, nacionalidad del autor, localización, y *link*.

Asimismo, durante la creación de esta base, comenzamos la búsqueda del resto de fuentes a través de las bibliotecas, archivos, museos y librerías de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria e Internet. Cabe señalar que ha sido muy complicado, no solo encontrar, sino también acceder a este material debido a que son escasos los trabajos publicados que abordan esta temática (equipajes) y la mayoría se encuentran descatalogados, no digitalizados o únicamente disponibles en el extranjero. En este caso, fue de gran ayuda el servicio de Préstamo Interbibliotecario de la Biblioteca de la Universidad de Las Palmas de Gran

Canaria, así como la colaboración de otras instituciones con este proyecto que nos proporcionaron material e información de algunas obras de arte o relativa a los viajes y al equipaje para que esta tesis se pudiera realizar, como el Musée du Bagage (Haguenau, Francia), el único centro que hemos encontrado dedicado íntegramente al equipaje. Inaugurado el 22 de abril de 2016, el Musée du Bagage, situado en las antiguas instalaciones de la Banque de France, en Haguenau, posee una amplia colección formada por una multitud de baúles y otros objetos de viaje de distintos orígenes y estilos, que datan desde el siglo XVIII hasta la década de 1960. Estos objetos fueron cedidos a la ciudad de Haguenau por la pareja de coleccionistas y restauradores de equipaje, Marie y Jean-Philippe Rolland. Por otro lado, aunque el museo no admite estancias de investigación, permite a los investigadores e investigadoras visitar su colección solicitando cita previa. Con relación a esto, se había previsto una visita a dicho museo, que fue interrumpida por la pandemia de COVID-19. Otros centros colaboradores fueron, el Museo León y Castillo (Telde, Las Palmas de Gran Canaria, España), Ellis Island National Museum of Immigration (Nueva York, Estados Unidos), The Art Institute of Chicago (Chicago, Estados Unidos), Germanisches National Museum (Núremberg, Alemania), Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften (Berlín, Alemania), Lenbachhaus (Múnich, Alemania), Royal Holloway Picture Gallery (Londres, Inglaterra), Guildhall Art Gallery (Londres, Inglaterra), Harris Museum (Preston, Inglaterra), Borgo Medievale-Fondazione Torino (Turín, Italia), Centro Internazionale Studi sull'Emigrazione Italiana (Génova, Italia), y el Museu Marítim de Barcelona (Barcelona, España). Igualmente, compañeros de estudios y otras amistades en Inglaterra, Italia, Francia y la Península Ibérica contribuyeron reenviándonos el material que adquiríamos, y que solo estaba disponible, en tiendas *online* que no hacían envíos a Canarias.

Esta búsqueda se amplió con algunos viajes en 2018. En mayo de ese año visitamos en Madrid la muestra *Time Capsule. Louis Vuitton*, organizada por el Museo Thyssen-Bornemisza en sus instalaciones, del 17 de abril al 15 de mayo de 2018. Durante esta visita pudimos ver, no solo algunos de los diseños de equipaje más representativos de la famosa Maison, sino también las obras expuestas en este Museo, algunas vinculadas con el objeto de esta tesis, y aprender del natural observando las mismas. También visitamos otros museos, como el Museo del Prado, el Museo del Traje, el Museo del Romanticismo y el Museo del

Ferrocarril. Posteriormente, y tras obtener una beca Erasmus+ Prácticas en julio de 2017, viajamos a Italia en mayo de 2018 para realizar la estancia obligatoria del Programa de Doctorado en un centro de investigación extranjero. La estancia se realizó en el Museo Regionale dell'Emigrazione «Pietro Conti», en Gualdo Tadino, Perugia (Italia) que, además de centro museístico, es un centro de documentación e investigación sobre la emigración italiana. Esta Institución, inaugurada el 29 de noviembre de 2003, consolida su labor científica a través de publicaciones periódicas sobre esta temática, como los volúmenes de la serie «I Quaderni del Museo dell'Emigrazione» y «Museo Didattica», al igual que se encarga de la edición de los DVD «Memorie Migranti» que recogen los cortometrajes producidos por el concurso homónimo. En este caso, la continuación de la investigación en este centro, consultando su archivo, biblioteca y materiales expuestos, nos permitió acercarnos aún más al fenómeno migratorio y a su equipaje, tan representado por los artistas contemporáneos. Igualmente, la participación en distintas actividades, como la recepción de los visitantes, las visitas guiadas a grupos de niños y adultos, y la colaboración en eventos celebrados en este y otros museos que conforman el Polo Museale de Gualdo Tadino, contribuyeron a la mejora de las competencias comunicativas, lingüísticas e interculturales, y a la adquisición de una experiencia valiosa para el futuro desarrollo profesional y personal de la doctoranda. Estas actividades se compaginaron con otras de formación, como el Seminario de didáctica museal titulado, *Un viaggio insieme a noi*, dirigido por Catia Monacelli, directora del Museo. El conocimiento de la lengua italiana adquirido previamente en la Escuela Oficial de Idiomas de Las Palmas de Gran Canaria facilitó toda esta labor, así como el desarrollo general de la estancia. Durante los cuatro meses que permanecemos en Italia también visitamos Roma, la Ciudad del Vaticano, Florencia y Asís, buscando y reuniendo más material y viendo más obras *in situ* en sus museos y galerías, como el Museo Nacional de Arte Romano, la Galería Nacional de Arte Moderno y Contemporáneo de Roma, los Museos Vaticanos, la Galería degli Uffizi o la Galería de la Academia de Florencia, entre otros. Cabe señalar que esta estancia fue objeto de una entrevista el 22 de junio de 2018, que fue publicada en el periódico *Il Nuovo Serrasanta*, nº 8, en agosto de ese mismo año.

Ya en Canarias, comenzamos a sistematizar los datos obtenidos con el material que habíamos recopilado. Esta tarea fue también complicada debido a que gran parte de este material está

escrito en otros idiomas, como alemán, francés, inglés e italiano. Este hecho, unido a la dificultad que supuso obtener el mismo, se convirtió en un obstáculo para el desarrollo de esta investigación, por lo que el trabajo se alargó más de lo que se había previsto en el proyecto inicial. No obstante, para realizar esta tarea, utilizamos traductores *online*, como el traductor de Google, DeepL Traductor y Reverso, además de diccionarios, como el Cambridge Advanced Learner's Dictionary (2008). De manera que, aquello que considerábamos más destacado de estas publicaciones lo anotábamos en documentos *word o page*, mientras apuntábamos en un cuaderno el material que se iba consultando.

Con relación a las obras de arte, reunimos en la base de datos un total de 1049 piezas, de entre las cuales seleccionamos 209 considerando que, sobre esta temática, eran las más representativas. Posteriormente, realizamos una clasificación tipológica de estas teniendo en cuenta tres aspectos que influyen en la elección y diseño del equipaje, como son: las motivaciones del viaje, el medio de transporte y la seguridad. Asimismo, se consideraron otras formas de representación de este.

Finalmente, procedimos al análisis e interpretación de las obras para lo cual nos hemos servido de varios métodos propios de la Historia del Arte, como el método sociológico, el método formalista y el método iconográfico-iconológico que nos han permitido estudiar los distintos aspectos inherentes y derivados de estas manifestaciones artísticas. Por otro lado, este trabajo de investigación, dentro del marco de análisis transversal que hemos aprendido en el Master de Gestión del Patrimonio Artístico y Arquitectónico, Museos y Mercado del Arte organizado por las Universidades de Santiago de Compostela y Las Palmas de Gran Canaria, se apoya también en el método histórico desde la perspectiva de la Historia Económica y de la Historia empresarial, además de la Historia de la tecnología, ya que el viaje está relacionado con las empresas comerciales, con el coste de los viajes... es decir, con toda la logística que nos ha permitido entender la realidad que el artista plasmó. La historia nos ha proporcionado, además, la necesidad de explicar el marco temporal en el que transcurre el viaje.

Así, se ha dividido el trabajo en cinco capítulos que corresponden a cinco periodos que, por las transformaciones técnicas y sociales que se produjeron durante estos, marcaron de forma especial a los viajes y, por ende, al equipaje. El establecimiento de esta secuencia temporal nos ha permitido comprender mejor la evolución del tema: 1) La Primera Revolución Industrial: 1760-1870; 2) La Segunda Revolución Industrial: 1870-1914; 3) Las Guerras Mundiales: 1914-1945; 4) La Edad de Oro del Capitalismo: 1945-1973; y 5) La Revolución de la Informática y la Globalización: 1973-2021. De igual forma, cada capítulo se subdivide en otros cinco apartados: 1) Introducción; 2) El Contexto Histórico; 3) El Diseño del Equipaje; 4) La Clasificación Tipológica de las Obras; y 5) Conclusiones. Además de esto, el trabajo, que comienza con una Introducción, termina con unas conclusiones, una lista de las referencias y recursos web utilizados y los anexos con toda la documentación y algunas imágenes mencionadas en el texto, además de un índice de figuras y otro de tablas. Toda esta información aparece recogida en el Tomo I, mientras que la base de datos se encuentra en el Tomo II.

Cabe señalar que durante todo este tiempo también se asistió a conferencias, cursos y seminarios presenciales y en línea relacionados con la tesis, como las actividades organizadas por la Escuela de Doctorado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria o los seminarios formativos y de investigación del Programa de Doctorado en Islas Atlánticas. Historia, Patrimonio y Marco Jurídico Institucional. Además, se cursaron cuatro años de italiano en la Escuela Oficial de Idiomas de Las Palmas de Gran Canaria, lecciones que se vieron interrumpidas por la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19). En definitiva, toda una serie de actividades que también han contribuido a la realización de esta tesis que se ha escrito siguiendo las normas de edición del Anuario de Estudios Atlánticos.

Estado de la cuestión

A continuación, se presenta una síntesis de las investigaciones previas a esta tesis en torno a la representación artística y diseño del equipaje en época contemporánea. El estado de la cuestión se ha organizado, asimismo, teniendo en cuenta, en primer lugar, las publicaciones relativas al equipaje; en segundo lugar, aquellas que tratan la evolución de los viajes, en las

que se incluyen también las guías para viajeros; y, en tercer lugar, las que ponen en relación el viaje con el Arte. En definitiva, toda una serie de trabajos que nos han permitido conocer la evolución del pensamiento sobre este tema a lo largo del tiempo, así como los aspectos que quedan por revelar o iluminar.

Con respecto al primero de estos puntos, los escasos trabajos que abordan este tema se han centrado, fundamentalmente, en explicar la historia del equipaje, tratando también su morfología. En este sentido encontramos, como referente más antiguo, la obra escrita por Georges Vuitton, *Le voyage. Depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, en 1894. Cabe señalar que Georges Vuitton puso como autor de este trabajo a su padre, Louis Vuitton, a modo de homenaje tras su muerte en 1892, tal y como lo señala al final del libro.

Sin embargo, después de este escrito, el interés por el estudio del equipaje no se retomó hasta la década de 1980, a través de trabajos, como *Maleta y maletín* (1986) de Luisa Espanet o el catálogo *Bon Voyage: Designs for travel*, publicado por el Museo Cooper-Hewitt de Nueva York en 1986, fruto de una exhibición que realizó esta institución norteamericana inspirándose en los objetos de su colección relacionados con esta temática. En 1987, el Museo de Artes Decorativas de París publicó el catálogo, *L'invitation au Voyage. Autour de la Donation Louis Vuitton*, con motivo de la exposición que celebró entre el 18 de mayo y el 20 de agosto de ese año y en la que se mostraron diversas piezas de equipaje de Louis Vuitton, algunas de las cuales fueron donadas al museo por Henry Racamier, presidente de la compañía francesa en aquel momento. Asimismo, en 1989, Letizia Bordignon Elestici, presentó un pequeño libro titulado, *Borse e valigie* (1989), en el que la autora muestra varios ejemplos, con fotografías a color, de contenedores utilizados por los viajeros para transportar sus enseres desde el siglo XIX hasta mediados del siglo XX.

Este interés por el equipaje continuó en la década de 1990 con trabajos, como *Arte del Viaggiare. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo*, escrito por Attilio Brilli en 1992, en el que aborda las formas de viajar europeas desde el siglo XVI hasta el siglo XIX; y *Truhen. Kisten. Laden. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart am Beispiel der Lüneburger Heide* (1997), de Thorsten Albrecht. En este caso, el autor alemán se centra en la historia de los muebles en

la zona de la baja Sajonia, prestando atención a los detalles constructivos de cofres y baúles, así como a la finalidad para los que fueron creados, desde la Edad Media hasta el siglo XX, resaltando los logros de esta región. En 1998, Helenka Gulshan publicó el libro, *Vintage Luggage: A Case History*, a través del cual trató la evolución del equipaje y su creciente portabilidad desde el siglo XIX hasta mediados del siglo XX, teniendo en cuenta los tipos y estilos de equipajes, además de los diversos materiales utilizados en su fabricación, que ilustró con fotografías en color y reproducciones de catálogos originales de los fabricantes de equipaje. La autora ofrece, además, orientación a los coleccionistas sobre cómo fechar, identificar y evaluar el estado de estos artículos, aportando una lista de fabricantes y minoristas franceses de equipaje, así como contactos útiles para estos.

Posteriormente, Andrea Mihm publicó en 2001 su obra, *Packend... Eine Kulturgeschichte des Reisekoffers*, en la que aborda la evolución del equipaje entre el siglo XIX y 2001, sin profundizar en cuestiones técnicas y teniendo en cuenta, sobre todo, el equipaje de los emigrantes del siglo XIX, el de los judíos perseguidos durante la dictadura nazi o el del ejecutivo-viajero. Igualmente, destacan otras obras, como *Voyageurs. Petite histoire du nécessaire et du superflu* (2004), de Marie Simon, en la que muestra el equipamiento de los viajeros más emblemáticos, como exploradores o escritores, incluyendo una gran cantidad de fotografías en color de los objetos, instrumentos, equipos y atuendos que los han acompañado. Y *Restauration de malles de voyages*, escrita por Jean-Philippe Rolland y Marie Kieffer-Rolland, en 2008. Esta publicación, centrada en la restauración de baúles de viaje antiguos, ofrece información útil sobre los materiales que conforman estos contenedores, así como sobre los grandes fabricantes franceses de equipaje, como Goyard, Moynard o Vuitton, entre otros. También es destacable la obra, *Luggage* (2018), de Susan Harlan. Se trata de un pequeño libro en el que la autora recorre la historia de los viajes desde la Antigüedad hasta el turismo moderno, tratando brevemente la evolución del equipaje.

Asimismo, en los últimos años se han realizado algunas exposiciones que abordaron también esta temática, como la organizada en 2007 por el Musée National du Château de Malmaison de París (Francia), «*Indispensables nécessaires*», que exhibió más de ochenta neceseres o kits que contenían diversos complementos indispensables para muchos viajeros, desde el

siglo XVII hasta la década de 1930. O, «*Reisebegleiter – Koffer-geschichten von 1750 bis heute*», celebrada desde el 9 de diciembre de 2010 hasta el 1 de mayo de 2011, en el Germanischen Nationalmuseum (Nürnberg, Alemania), que mostraba el desarrollo del equipaje desde 1750 hasta 2010 a través de doscientos objetos exhibidos pertenecientes a la colección de este museo. Para la exposición se publicó un catálogo ilustrado a color, *Reisebegleiter - mehr als nur Gepäck* (2010), editado por Claudia Selheim. Otra de las exposiciones fue, «*L'uomo con la valigia. Piccola storia del bagaglio*», celebrada en el Boro-Medievale di Torino del 14 de febrero al 27 de junio de 2010 y comisariada por Paolo Novaresio. El autor mostró, a través de una serie de objetos expuestos, el origen y la evolución del equipaje. Y «*Haguenau rêve de voyage. Le bagage de luxe du 18e à nos jours*», celebrada en 2015 en el Hall du Grand Manège (Haguenau) para conmemorar los 900 años de la fundación de la ciudad de Haguenau (Francia). La exposición hacía un recorrido por la historia de los viajes desde el siglo XVIII hasta 2015 a través de las transformaciones que ha experimentado el equipaje, los medios de transporte y la moda. Para ello, se exhibió una multitud de baúles y otros objetos de viaje que formaban parte de la colección de Jean-Philippe Rolland y Marie Kieffer-Rolland. Asimismo, el Musée du Bagage de Haguenau (Francia) organizó otra exposición dedicada a los viajes lejanos titulada, «*L'Appel du Lointain*», celebrada entre el 22 de abril y el 31 de mayo de 2017. Posteriormente, el mismo museo realizó otra muestra, «*Du Grand Tour au Tour opérateur*», entre marzo de 2018 y marzo de 2020, bajo la dirección de Alexandra Grandjacques y Andréa Baglione. En este caso, se exhibieron baúles y otros elementos esenciales de viaje desde el siglo XVIII hasta 2020, pertenecientes a la colección de Jean-Philippe Rolland y Marie Kieffer-Rolland.

Además de estos trabajos, existen otros que contienen más información sobre este tema, como aquellos dedicados a las empresas de equipaje. En este sentido, son reseñables aquellas centradas en la Maison Louis Vuitton, como: *La malle aux souvenir* (1984), de Henry-Louis Vuitton; *Louis Vuitton, une saga française* (2004), de Stéphanie Bonvicini; *Louis Vuitton. El nacimiento del lujo moderno* (2005), de Paul-Gérard Pasols; *Louis Vuitton et l'élégance automobile* (2007), de Serge Bellu; *100 baúles de leyenda. Louis Vuitton* (2011), de Pierre Léonforte y Éric Pujalet-Plaá; *Louis Vuitton City Bags: A natural history* (2013), de Jean-Claude Kaufmann, Ian Luna, Florence Müller, Mariko Nishitani, Colombe Pringle y Deyan

Sudjic; *The spirit of travel* (2015), de Patrick Mayriès y Pierre Léanforté; *Travellers' Tales* (2018), de Pierre Le-Tan y Bertil Scali. O el de otras empresas, como *Les souliers de la gloire. Alexis Godillot (1816-1893): L'exceptionnelle réussite d'un fidèle de Napoléon III* (2006), de Alain Cointat; y *Journey of Discovery. The History of Samsonite* (2017), de Stuart Husband. Obras, en definitiva, que recorren la vida de estas compañías dedicadas a la fabricación de equipaje mostrando, además, sus mejores diseños.

Por otro lado, los libros dedicados a los viajes y al turismo también pueden contener información sobre el equipaje, como: *Welche Lust gewährt das Reisen!* (1985), de Heinrich Krohn; *Le grand livre des voyages. Histoire du progrès du voyage* (1978), de Winfried Löschburg; *Historia general del turismo de masas* (1991), de Luis Fernández Fúster; *La aventura de viajar. Una historia ilustrada de los viajes desde las civilizaciones antiguas hasta el siglo XXI* (2018), de Simon Adams, R. G. Grant y Andrew Humphreys; y *Cuando viajar era un arte. La novela del Grand Tour* (2021), de Attilio Brilli. En este caso, las guías de viaje, como *Der Passagier auf der Reise in Deutschland und einigen angränzenden Ländern: ... ein Reisehandbuch für jedermann; mit einer großen Postkarte* (1801), 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 podían conformar el equipaje de los viajeros en el siglo XIX.

A pesar de que los viajes y el arte, por separado, han sido objeto de numerosos estudios, investigaciones y publicaciones, son escasos los trabajos que tratan ambos temas conjuntamente. Además, estos han girado, fundamentalmente, en torno a la influencia de los viajes en la formación de los artistas, sus estancias en el extranjero, así como los desplazamientos de las propias obras de arte. En este sentido destaca el volumen colectivo, *El arte y el viaje* (2011), editado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Esta obra recoge las contribuciones que, sobre este tema, se presentaron en las XV Jornadas Internacionales de Historia del Arte celebradas en Madrid en 2010. En lo que respecta a la representación artística del viaje destacan trabajos, como *Railway Art* (1977), de Cuthbert Hamilton Ellis. En este caso, el autor aborda cómo los artistas han representado el ferrocarril desde sus inicios hasta mediados de la década de 1970 y la consecuente

transformación del paisaje con el tendido de las vías en Europa y Estados Unidos. Otro ejemplo es, *Aeronáutica y Pintura* (2001), de Carmen de Cima Suárez y Ana Vázquez de la Cueva. Este libro, editado por Aena, recorre la historia del transporte aéreo, desde el nacimiento de la aerostación hasta la aviación actual, a través de una selección de, aproximadamente, 80 pinturas. Otra obra destacada es, *Railway: Art in the Age of Steam* (2008), de Ian Kennedy y Julian Treuherz. Se trata del catálogo de una exposición celebrada en el Nelson Atkins Museum of Art en Kansas City (Misuri, Estados Unidos) durante el 13 de septiembre de 2008 y el 18 de enero de 2009, titulada «Art in the Age of Steam: Europe, America and the Railway, 1830-1960», en la que se mostró cómo respondieron los artistas al ferrocarril, fundamentalmente en Europa y Estados Unidos, desde su aparición hasta 1960. Además de esto, también se encuentra un pequeño catálogo de una exposición titulada, *Wir suchen das Weite: Reisebilder von Albrecht Dürer bis Olafur Eliasson*, comisariada por Heinrich Schulze. Esta exposición, celebrada del 18 de marzo de 2016 al 25 de septiembre de 2016, mostraba cómo se ha representado la movilidad y los viajes desde el siglo XV hasta 2016, a través de una selección de grabados y dibujos pertenecientes al Kupferstichkabinett Berlin (Berlín, Alemania). Sin embargo, en lo que respecta al tema específico de la representación artística del equipaje –objeto de esta tesis–, no se ha encontrado ninguna publicación previa a este trabajo, por lo que la historia del arte ha dedicado poco espacio a esta cuestión.

CAPÍTULO 1. LA PRIMERA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: 1760-1870

1.1. Introducción

Los progresos técnicos que trajo consigo la Primera Revolución Industrial favorecieron el desarrollo de los medios de transporte y las comunicaciones que, junto a los avances sociales, permitieron que un número cada vez mayor de personas pudieran viajar. A diferencia de antaño, en que las conexiones eran más complicadas y lentas. Esta evolución de los viajes fue acompañada por la del equipaje. A medida que aumentaban los viajes, los fabricantes de equipaje crearon modelos más manejables adaptándolos, no solo a los nuevos medios de transporte, sino también a las necesidades y deseos de los propios viajeros. Todas estas transformaciones se convirtieron, a su vez, en una fuente de inspiración para muchos artistas de la época que mostraron un gran interés por representar la vida que los rodeaba.

1.2. El contexto histórico

1.2.1. Antecedentes

Desde sus orígenes, el ser humano se formó como viajero recorriendo el mundo. Inicialmente, viajar no era más que un acto natural e instintivo¹. La búsqueda de alimentos u otros recursos para la subsistencia, o la necesidad de huir del enemigo, fueron causas que impulsaron los desplazamientos de nuestros antepasados más remotos; si bien pudieron existir otras motivaciones, como aquellas relacionadas con las necesidades sociales (emparentamiento) y de reconocimiento (fama, reputación, respeto)².

La posterior sedentarización de estos cazadores-recolectores, así como el desarrollo de sus asentamientos, que posibilitó la aparición de los primeros núcleos urbanos y civilizaciones, dio lugar a nuevas razones para emprender el viaje, como el comercio³. En este caso, la acumulación de excedentes, resultado de una economía basada en la agricultura y la ganadería, favoreció los intercambios comerciales entre los pueblos y, por tanto, los desplazamientos.

¹ FERNÁNDEZ FÚSTER (1998), p. 45.

² FARALDO y RODRÍGUEZ LÓPEZ (2014), p. 33.

³ GARCÍA BARRIOS, OZCÁRIZ y RODRÍGUEZ CERREZO (2012), p. 111.

El interés que suscitaba este tipo de viajes quedó reflejado en un sinfín de relieves y pinturas, como las escenas que aparecen en el templo funerario de la reina Hatshepsut (Figura 1), erigido tras su muerte en 1458 a. C., en la ciudad de Tebas, actual Luxor (Egipto). Estas obras muestran, detalladamente, la expedición que la reina egipcia organizó al país de Punt, situado en algún lugar de la costa oriental de África, con el fin de retomar las relaciones comerciales con este territorio, que habían sido interrumpidas con anterioridad⁴. Los miembros de esta expedición entregaron a los soberanos de Punt, joyas y armas como presentes, además de algunos productos exóticos traídos de Egipto⁵. Al respecto, Paolo Novaresio 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»⁶.

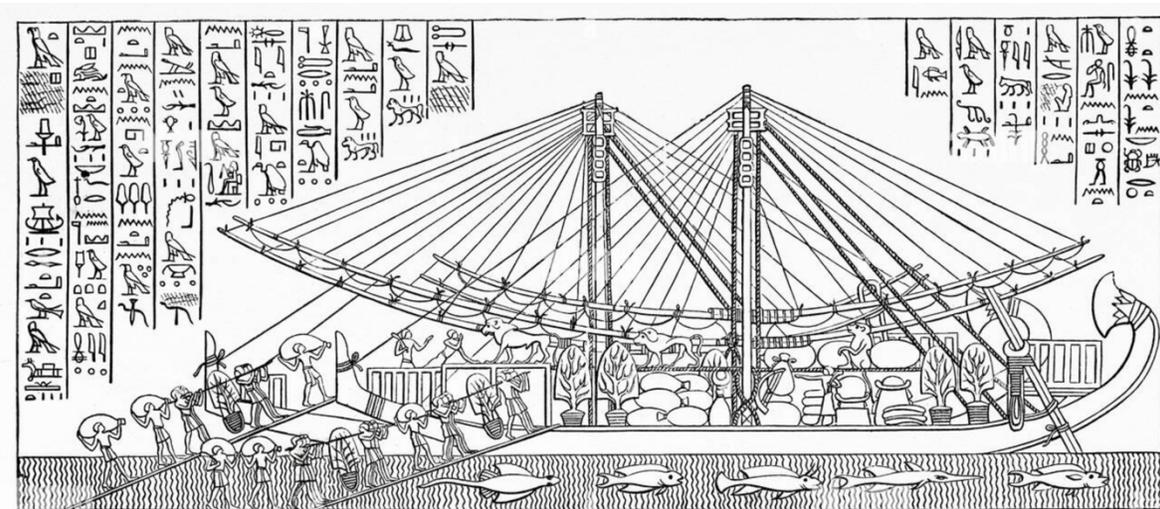


Figura 1. Representación de barcos de la flota comercial de Hatshepsut enviada al país de Punt. Templo de Deir el Bahari, Luxor (Egipto). En GONZALBES (2003) p. 83.

⁴ DIXON (1969), pp. 55-65.

⁵ ADAMS, GRANT y HUMPHREYS (2018), p. 23.

⁶ Texto original: «I doni erano ritenuti parte essenziale dell'equipaggiamento di una spedizione. Allora come oggi servono a contraccambiare l'ospitalità e ad ingraziarsi i capi local», en NOVARESIO (2010), p. 44.

Will Cuppy señala que los egipcios:

Regresaron con treinta y un árboles de mirra vivos⁷, otras muchas variedades de plantas olorosas y ornamentales, resina de mirra, incienso de ihmud, canela, madera de Khesyt, ébano, marfil, oro, más de tres mil animales, que incluían perros, monos y una jirafa, una colección de palos de lanzamiento nativos y varios objetos no identificados⁸.

En definitiva, artículos escasos y de lujo que los egipcios demandaban para construir y adornar, fundamentalmente, sus monumentos, templos y tumbas; hecho que evidencia el auge que estaba experimentando el arte egipcio en aquel momento, correspondiente al Imperio Nuevo (c.1782-1070 a. C.). Al respecto, Mohammed Ahmed señala que:

En el Imperio Nuevo, Egipto se hizo más rico y más poderoso que nunca antes. Este hecho era evidente en todos los ámbitos de la vida, debido a la paz y a la vida estable que los antiguos egipcios tenían después de firmar el tratado⁹ concluido por Tutmosis IV con el pueblo de Mitani¹⁰.

De manera que, la estabilidad de los Estados posibilitaba los viajes al extranjero, además de un mayor desarrollo y bienestar de estos.

El desarrollo de las primeras civilizaciones generó, a su vez, la necesidad de protección de estas, por lo que los espacios comenzaron a organizarse y a defenderse con la creación de aparatos o instituciones estatales y con ejércitos, capaces de ampliar o extender sus dominios hacia otras zonas. Esta organización dio lugar a la aparición de los viajes de carácter administrativo. Así, los funcionarios se desplazaban por los territorios que conformaban estos Estados para recaudar impuestos, administrar justicia o velar por el correcto funcionamiento de la administración¹¹.

⁷ La mirra y el incienso eran productos muy apreciados por los antiguos egipcios, ya que eran utilizados en sus ritos. En los bajorrelieves, los egipcios desentierran los árboles y los llevan en cestas cargadas en sus barcos.

⁸ CUPPY (2001), p. 29.

⁹ Se refiere a un tratado de paz en el que se delimitó topográficamente las fronteras entre los imperios en el norte de Siria.

¹⁰ AHMED (2017), p. 69.

¹¹ FARALDO y RODRÍGUEZ LÓPEZ (2014), p. 36.

Además de estos viajes surgieron otros con fines espirituales o religiosos. La población solía desplazarse a los santuarios a venerar a los dioses, sobre todo en época de las grandes celebraciones religiosas. Los griegos, por ejemplo, realizaban durante estos eventos distintas pruebas en honor a las divinidades, como los juegos de Olimpia, dedicados a Zeus, que se celebraban cada cuatro años¹². Al respecto, Morère señala que: «la existencia de estas celebraciones dio lugar a una facilidad y a un hábito de desplazamiento periódico y colectivo»¹³, al que contribuyó la tregua olímpica (*ekkekheiria*), que suponía el cese temporal de todos los conflictos bélicos desde una semana antes y otra después del inicio y fin de los juegos¹⁴. Con relación a los juegos, según Luisa Espanet, los atletas solían utilizar una pequeña bolsa de viaje para llevar sus enseres llamada *kòrukos* que se hacía, además, con la tripa de algún animal¹⁵. No obstante, los griegos también utilizaban grandes arcas de madera para transportar sus pertenencias¹⁶. Cabe señalar que las arcas también se utilizaban para guardar objetos de valor en las casas, como asientos o camas.

No obstante, algunos santuarios, como el de Asclepios en Epidauro, eran visitados por personas que no solo buscaban la curación de su alma, sino también la curación física. De manera que, en la Antigüedad, la salud se convirtió en otro motivo más para emprender el viaje. Las termas romanas, como las de Diocleciano o Caracalla, también se convirtieron en importantes puntos de encuentro, «un destino de viaje para emperadores, reyes, altos cargos y artistas, así como un espléndido escenario para fiestas, placeres, pero también para reuniones»¹⁷.

Según Nuria Morère, en el siglo VI a. C., se consolidó un tipo de viajero cultural (curioso y observador) que, alejándose de los relatos fantásticos, quiso conocer realmente los lugares,

¹² BRUIT y SCHMITT (2002), p. 99.

¹³ MORÈRE (2020), p. 90.

¹⁴ MONROY y SÁEZ (2007), p. 67.

¹⁵ ESPANET (1987), pp. 14-15.

¹⁶ VUITTON (1894), p. 39.

¹⁷ Texto original: «devinrent le point de rencontré du “grand mondé”, un but de voyage pour les empereurs, les rois, les personnes de haut rang et les artistes ainsi qu’un cadre splendide pour les festivités, les plaisirs, mais aussi pour les rencontres et conférences de haute politique», en LÖSCHBURG (1978), p. 64.

como Heródoto¹⁸. Estos viajeros recogieron sus impresiones en textos señalando los sitios que debían ser visitados por su belleza y diversidad, como Atenas o Alejandría, importantes centros culturales y artísticos de la Antigüedad. En el caso de los romanos, a esta motivación se sumó también la instrucción y el aprendizaje¹⁹. Al respecto, Sidonio Apolinar señaló:

Estaba instalado en Roma cuando recibí tu carta. Estás deseando saber si las empresas que fueron objeto de mi viaje se desarrollan según nuestro plan común, y también qué camino he seguido, de qué manera lo he realizado, qué ríos he visto, ilustrados por las canciones de los poetas, qué ciudades famosas por su posición fortificada, las montañas que se han hecho famosas por la creencia de que albergan deidades, las llanuras que se visitan por el recuerdo de las batallas: encuentras un verdadero placer (este es tu propósito) al comprobar el conocimiento que te aporta la lectura por el relato más fiel de los que han visto con sus propios ojos²⁰.

El ocio fue otro de los motivos que impulsó los viajes en la Antigüedad, sobre todo entre los grupos dirigentes, como los aristócratas y senadores romanos, que se trasladaban desde las ciudades hasta sus villas (*villae*), en el campo o en la costa, para descansar y disfrutar, no solo de los baños instalados en ellas, sino también del paisaje, del clima y de la tranquilidad que reinaba en esos lugares, a diferencia del ambiente agitado de la ciudad²¹. Plinio el Joven, por ejemplo, exaltó una de esas villas y las bellezas que la rodeaba en una de sus cartas (VIII-20):

Solemos emprender un viaje, cruzar el mar para conocer algunas cosas que, colocadas ante nuestros ojos despreciamos [...]. Cualquiera que sea la causa, existen muchísimas cosas en nuestra ciudad y en sus alrededores que nunca hemos visto... Yo mismo hace poco he tenido noticias y al mismo tiempo he visto algo de lo que antes ni había oído hablar, ni había visto.

¹⁸ MORÈRE (2020), pp. 80-81.

¹⁹ MORÈRE (2009), p. 207.

²⁰ Texto original: «J'étais installé à Rome quand j'ai reçu ta lettre. Tu es anxieux de savoir si les entreprises qui ont fait l'objet de mon voyage se développent suivant notre plan commun et aussi quel trajet j'ai suivi, de quelle manière je l'ai accompli, quels cours d'eau j'ai vus, illustrés par les chants des poètes, quelles villes célèbres par leur position fortifiée, les montagnes qu'a rendues fameuses la croyance qu'elles abritent des divinités, les plaines qu'on visite à cause du crovance qu'elles abritent des divinités, les plaines qu'on visite à cause du souvenir des batailles: tu trouves en effet un véritable plaisir (c'est ton propos) à contrôler les connaissances que la lecture t'apportées par le récit plus fidèle de ceux qui ont vu de leur yeux», en APOLINAR (1970), p. 3.

²¹ TRIPPA (2016), pp. 277-281.

El abuelo de mi esposa me había rogado que visitase sus posesiones en Amelia. Mientras las recorría me muestran un lago al pie de las colinas llamado Vadimón [...]. El lago es completamente circular, semejante a una rueda tumbada y por todas partes regular, sin entrantes ni salientes; todas sus medidas son proporcionales, como hubiese sido excavado y horadado por la mano de un artesano. Su color es más pálido que el azul del mar, con un matiz verde oscuro; sus aguas tienen olor a azufre y sabor mineral y tienen la propiedad de curar las fracturas [...]. Te he dado estos detalles, porque pensaba que eran tan desconocidos y tan interesantes para ti como lo fueron para mí. Pues a ti, igual que me sucede, nada resulta tan agradable como las obras de la naturaleza²².



Figura 2. Representación de Odiseo como viajero en un mosaico romano. Siglo II. Musée National du Bardo, Bardo (Túnez). Recuperado de https://www.flickr.com/photos/prof_richard/7747751436/in/set-72157630997689514. [Última consulta el 02-09-2018].

El interés que suscitaban los viajes quedó registrado en numerosos escritos desde la Antigüedad, como *La Epopeya de Gilgamesh* o *La Odisea* de Homero (Figura 2). Estos textos, además de dar información sobre los peligros y las dificultades que suponían los

²² PLINIO EL JOVEN (2005), p. 238.

viajes, muestran la importancia de la vía fluvial o marítima como medio de comunicación para estos pueblos.

En aquellos tiempos, las comunicaciones terrestres, en general, eran difíciles y lentas, sobre todo, por las condiciones de los caminos. No obstante, se llevaron a cabo algunos proyectos para tratar de mejorar esta situación, como la extensa red de carreteras que ordenó construir el rey persa Darío I (c. 522-486 a. C.) en el siglo V a. C., con el fin de facilitar los movimientos de la población, especialmente de los mensajeros reales, por sus dominios²³. En este campo, son destacables también las obras de ingeniería llevadas a cabo por los romanos, como la construcción de las calzadas, puentes y otras estructuras que permitieron, especialmente a los ejércitos, funcionarios y mercaderes, el movimiento fácil y rápido por todo el Imperio²⁴. En relación con esto, los romanos crearon una serie de mapas para orientarse por esos caminos, como la tabla de Peutinger (*Tabula Peutingeriana*), en la que representaron casi todas las calzadas²⁵ y que pasaron a formar parte de su equipaje. Cabe señalar que los romanos solían utilizar en sus desplazamientos, además de las arcas de madera y los cofres, unas alforjas de piel conocidas como *hipperae*, para transportar sus pertenencias²⁶. Los soldados romanos, en cambio, utilizaban el *saccus scorteus*, un tipo de bandolera cuadrada de piel²⁷.

En cuanto al hospedaje, algunos viajeros tenían acceso a una red de hospitalidad privada (*hospitium*²⁸), previo acuerdo entre los clanes familiares, para acoger y proteger a sus miembros en sus respectivas comunidades. En este caso, los viajeros solían llevar consigo la tésera (*tessera*) (Figura 3), una pequeña tablilla, con diferentes formas, en bronce o plata, que simbolizaba el pacto de hospitalidad²⁹. No obstante, aquellos que no formaban parte de este sistema, podían acudir a cualquiera de las posadas (*mansiones*) que se establecieron a lo largo

²³ ADAMS y otros (2018), p. 28.

²⁴ La superficie lisa de estos caminos —muchos pavimentados—, el sistema de drenaje, así como el trazado recto de muchas de estas vías, favorecieron los desplazamientos rápidos y seguros de los viajeros por esta red de carreteras que conectaban Roma con sus regiones más remotas.

²⁵ Los viajes se convierten en una fuente importante de información geográfica. Estos conocimientos del entorno quedaron registrados en obras, como la *Geografía* de Estrabón.

²⁶ SMITH, LLD, WAYTE y MARINDIN (1890); ESPANET (1987), p. 15.

²⁷ RUGHI (2016).

²⁸ Esta hospitalidad era conocida en Grecia con el nombre de «*proxenia*».

²⁹ RODRÍGUEZ (2018), p. 21.

de los caminos romanos, cada 25 o 30 km, para descansar³⁰. Asimismo, el emperador Augusto (c. 27 a. C.- 14 d. C.) creó un servicio público de correo (*cursus publicus*) que transitaba también por esta red de carreteras y que contaba con una serie de estaciones de postas (*mutationes*), cada 13 km aproximadamente, para el relevo de los animales³¹.



Figura 3. Tésera de Hospitalidad. Siglo I a. C. Bronce fundido. 13,5 x 6 x 2,3 cm. Museo Arqueológico Nacional, Madrid (España). Recuperado de <http://ceres.mcu.es/pages/Main?id=42971&inventory=71212&table=FMUS&museum=MAN>. [Última consulta el 06-03-2018]³².

Tras la caída del Imperio Romano (476 d. C.), las calzadas, que habían contribuido a la mejora de la vida cotidiana de este pueblo, a mantener unidos sus territorios y al desarrollo de los viajes, entraron en un largo periodo de abandono y degradación³³. De manera que las

³⁰ ADAMS y otros (2018), p. 46.

³¹ MORÈRE (2020), p. 125.

³² El reverso de la tésera lleva inscrito el siguiente texto: «TESSERA · HOSPITALIS · / CUM · P · TVRVLLIO · P · F · / MAI» (Tésera de hospitalidad, con Publio Turulio, hijo de Publio de la tribu Mecia).

³³ AUGUSTA (1988), p. 11.

comunicaciones terrestres se volvieron más lentas y peligrosas. Por otro lado, la reducida capacidad de los medios de transporte, así como su dependencia a la fuerza del viento, del agua, de los animales o a la humana, limitaba aún más la movilidad, al igual que el pago de los peajes. Durante la Edad Media, la multitud de jurisdicciones daba lugar a que los viajeros tuvieran que pagar constantemente por entrar, por ejemplo, en una ciudad o cruzar un puente, como se puede ver en la siguiente imagen (Figura 4) correspondiente a una de las vidrieras de la catedral de Nuestra Señora de Tournai en Bélgica:



Figura 4. El clero recaudando el dinero del puente. Vidriera de la catedral de Nuestra Señora de Tournai, Bélgica. Siglo XV. En BAUER (1971), p. 32.

Con relación a esto, José Ángel García Cortázar señala que:

[...] en los ochocientos kilómetros que medían entre el paso pirenaico de Somport y Santiago de Compostela, un viajero debía atravesar tierras de cuatro reinos (Aragón, Navarra, Castilla, León), cada uno con su moneda y su legislación, unas veces en paz, otras en guerra entre sí [...], a los cuatro reinos había que añadir quince villas del Camino, con sus estatutos particulares y sus exigencias. Junto a unos y otras, unos cuantos señoríos de obispos, monasterios, nobles laicos, que a su vez tenían sus particulares ordenanzas. En definitiva, en ese trayecto de ochocientos kilómetros, el viajero podía haber atravesado más de cincuenta tierras, cada una con normas especiales³⁴.

Dadas estas condiciones, los viajes podían durar varios meses o años. De manera que, el carácter imprevisible y la durabilidad de este podía dar lugar a una serie de acciones previas a la marcha, como la realización de testamentos o la celebración de misas para pedir a Dios por un buen viaje o banquetes de despedida de amigos y familiares, tal y como se puede ver en el tapiz de Bayeux³⁵ (Figura 5 y 6).

El tapiz representa la conquista de Inglaterra por Guillermo el Conquistador. La primera parte del tapiz muestra al rey de Inglaterra Eduardo el Confesor encargándole a Harold el Sajón que realice un viaje hasta Normandía (Francia) para avisar a su sobrino, el duque Guillermo, que será nombrado sucesor de la corona al no tener un heredero directo. Después de esto, Harold parte hacia la Iglesia de Bosham, con un séquito de hombres a caballo acompañado, además, por perros de caza y un ave. En la siguiente escena, los hombres llegan a la Iglesia y, después de la misa, Harold celebra con estos un banquete en la planta superior de su palacio antes de partir en barcos de remo. La representación de la Iglesia en este tapiz evidencia la importancia de la religión en la Edad Media, así como la peligrosidad del viaje. Por tanto, cuanto mayor fuera la distancia a recorrer, mayor era el peligro.

³⁴ GARCÍA CORTÁZAR (1996), pp.34-35.

³⁵ GARCÍA BARRIOS y OTROS (2012), p. 237.



Figura 5. Tapiz de Bayeux. Siglo XI. Hilos de lana bordados en un lienzo de lino. 70 x 50 m. Bayeux Museum, Bayeux, Normandía (Francia). Recuperado de <https://www.bayeuxmuseum.com/la-tapisserie-de-bayeux/decouvrir-la-tapisserie-de-bayeux/explorer-la-tapisserie-de-bayeux-en-ligne/>. [Última consulta el 10-03-2019].



Figura 6. Tapiz de Bayeux. Siglo XI. Hilos de lana bordados en un lienzo de lino. 70 x 50 m. Bayeux Museum, Bayeux, Normandía (Francia). Recuperado de <https://www.bayeuxmuseum.com/la-tapisserie-de-bayeux/decouvrir-la-tapisserie-de-bayeux/explorer-la-tapisserie-de-bayeux-en-ligne/>. [Última consulta el 10-03-2019].

Además de los viajes diplomáticos, como el representado en ese tapiz, durante esta época se produjeron, sobre todo, viajes por motivos administrativos, religiosos y comerciales. En cuanto a los primeros, las cortes no estaban fijadas en un territorio por lo que los reyes y los señores solían viajar por sus dominios para administrarlos e impartir justicia, si bien podían viajar también para emprender una campaña militar o casarse, entre otras cosas. Estos desplazamientos reales o señoriales suponían, por tanto, el movimiento de un gran séquito, como el del rey Alfonso VI de León y Castilla que dispuso en el año 1075 de una comitiva

formada por más de doscientas personas, más de cincuenta carros, cerca de doscientos caballos, mulas y asnos, una pequeña manada de vacas y un rebaño de ovejas³⁶. Con relación a esto último, era una práctica común que los viajeros llevaran consigo animales en las largas travesías, ya que era una fuente de alimento importante para estos, como se puede ver en la siguiente imagen (Figura 7):



Figura 7. El viaje de Jacob a Egipto. Hoja iluminada del manuscrito «Weltchronik» de Rudolf von Ems, c. 1350. En BAUER (1971), p. 41.

³⁶ RUBIO (1996), p. 324.

Además de estos, cristianos, musulmanes y budistas realizaron largos viajes para visitar lugares sagrados. Los cristianos, por ejemplo, acudían a Jerusalén, Roma o Santiago de Compostela. Normalmente, estos peregrinos iban ligeros de equipaje, por ejemplo, solían llevar un gorro, una capa, unos zapatos ligeros, ropa cómoda, un pequeño zurrón y una bolsa en la que guardaban sus enseres, además de un bastón para apoyarse mientras caminaban y una calabaza de agua³⁷.

Por otro lado, los viajes comerciales se intensificaron a partir del siglo XII, principalmente con el Próximo Oriente, lo que favoreció las comunicaciones y los intercambios de mercancías³⁸. Asimismo, estos viajes comerciales, como el de Marco Polo a la corte del Gran Kan entre 1275 y 1290, permitieron conocer mejor los espacios dando lugar a la aparición de una cartografía más realista en Europa³⁹.

A finales del siglo XIV, comenzó a crecer un interés por el conocimiento de otras tierras. Los europeos querían ampliar su visión del Mundo, captar mejor la realidad que les rodeaba⁴⁰. Este cambio de mentalidad favoreció las expediciones a las Islas Canarias, Madeira y Azores. En este contexto se produjo el descubrimiento de América en 1492. A partir de ese momento, se intensificaron los descubrimientos geográficos marcados por la conquista y la colonización. De manera que las conexiones crecieron, así como los intercambios comerciales con la apertura de las nuevas rutas marítimas⁴¹.

Cabe señalar que, durante la Edad Media, los viajeros solían utilizar arcas, baúles y cofres para transportar sus enseres. Estas piezas de equipaje se fueron decorando cada vez más con motivos de todo tipo, como animales fabulosos, entre otros⁴². Asimismo, a partir del siglo XIV, se pusieron de moda los bargueños o arquillas (Figura 8), un tipo de mueble de origen

³⁷ GARCÍA CORTÁZAR (1996), p. 33.

³⁸ Tras la caída del Imperio Romano, las rutas a Asia quedaron bloqueadas como resultado de las invasiones de los siglos IV y V. Posteriormente, los árabes conquistaron algunos territorios del Próximo Oriente con lo cual la situación se agravó. En el siglo XIII, los môngoles lograron el control de Asia lo que supuso la apertura del comercio de este territorio con Occidente, en GARCÍA CORTÁZAR (1996) pp. 44-46.

³⁹ GARCÍA BARRIOS y otros (2012), p. 233.

⁴⁰ GARCÍA CORTÁZAR (1996), p. 52.

⁴¹ LÖSCHBURG (1978), p. 53.

⁴² ESPANET (1987), p. 18.

español, con pequeños cajones y tapa abatible, que era utilizado, fundamentalmente, para transportar el dinero y los documentos importantes o manuscritos⁴³.



Figura 8. Escritorio con frente abatible (Bargueño). Siglo XVII. Madera, hierro forjado y huesos, tallado y pintado parcialmente de dorado. Total 160 cm.; a) 96.5 x 111.8 x 43.2 cm.; b) 68.6 x 109.2 x 41.6 cm. The Metropolitan Museum of Art, Nueva York (Estados Unidos). Recuperado de <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/202392>. [Última consulta el 10-07-2018].

⁴³ NIETO y AZOFRA (2002), p. 255.

Durante los siglos, XVII y XVIII se fueron completando los espacios en blanco que quedaban en los mapas. Los exploradores se adentraron en regiones hasta ese momento desconocidas impulsados por ese deseo de conocer y estudiar lo nuevo. El viaje comenzó a entenderse, así, como un medio de educación y de enriquecimiento, cuya máxima expresión fue el *Grand Tour*⁴⁴ (Figura 9).

El objetivo principal de estos viajes por Europa era, por tanto, que los jóvenes de las clases altas ampliaran sus conocimientos visitando lugares de interés, como iglesias, bibliotecas, escuelas de esgrima, etc., con el fin de prepararse para la vida adulta. Normalmente, los jóvenes iban acompañados por un tutor, aunque en algunos casos podía ir un gran séquito, como el de Richard Boyle (1694-1753), el tercer conde de Burlington, que en 1714 viajó a Italia con unas quince personas, entre las que se encontraba el pintor francés Luis Goupy⁴⁵. El conde regresó a Inglaterra en 1715 con un equipaje formado por 878 piezas o bultos entre los que se encontraban numerosas obras de arte italianas⁴⁶. Como el viaje podía durar varios meses o años, el equipaje solía ser abundante. Guías, mapas, documentos de viaje, ropa, armas, cuadernos de dibujo, libros, *souvenirs*, entre otras cosas, formaban parte habitual del equipaje de estos viajeros, que eran transportados, normalmente, en baúles de madera, neceseres y bolsas de viaje⁴⁷. Cabe señalar que los viajeros ricos podían enviar previamente el equipaje a su destino con sus sirvientes, con el fin de facilitar la travesía⁴⁸.

No obstante, desplazar todo ese gran volumen de equipaje debía ser complicado en esta época en la que aún las conexiones eran difíciles y lentas. Winfried Löschburg 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,

⁴⁴ La expresión *Grand Tour* apareció por primera vez en el volumen de Richard Lassels, *An Italian Voyage, or a Completa Journey through Italy*, publicado en 1697.

⁴⁵ Era una práctica habitual que los viajeros del *Grand Tour* llevaran consigo a pintores para tener luego un recuerdo tangible de la visita.

⁴⁶ POTTS (2018), pp. 36-37.

⁴⁷ BRILLI (2021), pp. 139-140.

⁴⁸ Esta práctica se ha mantenido hasta la actualidad surgiendo, incluso, empresas especializadas en el envío de equipaje, como Bob Travel, Tu Equipaje o Sin Maletas.

las vías fluviales en ríos rápidos, y una fuerte tormenta de nieve podía bloquear los pasos de montaña»⁴⁹. Por tanto, los viajes en la época moderna todavía requerían una gran cantidad de tiempo y paciencia.



Figura 9. *Excursion guidée dans la champagne romaine*. Jakob Wilhelm Mechau. Siglo XVIII. Acuarela. En LÖSCHBURG (1978), p. 99.

⁴⁹ Texto original: «Le XVII^e 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», en LÖSCHBURG (1978), p. 83.

1.2.2. Los viajes durante la Primera Revolución Industrial

La Primera Revolución Industrial inauguró una nueva etapa para los viajes⁵⁰. El desarrollo experimentado por los medios de transporte y las comunicaciones durante este periodo, junto a los avances sociales, como la reducción de la jornada laboral, facilitaron los viajes y generalizaron su acceso. De tal manera que, un número cada vez más amplio de personas comenzaron a viajar accediendo a zonas lejanas, prácticamente inaccesibles hasta aquel momento.

El sector del transporte postal, que se organizaba de manera similar en toda Europa⁵¹, ofrecía varias posibilidades para viajar, como la diligencia ordinaria o regular⁵². Aquellos que optaban por este medio para realizar sus desplazamientos estaban sometidos a un horario establecido y a un aforo limitado, usualmente de diez a doce pasajeros, al igual que su equipaje, debido al reducido espacio de la cabina. Independientemente de estas limitaciones, las diligencias ofrecían a los viajeros un servicio rápido y regular lo que las convirtió en uno de los principales medios de transporte terrestre desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta finales del siglo XIX.

La mejora de los caminos⁵³ (Figura 10), gracias a la aplicación de técnicas como la del ingeniero escocés John Loudon MacAdam (1756-1836), permitió a estos carruajes alcanzar mayores velocidades. No obstante, la seguridad que estos proporcionaban no era la más óptima, sobre todo aquella relativa a la carga. Normalmente, el equipaje más pesado se colocaba en el techo de estos vehículos, de manera que, una incorrecta colocación de este podía provocar su inestabilidad dando lugar a graves accidentes. Esta situación se intentó superar, por ejemplo, con la instalación de portaequipajes o repisa retráctil en la parte trasera

⁵⁰ Acontecimientos como la Revolución Francesa (1789-1799) o las guerras napoleónicas imposibilitaron el tráfico pacífico de los viajeros por Europa, salvo en los periodos de paz en que los viajes se retomaban, en VOGELER y HERNÁNDEZ ARMAND (2018), p. 82.

⁵¹ KROHN (1985), p. 39.

⁵² Otra opción era el correo urgente que, al igual que las diligencias, no solo se encargaba del transporte de pasajeros sino también de llevar el correo de larga distancia.

⁵³ Las mejoras se centraron, fundamentalmente, en las principales vías que conectaban las ciudades más importantes por lo que los caminos de muchas áreas, sobre todo rurales, aún eran precarios en esta época.

de algunos vehículos. Igualmente, los espacios que quedaban libres se aprovechaban para transportar el equipaje más pequeño.



Figura 10. *La Construction d'un grand chemin (A cheval, l'ingénieur Perronet)*. Joseph Vernet. 1774. Óleo sobre lienzo. 97 x 162 cm. Musée du Louvre, París (Francia). Recuperado de <https://collections.louvre.fr/en/ark:/53355/cl010065348>. [Última consulta el 13-09-2018].

Los viajeros también podían realizar sus desplazamientos en carruaje alquilado o privado, como Hermann von Pückler-Muskau (1785-1871) que utilizó su propio vehículo para viajar a Inglaterra en 1826. El carruaje de este noble alemán contaba con todo tipo de comodidades, entre ellas, diversos compartimentos que le permitían llevar todo su equipaje correctamente colocado y protegido facilitando, así, su travesía:

En el irritable estado de mi salud, el cómodo carruaje inglés es una verdadera bendición. De hecho, tengo el mérito de entender los viajes mejor que otros en ciertos aspectos, en concreto, saber combinar la mayor comodidad, que incluye llevar el mayor número posible de cosas (a menudo recuerdos queridos y familiares a lugares lejanos) con la menor complicación y pérdida de tiempo. Esta vez en particular, resolví perfectamente esta tarea. Antes de hacer las maletas en Dresde, la gente creía ver un almacén (o depósito de mercancías) en mis habitaciones. Ahora todo ha desaparecido en los múltiples contenedores

del carruaje, sin darle el aspecto pesado y sobrecargado que tan fácilmente asusta a nuestros postillones e indica a los posaderos a alguien que está en el *Grand Tour*. Todo está al alcance de la mano y, sin embargo, bien separado, de modo que, al llegar a la habitación (o alojamiento) de noche, en pocos minutos se restablece la «relación doméstica (o familiar)» en el lugar extraño. En el camino, las brillantes ventanas de cristal de mayor tamaño, que ningún equipaje ni caballos bloquean, me dan una visión tan despejada como la de un carruaje abierto, y al mismo tiempo me permiten tener el control de la temperatura que deseo. Las personas situadas en los asientos altos detrás del carruaje observan desde allí todo el equipaje y los caballos, sin lanzar miradas curiosas al interior, ni escuchar una conversación allí, si es que, habiendo llegado al país de los Brobdingnags o Lilliputs, se discutieran algún día los secretos de Estado en él⁵⁴.

Esta forma de viajar, por tanto, ofrecía mejores ventajas que el servicio de la diligencia ordinaria, por un lado, porque los viajes eran más rápidos y cómodos, el viajero podía elegir libremente las vías por las que transitar y los lugares en los que pernoctar y, por otro, no estaba sujeto a horarios ni a límites de equipaje. No obstante, este servicio implicaba un precio o coste más elevado que el anterior —de por sí también costoso— y no todos en esta época se lo podían permitir⁵⁵.

Estas circunstancias obligaron a muchas personas a emprender el recorrido a pie, ya que era la forma más económica de viajar, aunque implicara un mayor esfuerzo físico. Al respecto,

⁵⁴ Texto original: «Bei dem gereizten Zustande meiner Gesundheit ist der bequeme englische Wagen eine wahre Wohlthat. Ich thue mir überhaupt etwas darauf zu Gute, das Reisen in gewisser Hinsicht besser als Andere zu verstehen, nämlich die größte Bequemlichkeit, wozu auch das Mitnehmen der möglichsten Menge von Sachen gehört (in der Ferne oft liebe, gewohnte Andenken) mit dem geringsten Embarras und Zeitverlust zu verbinden zu wissen. Diese Aufgabe habe ich besonders dießmal vollkommen gelöst. Ehe ich in Dresden einpackte, glaubte man ein Waarenlager in meinen Stuben zu sehen. Jetzt ist Alles in den vielfachen Behältnissen des Wagens verschwunden, ohne diesem dennoch ein schweres überladenes Ansehen zu geben, das unsre Postillone so leicht erschreckt, und den Gastwirthen einen auf der großen Tour Begriffenen anzeigt. Jede Sache ist bei der Hand, und dennoch wohl gesondert, so daß, im Nachtquartier angekommen, in wenigen Minuten das “häusliche Verhältniß” in dem fremden Orte schon wieder hergestellt ist. Unterwegs aber geben mir die hellen Krystallfenster vom größten Format, die kein Gepäck und kein Bock verbaut, eben so freie Aussicht als eine offene Kalesche, und lassen mich zugleich Herr der Temperatur, die ich wünsche. Die Leute auf ihrem, hinter dem Wagen befindlichen hohen Sitze, übersehen von dort alles Gepäck und die Pferde, ohne in das Innere neugierige Blicke werfen, noch eine Conversation daselbst überhören zu können, wenn ja, im Lande der Brobdignacs oder Lilliputs angelangt, einmal Staatsgeheimnisse darin verhandelt werden sollten», en PÜCKLER (2017), p. 317.

⁵⁵ KROHN (1985), p. 58.

algunas guías⁵⁶ de la época aconsejaban a los viajeros cómo realizar este tipo de viaje de manera más cómoda y segura, como la obra de Heinrich Reichard (1751-1828), *Der Passagier auf der Reise in Deutschland und einigen angränzenden Ländern: ... ein Reisehandbuch für jedermann: mit einer großen Postkarte o El pasajero en un viaje por Alemania y algunos países vecinos: ... una guía de viajes para todos; con una gran tarjeta postal* (1801). En este caso, Reichard recomendaba, entre otras cosas, viajar con ropa cómoda y ligera, además de utilizar botas o zapatos usados de suela gruesa para que, al caminar, estos no dañaran sus pies. Asimismo, sugería el uso de una bandolera o mochila de cuero para transportar sus enseres, que no debían superar los, aproximadamente, 23 kg. de peso para permitir al caminante desplazarse sin complicaciones⁵⁷.

Cabe señalar que esta práctica fue también impulsada por el movimiento romántico que ansiaba escapar de la cotidianidad y del bullicio de la vida moderna, y encontrar la belleza de las cosas en los lugares lejanos y exóticos. De esta manera, el Romanticismo fomentó el acercamiento del hombre a la naturaleza, especialmente a las montañas, que hasta aquel momento habían sido temidas. Además del peligro físico, existía la creencia que los malos espíritus, las almas en pena, los dragones e incluso el diablo, moraban en estas⁵⁸.

Suiza se convirtió, así, en uno de los destinos favoritos para muchos viajeros que se sentían atraídos por sus paisajes, en concreto, por los Alpes. En este sentido, obras, como *Cartas de dos amantes*, *Habitantes de una pequeña ciudad a los pies de los Alpes* o *La Nueva Eloísa* (1761), de Jean-Jacques Rousseau (1768-1778) contribuyeron a disipar el temor que las montañas infundían, mostrando la grandeza de estas. El propio Lord Byron (1788-1824) hizo alusión a los paisajes suizos en su poema narrativo, *Las peregrinaciones de Childe Harold* (1812):

⁵⁶ Las guías de viaje, que también formaban parte del equipaje básico de los viajeros en esta época, eran herramientas muy útiles ya que, con toda la información que contenían (descripción de lugares, distancias, calidad de los alojamientos, etc.), permitían a los viajeros orientarse en los países extranjeros ganando estos, a la vez, una mayor autonomía. Entre las guías de viaje más famosas de la época se encontraban las guías de Karl Baedeker (1801-1859) con su característica cubierta roja y letras doradas, símbolo de la marca.

⁵⁷ REICHARD (1801), pp. 87-89.

⁵⁸ MACZAK (1978), p. 14.

Por encima de mí se despliegan ahora los Alpes, palacio de la naturaleza, cuyos vastos muros esconden en las nubes sus blancas almenas, donde el hielo es eterno y de apariencia sublime; y allí se forma y comienza a rodar el alud, ¡rayo de la nieve! Todo lo que engrandece y aterra juntamente el ánimo, está reunido en torno de aquellas eminencias, como para demostrar que la Tierra puede acercarse al Cielo, dejando acá abajo el vano mortal⁵⁹.

Este cambio de actitud frente a la naturaleza permitió, a su vez, el nacimiento de nuevas prácticas, como el senderismo (*hiking*), excursionismo (*trekking*) o alpinismo. Asimismo, conforme se desarrollaban estas actividades, fueron surgiendo los primeros clubs alpinos⁶⁰, así como el equipamiento específico para realizar las mismas, por lo que estos elementos pasaron a formar también parte del equipaje de muchos viajeros decimonónicos.

Además de estas prácticas, muchas personas enfermas, sobre todo, de tuberculosis, viajaron a sanatorios o balnearios situados en áreas montañosas en busca de la cura o mejoría de sus males, al entender que la buena salud estaba relacionada con la altitud y el aire limpio. Al respecto, María José Báguena, señala que:

A principios del siglo XIX, se defendía que, en los tuberculosos, el corazón era incapaz de hacer circular la sangre por los pulmones, lo que favorecía el depósito de los tubérculos. El médico alemán Hermann Brehmer pensó que en un lugar situado muy por encima del nivel del mar, la disminución de la presión atmosférica haría aumentar la función cardíaca y con ello, la circulación pulmonar. Al fortalecimiento del corazón ayudaría una dieta rica y abundante, algo de alcohol, hidroterapia y ejercicio físico regular, todo ello bajo supervisión médica constante. Para ello impulsó en 1854 la construcción del primer sanatorio dedicado exclusivamente al tratamiento de la tuberculosis pulmonar, el de Gorbersdorf, Silesia, en los Alpes germanos⁶¹.

⁵⁹ BYRON (1864), pp. 106-107.

⁶⁰ El Club Alpino Británico fue fundado en 1857. Posteriormente, en 1863, se fundaron los Clubs Alpinos de Austria, Suiza e Italia. Estos clubs se encargaron de fomentar las nuevas prácticas de montaña, no solo organizando escaladas, sino también publicando guías, entre otras cosas, en FERNÁNDEZ FÚSTER (1991), p. 83.

⁶¹ BÁGUENA (2011), p. 5.

La creación de estos centros en las montañas favoreció, a su vez, la construcción de carreteras y otras infraestructuras que facilitaron su acceso. No obstante, muchos seguían acudiendo a los antiguos y famosos centros balnearios, como Bath (Inglaterra), Baden-Baden (Alemania), Spa (Bélgica) o Vichy (Francia), no solo para recibir los tratamientos terapéuticos basados en los ricos beneficios de sus aguas, sino también para disfrutar de los entretenimientos que estos ofrecían a sus visitantes⁶².

El mar se convirtió también en otra fuente de salud en esta época, por lo que muchos viajeros acudían a ciudades, como Biarritz (Francia), Brighton (Inglaterra), Santander (España) o San Sebastián (España) para recibir, en sus frías aguas, los ansiados «baños de ola» o «baños de mar»⁶³. Por ejemplo, Fernando Barreda señala que, en 1849: «vinieron a Santander desde el 15 de mayo al 26 de agosto unas tres mil personas, tomándose con dos meses de antelación los asientos de la diligencia desde Madrid a Santander»⁶⁴.

Al igual que ocurría con los centros de montaña o balnearios de tierra adentro, a medida que aumentaba el número de visitantes, también crecía la preocupación de las autoridades locales por acoger a estos, por lo que necesitaron acondicionar estos espacios, no solo con la instalación de casetas en las playas, sino también facilitando los medios de transporte necesarios, como el ómnibus tirado por caballos, para acercar a los viajeros al mar⁶⁵. Igualmente, se crearon importantes establecimientos de juego y entretenimiento, como casinos, teatros, quioscos de música y restaurantes, frecuentados, sobre todo, por una clientela muy adinerada que no solo buscaba la cura de sus enfermedades, sino también la distracción⁶⁶.

La aparición del ferrocarril en la década de 1830 revolucionó por completo el sistema del transporte, no solo de mercancías, sino también de pasajeros. Al respecto, Luis Fernández

⁶² VOGELER y HERNÁNDEZ ARMAND (2018), pp. 95-96.

⁶³ El médico británico Richard Russell (1687-1759) fue el primero en promover con su obra, *Dissertation on the Use of Sea Water on the Diseases of the Glands* (1752), las propiedades curativas del agua de mar y su uso para el tratamiento de diversas enfermedades derivadas, principalmente, del aparato digestivo.

⁶⁴ BARREDA (1930), p. 262.

⁶⁵ BARREDA (1930), p. 262.

⁶⁶ FERNÁNDEZ FÚSTER (1991), p. 128.

Fúster señala que, «el ferrocarril rompió la distancia y multiplicó por cientos de miles los viajeros en todas las direcciones»⁶⁷. Por tanto, a medida que avanzaba el siglo XIX, el ferrocarril se fue imponiendo a los medios clásicos o tradicionales de transporte terrestre⁶⁸, principalmente, en lo que a tráfico de larga distancia se refiere. Y es que, además de la regularidad de su servicio, el nuevo sistema contaba con tres grandes e importantes ventajas, a diferencia de aquellos: 1) mayor velocidad, lo que suponía una reducción de los tiempos del viaje; 2) mayor capacidad o volumen de transporte a un precio menor; y 3) mayor comodidad en los desplazamientos. Karl Baedeker (1801-1859), por ejemplo, hizo referencia a estas cualidades en una carta que dirigió a su padre durante su primer viaje en ferrocarril en 1838:

El 2 de mayo de 1838, a las 9 de la mañana, tomé el tren a Malinas: 6 millas de posta recorridas en 3/4 de hora... Aún no eran las 11 en punto cuando llegamos a Bruselas. Así que habíamos cubierto las doce leguas en dos horas y por eso había pagado 2 francos o 16 libras en un vagón cubierto con asientos tapizados. Pagas tres francos por la diligencia, en la que la pared trasera también está tapizada [...]. La distancia de Amberes a Bruselas es aproximadamente la misma que la de Coblenza a Bonn. Necesito seis horas con el buen correo expreso prusiano y pago 2 Thaler 20 groschen de plata (eso es 80 groschen de plata) por un asiento. Todavía no necesito dos horas en el tren y solo pago 16 groschen de plata. Estos ferrocarriles son una instalación espléndida. Al viajar, el dinero y el tiempo ya no son un problema⁶⁹.

Estas ventajas que aportaba el ferrocarril permitieron, a su vez, la aparición de los primeros viajes organizados. En este caso, es destacable la labor del británico Thomas Cook (1808-1892), que no solo hizo del viajar una actividad más cómoda, con la organización o

⁶⁷ FERNÁNDEZ FÚSTER (1991), p. 119.

⁶⁸ En 1850, Estados Unidos contaba con más de 14.000 km de vías; Francia con 3500 km y Alemania más de 2000. Desde 1830 el volumen de viajeros que utiliza el ferrocarril aumentó progresivamente hasta el final del siglo. En Europa las primeras líneas se construyen desde el interior hasta los puertos del norte con el fin de conectar la producción agrícola y minera con la costa para la explotación, pero pronto, a partir de 1870 la mayoría del de los países del continente habían extendido notablemente las líneas a todas direcciones. En 1900 el total de vías construidas en todo el mundo se acercaba a los 800.000 km, en VOGELER y HERNÁNDEZ ARMAND (2018), pp. 89-90. Con respecto a Estados Unidos, la rápida expansión del ferrocarril se vio beneficiada por el asentamiento de numerosos europeos que emigraron a este país en busca de mayores posibilidades.

⁶⁹ KROHN (1985), pp. 132-133.

preparación previa del mismo, sino que además hizo posible que los sectores de la población con menos recursos o ingresos pudieran viajar aplicando, para ello, tarifas más baratas⁷⁰.

La celebración de eventos, como las Exposiciones Mundiales de Londres en 1851 y 1862 o las de París en 1855 y 1867, fomentaron también los viajes en tren. Una gran cantidad de personas utilizaron el nuevo medio de transporte para desplazarse hasta estas capitales con la intención de asistir a estas exposiciones, fundamentalmente, para realizar transacciones comerciales o disfrutar de un espectáculo único, dado que en estos eventos se concentraban o mostraban los progresos técnicos provenientes de distintas partes del mundo. Estas exposiciones terminaron convirtiéndose en el elemento más importantes de movilización de personas. Cook, por ejemplo, transportó 165.000 personas desde Yorkshire a Londres para asistir a la primera de estas exposiciones⁷¹. Al respecto, Irina Yányshev señala que, «la primera Exposición Universal en Londres de 1851 fue visitada por 6 millones de personas, la de París en 1889 recibió más de 32 millones de habitantes, y la de París de 1900 batió un récord de 50 millones en el período anterior a la Primera Guerra Mundial», datos que reflejó en la siguiente gráfica (Figura 11)⁷².

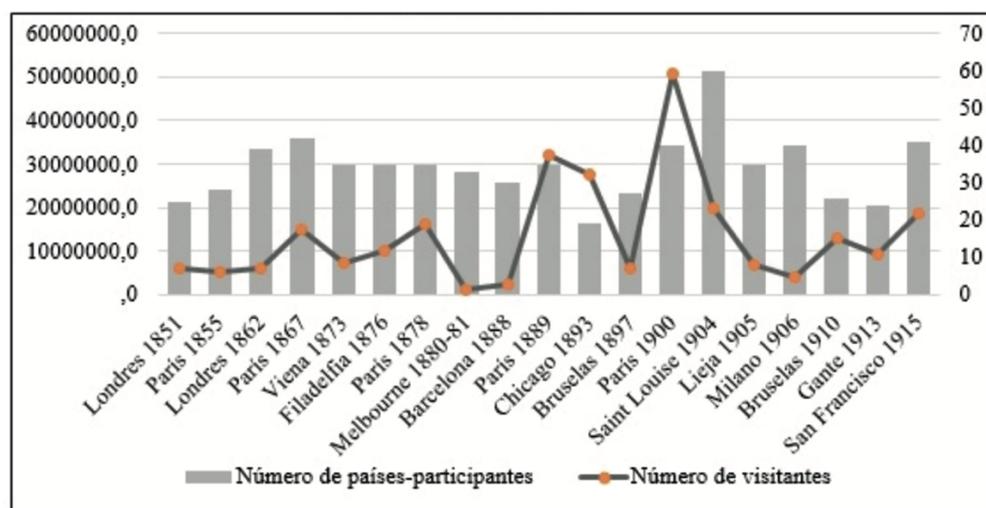


Figura 11. Las Exposiciones Universales, 1851-1915: dinámica de los visitantes y de los países participantes. Extraída de YÁNYSHEV (2021), pp. 5-6. Fuente: Bureau International des Expositions.

⁷⁰ El primer viaje organizado en tren por Thomas Cook, primer agente de viajes a tiempo completo, se produjo en 1841, transportando a un grupo de 570 personas abstencionistas desde la ciudad inglesa de Leicester a Loughborough por el precio de un chelín en un recorrido de unos 35 km, en QUESADA (2007), p. 68.

⁷¹ MÉNDEZ (2006), p. 30.

⁷² YÁNYSHEV (2021), p. 6.

Según Christiane Demeulenaere-Douyère:

Para acoger a los miles de expositores y millones de visitantes, procedentes de todos los países, fue necesario desarrollar grandes e imponentes edificios y magníficos palacios, pabellones y galerías. También fue necesario modernizar la ciudad anfitriona, por ejemplo, desarrollando nuevos medios de transporte como el Metropolitano de París para trasladar al público a la exposición. Su impacto en las ciudades fue grande: contribuyeron a cambiar su aspecto y a desarrollarlas⁷³.

En un cartel titulado, «*The wonder of 1851*» (Anexo 1), James Cook anunció el viaje a la Exposición de ese año. En el cartel mostraba información detallada de los horarios, de los billetes, de los alojamientos y del equipaje. En cuanto a esto último, se indicaba que el equipaje permitido era de 112 libras (50 kg.) para la primera clase, de 100 libras (45 kg.) para la segunda y 56 libras (25 kg.) para los pasajeros de tercera clase.

La agencia de viajes de Cook pronto comenzó a expandirse llegando a dominar el mercado europeo a través de la organización de viajes por Gran Bretaña, Suiza e Italia. Este éxito permitió a Thomas Cook organizar *tours* para pequeños grupos fuera del viejo continente, como a Egipto en 1869⁷⁴. En relación con las giras por este país africano, Paolo Novaresio señala que: «la agencia de Cook se encargaba de todo, incluido el manejo del equipaje, que no podía superar los 90 kilos y los 2 metros cúbicos de volumen»⁷⁵. A diferencia del progreso técnico que estaba experimentando Europa en aquel momento, otras áreas del mundo seguían con un deficiente sistema de transportes y comunicaciones por lo que desplazarse por estos lugares con una gran cantidad de equipaje podía suponer toda una aventura, razón por la que Cook, probablemente, limitara el peso de este.

⁷³ Texto original: «To accommodate these and the thousands of exhibitors and millions of visitors, coming from all countries, it was necessary to develop large, imposing buildings and magnificent palaces, pavilions and galleries. It was necessary also to modernise the host city, for example, by developing new means of transportation such as the Metropolitan in Paris to convey the public to the exhibition. Their impact on cities was great: they helped to change their appearance and to develop them», en DEMEULENAERE-DOUYÈRE (2012), p. 81.

⁷⁴ PIOUFFRE (2009), p. 53.

⁷⁵ NOVARESIO (2010), p. 25.

Egipto se convirtió entonces en uno de los principales destinos, especialmente, para los viajeros de clases altas o acomodadas que se sentían, no solo atraídos por su clima, sobre todo en invierno, sino también por su historia antigua; interés que impulsó, a la vez, las investigaciones arqueológicas en este territorio⁷⁶. El nuevo canal, que facilitaba los desplazamientos desde Europa hacia la India y Extremo Oriente, evitando a los barcos rodear África por el Cabo de Buena Esperanza, supuso un avance importante en la navegación⁷⁷. Cabe señalar que, con respecto a etapas anteriores, esta también había mejorado considerablemente con los Clippers; sin embargo, al ser barcos de vela, su dependencia total a los vientos y demás condiciones climatológicas complicaba la oferta de un servicio regular. Al respecto, Gérard Piouffre señala que: «en 1817, había que calcular entre 35 y 40 días para cruzar el Atlántico, y el viaje podía requerir el doble de tiempo si el barco se encontraba con mal tiempo o con que el viento dejara de soplar»⁷⁸.

La aplicación del vapor a los barcos contribuyó a superar esta situación, ya que el nuevo sistema de propulsión, que terminó relegando a la vela, permitió a las embarcaciones ganar más velocidad y la capacidad de ofrecer un servicio regular a los viajeros, no solo por mar, sino también por ríos y lagos⁷⁹. Asimismo, la incorporación de nuevos adelantos técnicos, como la hélice en 1840 que implicó, además, la adaptación de los cascos a la misma sustituyéndose la madera por el hierro y, posteriormente, por el acero, en su construcción, favorecieron aún más a este medio de transporte que, progresivamente, fue logrando mayor velocidad, mayor capacidad de carga y mayor confortabilidad⁸⁰.

⁷⁶ Durante el siglo XIX se fue completando el proceso de exploración de la Tierra iniciado con la conquista de América a finales del siglo XV. 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, en CAPEL y URTEAGA (1991), p. 23.

⁷⁷ FERNÁNDEZ FÚSTER (1991), pp. 102-104.

⁷⁸ PIOUFFRE (2009), p. 9.

⁷⁹ El volumen anual de viajeros por el Rin en embarcaciones de vapor, por ejemplo, era de 100.000 pasajeros en 1835; en 1840 la cantidad superaba los 500.000; y diez años después excedía del millón, en KROHN (1985), p. 215.

⁸⁰ PIOUFFRE (2009), p. 10. A partir del éxito del *Sirius*, primer barco totalmente de vapor en cruzar el Atlántico en 1838, comenzó una competición por la velocidad entre las compañías de navegación en la línea del Atlántico Norte. Ganar esta carrera, conocida como *Ruban Bleu* o El Lazo Azul, suponía para las navieras gozar de un mayor prestigio y, por tanto, un aumento en la cantidad de reservas. Al respecto, la Cunard Steamship Company fundada en 1839 por Samuel Cunard (1787-1865), fue la primera compañía en lograr el *Ruban Bleu* con su paquebote *Britannia* en 1840, en PIOUFFRE (2009), pp. 99-100.

Además de esto, la navegación se vio también favorecida por la corriente migratoria europea de aquellos años —previa a la gran emigración en masa—. Y es que el siglo XIX no solo estuvo marcado por la expansión de la industrialización sino también por las crisis agrarias que desplazaron a millones de europeos a países, como Estados Unidos o Canadá. Los principales países emisores durante el periodo comprendido entre 1851 y 1920 fueron: Reino Unido e Irlanda, con un total de 13.292 desplazados, seguido de Italia, con 6.387, Alemania con 4.219 y España con 2.477, como se puede observar en la siguiente tabla (Tabla 1):

Países	1851-60	1861-70	1871-80	1881-90	1891-00	1901-10	Total
Alemania	671	779	626	1.342	527	274	4.219
Austria	31	40	46	248	440	1.111	1.916
España	3	7	13	572	791	1.091	2.477
Italia	5	27	168	992	1580	3.615	6.387
Portugal	45	79	131	185	266	324	1.030
R.U. e Irlanda	1.313	1.572	1.849	3.259	2.149	3.150	13.292
Rusia	-	-	58	288	481	911	1.738
Suecia	17	122	103	327	205	324	1.098

Tabla 1. Emigración europea a otros continentes, 1851-1920 (en miles de personas). Elaborada por Santiago de Luxán Meléndez. Fuente: Fontana (2003), p.220.

Por ejemplo, con respecto a la situación en Alemania —que podría hacerse extensible a otros territorios de Europa—, Traugott Bromme señaló lo siguiente:

Los barcos semanales cargados de emigrantes alemanes salen de los puertos alemanes y holandeses, o se trasladan al mundo a través de Francia e Inglaterra [...]. ¡Lo que necesita el alemán es espacio, un campo nuevo y más grande para trabajar! Y eso es lo que ofrece Estados Unidos en una medida ilimitada [...]. La miseria de numerosos habitantes como resultado de esta falta de alimentos es increíble [...]. Impulsados por el hambre, endurecidos por la cresta de la desesperación, algunos ya no consideran pecado robar la comida necesaria [...]. La pobreza aumenta de semana en semana, y ese aumento da como resultado una desmoralización del pueblo⁸¹.

⁸¹ Texto original: «Schiffsladungen deutscher Auswanderer die deutschen und holländischen Häfen, oder ziehen über Frankreich und England der weftlichen Welt zu [...]. Was der Deutsche bedarf ist Raum, ein neues größeres Feld für seine Thätigkeit! und dessen bietet Amerika in un befchränktem Maaße [...]. Das Elend der

El transporte de emigrantes constituía, por tanto, una fuente importante de ingresos para las compañías navieras de la época. Igualmente, el transporte ferroviario se vio beneficiado por este fenómeno puesto que muchos europeos utilizaron el tren para llegar a los puertos desde sus lugares de origen. Cabe señalar que las condiciones en que viajaban estos emigrantes eran deplorables, a diferencia de otros viajeros en primera o segunda clase. El propio Charles Dickens describió esta situación en su obra, *Vida y aventuras de Martin Chuzzlewit* (1844)⁸², de la siguiente forma:

Cualquiera que conservara la alegría en la sección de tercera de aquel noble y veloz paquebote de línea, el Tornillo, se lo debía sólo a sus propios recursos, y embarcaba su buen humor, como su equipaje, sin contribución ni ayuda ninguna de los armadores. Una cabina oscura, baja y asfixiante, rodeada de literas abarrotadas de hombres, mujeres y niños en diversos grados de enfermedad y sufrimiento, no es un lugar de reunión muy animado en ningún momento; pero, cuando está tan abarrotado (como lo estaba la cabina de tercera del Tornillo después de vender todos los pasajes) que los colchones y las camas se amontonan en el suelo hasta acabar con cualquier cosa parecida a la comodidad, la limpieza y el decoro, es probable que opere no sólo como una sólida barrera contra la amabilidad y la templanza, sino como un claro aliciente del egoísmo y el mal humor [...]. Había ingleses, irlandeses, galeses y escoceses; todos con su pequeña reserva de comida y ropa sucia; y casi todos con familia e hijos [...]. Todos los padecimientos domésticos causados por la pobreza, la enfermedad, el destierro, el pesar y una larga travesía con mal tiempo se agolpaban en aquel sitio tan pequeño⁸³.

Además de las dificultades derivadas del transporte, los viajeros, en general, debían afrontar otros problemas o situaciones que podían también entorpecer o ralentizar sus desplazamientos, como el pago de impuestos por uso de puentes y carreteras o los controles

zahlreichen Bewohner der genann ten Gegenden ist in Folge diefer Nahrungslosigkeit fast unglaublich. Die armen Leute leben fast nur von Erdapfeln und einem Getränke, welches sie Kaffee nennen [...]. Som Hunger getrieben, vom Iroke der Verzweiflung verhärtet, hält Mancher es für keine Sünde mehr, die nöthigsten Nahrungsmittel zu stehlen [...]. Faktisch ist es, daß die Armuth sich von Woche zu Woche mehrt, und daß jene Vermehrung eine Demoralisirung des Volkes zur Folge hat», en BROMME (1848), pp. 1-5.

⁸² Esta novela se basa en un viaje que realizó Dickens a Estados Unidos a bordo del paquebote *Britannia*, en 1942.

⁸³ DICKENS (1844), pp. 382-383.

de aduanas⁸⁴. Con respecto a esto último, 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 equipaje⁸⁵. 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 en su *Guide des voyageurs en Europe* o *Guía de viajeros por Europa*:

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 ellos, podría ocurrir que se sustrajera algo del otro. En algunas ocasiones podríamos 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 criado⁸⁶.

A medida que se desarrollaba el sistema de transportes y aumentaba el tráfico de pasajeros también lo hacía la hostelería, si bien, aún en esta época, muchas casas de postas, posadas o ventas, encargadas de dar alojamiento a los viajeros y de atender a los vehículos a lo largo de las rutas y en las ciudades, seguían ofreciendo un pésimo servicio, especialmente aquellas que eran más pequeñas o que se encontraban en zonas más alejadas de los núcleos urbanos.

⁸⁴ La obligación constante de identificarse en todas partes con el pasaporte u otro documento válido expedido por las autoridades competentes, así como las obligatorias cuarentenas, especialmente cuando los viajeros regresaban de los países orientales, suponían otros inconvenientes. No obstante, estas medidas se fueron relajando a medida que avanzaba el siglo XIX.

⁸⁵ Las aduanas representaron un gran obstáculo para la circulación de las personas y de las mercancías en algunos territorios, como Alemania. En este caso, la creación de la Unión Aduanera Alemana en 1834 conllevó a la supresión de las aduanas dentro de este territorio —medida a la que también contribuyó la propia expansión del ferrocarril— y sirvió de base para el proceso de unificación del Imperio dividido, en aquel momento en treinta y nueve estados, en DUMKE (1984), p. 86.

⁸⁶ 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. On s'épargne bien des désagréments et on évite bien des difficultés, si lorsqu'on arrive aux frontières d'un pays sujet aux visites, on prend la précaution de faire plomber ses coffres», en REICHARD (1805), p. 91.

Tal era así que muchas guías de viaje de la época advertían a los viajeros no perder de vista su equipaje durante el tiempo que permanecieran en estos lugares. Para garantizar la seguridad del mismo y la del propio viajero recomendaban, además de armas, el uso de trancas o cerraduras para asegurar la parte interior de la puerta de la habitación del lugar en el que se hospedaran, como señala el Dr. William Kitchener en su libro, *The traveler's oracle* o *El oráculo del viajero*, publicado en 1825: «Las cerraduras de puertas de bolsillo, que son aplicables a casi todo tipo de puertas, pueden salvar en muchas ocasiones la propiedad y la vida del viajero: es conveniente estar siempre provisto de estas cerraduras»⁸⁷.

En esta época, generalmente, los viajeros llevan consigo una gran cantidad de equipaje, no solo por la duración del viaje sino también porque debían llevar todas aquellas cosas que no iban a ser proporcionadas en los lugares de destino. Y es que de estos objetos dependía, en gran medida, la supervivencia y comodidad de los viajeros mientras estuvieran alejados de su hogar. La escritora y viajera británica Mariana Starke (1762-1838) aconsejaba detalladamente en su libro, *Information and Directions for travelers on the Continent* o *Información e indicaciones para viajeros en el Continente* (1824), todo lo que el viajero debía llevar consigo, como sábanas, almohadas, mantas, un mosquitero, candados, una pequeña linterna, toallas, manteles y servilletas, además de cubertería, varias teteras y una azucarera, plumas, tinta y papel, lámparas y una reserva de velas adaptadas a ellas, navajas para afeitar, cepillos de dientes y para el cabello, agujas e hilo, herramientas, pistolas, un botiquín y un sin fin de productos químicos, como éter, ácido sulfúrico, ácido vitriólico diluido, aceite esencial de lavanda, kalium supercarbonatado, entre otras cosas. Starke no solo enumeraba los objetos que debían formar parte del equipaje de los viajeros en aquella época sino también daba indicaciones sobre cómo utilizar estos, como el aceite de lavanda, debía ser distribuido alrededor de la cama para ahuyentar los bichos o las pulgas, o el ácido sulfúrico y vitriólico, utilizados para eliminar las partículas nocivas del agua. Objetos, en definitiva, que debían ser transportados en diversos baúles y bolsas de viaje⁸⁸.

⁸⁷ Texto original: «Pocket door bolts, which applicable to almost all sorts of doors, may on many occasions save the property and the life of the traveller», en KITCHENER (1827), p. 104.

⁸⁸ STARKE (1829), pp. 323-325.

1.3. *El diseño del equipaje en tiempos de la Primera Revolución Industrial: la carpet bag de Pierre Godillot y el baúl plano de Louis Vuitton*

La ampliación de las redes de transportes y la regularidad de sus servicios, así como el aumento de la velocidad y la disminución de los costes del viaje, fueron las principales causas del aumento de la movilidad a partir de la Primera Revolución Industrial. Esta transformación en el panorama de los viajes impactó en el sector del equipaje produciendo cambios significativos en él. Así, comenzó un proceso gradual de transformación del equipaje que atendía, fundamentalmente, a las necesidades de los viajeros, que empezaron a demandar artículos más manejables que facilitaran sus desplazamientos, pero con capacidad suficiente para contener todos aquellos enseres que consideraban indispensables para el viaje, como la ropa, los accesorios y demás objetos personales.

Con el fin de dar respuesta a tales demandas, los *malletier*⁸⁹ o bauleros, nombre por el que eran conocidos los fabricantes de equipaje en aquel momento, comenzaron a diseñar artículos más funcionales, adaptados a los nuevos medios de transporte y a los nuevos ritmos de la vida. En este sentido, una de las aportaciones más importantes en esta época fue la *carpet bag* de Pierre Godillot (1788-1849). El fabricante de equipajes francés creó esta moderna bolsa de viaje, también conocida como *sac de nuit*, en 1826⁹⁰. Hasta ese momento, los viajeros solían transportar sus efectos en una especie de saco de tela de tapicería o de paño de algodón que se ataba en un extremo con una cuerda y que, según George Vuitton, «era parecida a las bolsas que se utilizan hoy en día para el transporte de cartas»⁹¹.

De manera que, en busca de un mayor confort para el viajero, Godillot modificó esta bolsa, reduciendo su tamaño y añadiéndole un pequeño cierre de hierro y dos asas de cuero. La bolsa era más alta que ancha y estaba realizada en tela de tapicería, un tejido que le confería resistencia. Asimismo, destacaba por sus ricos colores y por sus bordados, normalmente, con

⁸⁹ El término francés *malletier* engloba dos antiguos oficios, *layetiers* (cofreros) y *emballeurs* (empaquetadores). Con el tiempo, el término evolucionó, adoptando el nombre de marroquinero, en COINTAT (2006), p. 63.

⁹⁰ COINTAT (2006), p. 40.

⁹¹ Texto original: «était semblable aux poches dont on se sert aujourd'hui pour le transport des lettres», en VUITTON (1849), p. 276.

motivos vegetales o animales domésticos, que evocaban el hogar. Sin embargo, al carecer de estructura interna la bolsa de desplomaba sobre cualquier superficie, razón por la cual Godillot le añadió en 1830 un fondo de cuero y cartón. Posteriormente, en 1836, unió la bolsa a una maleta independiente por medio de unas correas con hebillas. La maleta, al igual que la bolsa, tenía su propia cerradura, y era muy práctica ya que los viajeros podían mantener la ropa doblada en su interior⁹² (Figura 12).



Figura 12. Diseños de *carpet bag*. Godillot Père et Fils. c. 1840. Album d'Articles de Voyages d'après les Modèles. Paris. Fabrique Générale d'Articles de Voyages. Recuperada de <https://www.rareillustratedbooks.com/pages/books/1170/godillot/album-darticles-de-voyages-dapres-les-modeles-de-messieurs-godillot-pere-et-fils-brevetes>. [Última consulta el 18-08-2020].

Godillot cosechó un enorme éxito con este producto y con otros trabajos que fueron muy apreciados, no solo por el público en general, sino también por sus compañeros de profesión, que terminaron por tomar a este precursor del equipaje blando moderno, como un referente en el desarrollo de sus actividades, tal como le sucedió al propio Louis Vuitton⁹³.

Louis Vuitton (1821-1892) fue otro de los pioneros del equipaje moderno, especialmente en lo que a equipaje rígido se refiere, cuyos diseños también inspiraron a otros fabricantes de

⁹² VUITTON (1849), pp. 276-279.

⁹³ BONVICINI (2004), p. 55.

artículos de viaje. Vuitton destacó por ser el primer *malletier* en lanzar al mercado un baúl plano, en concreto, en 1858. Cabe señalar que los baúles utilizados hasta ese momento eran de madera y tenían, en general, un aspecto tosco. Además, muchos solían estar revestidos con piel, normalmente de cerdo, por lo que su olor podía impregnar los enseres del viajero. Por otro lado, la tapa de estos baúles era cóncava o abombada para que los elementos a los que estaban expuestos, como la lluvia, debido a que estos contenedores eran colocados en el techo o en otras partes exteriores del vehículo –como vimos anteriormente–, no estropearan los artículos guardados en su interior, si bien tendían a encharcarse o humedecerse⁹⁴.



Figura 13. Baúl plano gris Trianón. Louis Vuitton. 1858. Recuperado de <http://www.thejewelleryeditor.com/images/louis-vuitton-rectangular-trunk-trianon-grey/>. [Última consulta el 14-08-2020].

En este caso, Vuitton sustituyó el revestimiento de piel del baúl por una lona de color gris, llamada «gris Trianón» (1854). Esta lona la fijó a la caja o montura del baúl, que era de madera de álamo, con una cola que él mismo elaboró a base de harina de centeno y que, además, impermeabilizaba la tela, haciéndola resistente a las inclemencias del tiempo⁹⁵. Además, alargó el baúl y reemplazó la tapa cóncava por una plana adaptándolo, así, a los nuevos medios de transporte (Figura 13). La superficie plana otorga una mayor estabilidad al equipaje y permite apilarlo mejor, con lo cual se aprovecha más el espacio y mejora su

⁹⁴ PASOLS (2012), pp. 51 y 54.

⁹⁵ BONVICINI (2004), pp. 64-65.

seguridad⁹⁶. De manera que Louis Vuitton revolucionó el sector del equipaje con este baúl, más ligero y funcional que todos los modelos anteriores, logrando un gran éxito.

1.4. *La representación artística del equipaje entre 1760-1870: clasificación tipológica*

Las mejoras que experimentaron los medios de transporte y las comunicaciones, así como los avances sociales durante esta época, comprendida entre 1760 y 1870, no solo provocaron cambios en la forma de viajar, sino también en el equipaje, tal y como se puede comprobar en las numerosas obras que sobre esta temática se han realizado. De manera que, con el fin de comprender mejor este fenómeno de los viajes y del equipaje, así como su representación artística, hemos realizado una clasificación tipológica de las cincuenta obras seleccionadas de la base de datos correspondiente a este periodo (Tomo II, cap. 1) teniendo en cuenta tres aspectos o factores claves que influyen en la elección y en el diseño del equipaje, como son: las motivaciones del viaje, el medio de transporte utilizado para los desplazamientos y la seguridad del equipaje.

1.4.1. Motivaciones del viaje

1.4.1.1. Viajes de exploración: científicos y militares

1.4.1.1.1. Exploraciones científicas

Como vimos anteriormente, durante el siglo XIX continuó el proceso de exploración de la Tierra iniciado en el siglo XV. Si bien ahora ese interés por descubrir y estudiar lo desconocido se intensificó aún más por las nuevas necesidades creadas por la Revolución Industrial, como era la búsqueda de materias primas y de nuevos mercados para su producción⁹⁷.

⁹⁶ VUITTON (1984), p. 24.

⁹⁷ CAPEL y URTEAGA (1991), p. 23.

En relación con esto, Alexander von Humboldt (1769-1859) fue uno de esos grandes exploradores que contribuyó con su trabajo al conocimiento del mundo y al avance de la ciencia. El famoso explorador fue representado por Friedrich Georg Weitsch (1758-1828) en su obra, *Bildnis Alexander von Humboldt o Retrato de Alexander von Humboldt* (1806; Staatliche Museen zu Berlin, Berlín, Alemania) (Figura 14). La escena muestra al científico en medio de un paisaje exuberante del río Orinoco (Venezuela)⁹⁸, recolectando un espécimen de una planta exótica, en concreto, *Rhexia speciosa* (Staatliche Museen zu Berlin, 2021). El personaje aparece, además, junto a unos objetos que forman parte de su equipo, como un barómetro y un herbario, además de una chaqueta y un sombrero. Estos objetos no solo determinan la ocupación del personaje, sino también la importancia de sus actos. Cabe señalar que Humboldt estudió la flora y fauna de Venezuela y se dedicó a confirmar con medidas exactas la situación del río del Orinoco y su conexión con el Amazonas a través del río Casiquiare⁹⁹. Weitsch pintó una imagen idealizada del científico ya que su figura aparece impoluta, a pesar de estar en contacto con la tierra recolectando plantas, todo ello con el fin de cuidar la imagen de este personaje y de su importancia como científico¹⁰⁰.

El equipo de los exploradores era muy importante puesto que gran parte del éxito de estas empresas se debía a su impedimenta. En este caso, Humboldt adquirió para su viaje a América una gran variedad de instrumentos científicos, como:

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»)¹⁰¹.

⁹⁸ Al respecto, 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).

⁹⁹ PUIG (2009), pp. 34-40.

¹⁰⁰ PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), p. 131.

¹⁰¹ LUBRICH (2013), p. 88.



Figura 14. *Bildnis Alexander von Humboldt*. Friedrich Georg Weitsch, 1806. Óleo sobre lienzo. 126 x 92,5 cm. Staatliche Museen zu Berlin, Berlín (Alemania). Recuperado de <http://www.smb-digital.de/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=960349&viewType=detailView>. [Última consulta el 26-10-2018].



Figura 15. *Alexander von Humboldt and Bonpland in the Jungle Hut*. Edward Eder, 1858. Óleo sobre lienzo. Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, Berlín (Alemania). Recuperado de https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/Humboldt_and_Bonplant_in_the_Jungle.jpg [Última consulta el 12-12-2017].

Edward Eder (1822-1883) representó algunos de estos aparatos en su obra, *Alexander von Humboldt and Bonpland in the Jungle Hut* o *Alexander von Humboldt y Bonpland en la cabaña de la selva* (1858; Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften, Berlín, Alemania) (Figura 15). El artista muestra en esta pintura a Humboldt y Bonpland en una estación de campo temporal en la selva amazónica junto al Orinoco. Los personajes aparecen, además, rodeados por diversos objetos, como cuadernos, 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 recolectados y los regalos de los indígenas. A diferencia de la obra de Weitsch, Eder muestra una escena más real, como se puede observar en la postura corporal de los personajes, más relajada o informal, en los objetos dispersos por la estación o en los daños que presentan algunos baúles, probablemente por su carga y descarga. De

manera que este artista no evadió la realidad, sino que mostró al científico en plena investigación, resaltando su importancia como científico aplicando luz sobre su figura diferenciándolo, así, del resto de elementos que componen la obra.

1.4.1.1.2. Exploraciones militares

1.4.1.1.2.1. Ejército de tierra

Durante esta época se produjeron diversos conflictos que implicaron el desplazamiento de las tropas a lugares lejanos, como sucedió con las guerras napoleónicas (1803-1815). Con relación a esto, el artista francés Adolphe Roehn (1780-1867) realizó una obra titulada, *Bivouac de Napoleon sur le champ de bataille de Wagram. Nuit du 5 au 6 juillet 1809* o *Vivac de Napoleón I en el campo de batalla de Wagram, noche del 5 al 6 de julio de 1809* (1810; Musée National des châteaux de Versailles et de Trianon, Versailles, Francia), que se enmarca en el contexto de esas guerras (Figura 16). La obra muestra el ambiente en un campamento francés la noche antes de la batalla de Wagram (Austria) en la que el ejército francés se enfrentó al austriaco. En el centro de la composición, Napoleón aparece sentado junto a un fuego, meditando con los ojos cerrados y con una pierna sobre una mesa sobre la que se encuentran algunos mapas y una vela encendida. Asimismo, un grupo de oficiales observa atentamente al emperador a cierta distancia. En el lado izquierdo de la imagen, un militar escribe cartas sentado en una mesa bajo la luz de una vela, sobre la que aparecen elementos de escritura (papel, pluma y tintero), además de cartas lacradas, un plato con comida y una botella. Al lado de la mesa, en el suelo, descubrimos un baúl abierto al igual que los representados en el lado derecho, de los que dos hombres uniformados han extraído algunos utensilios de cocina y de servicio de mesa, como platos metálicos y un caldero. El resto de los soldados representados por Roehn aparecen descansando, comiendo o bebiendo.

La alimentación y el descanso son dos aspectos importantes en el ámbito militar por la repercusión que estos tienen en el rendimiento de los soldados durante el desarrollo de sus actividades. En relación con esto, Napoleón se interesó por estas cuestiones logísticas entendiendo que era necesario aumentar la movilidad de las tropas para disminuir los

problemas de abastecimiento que pudieran surgir en estas. Y es que en aquella época las campañas militares implicaban, normalmente, largos desplazamientos¹⁰².



Figura 16. *Bivouac de Napoleon sur le champ de bataille de Wagram. Nuit du 5 au 6 juillet 1809*. Adolphe Roehn, 1810. Óleo sobre lienzo. 229 x 228 cm. Musée National des châteaux de Versailles et de Trianon, Versailles (Francia). Recuperado de <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/000PE005073>. [Última consulta el 10-07-2020].

En este caso, el uso de mochilas, práctica que se extendió entre la mayoría de los ejércitos europeos durante el siglo XIX¹⁰³, favorecía la movilidad de las tropas, tal y como lo representó Hippolyte Bellangé (1800-1866) en su obra, *Crossing the ford* o *Cruzando el paso* (c. 1837; The Wallace Collection, Londres, Inglaterra) (Figura 17). La escena muestra la

¹⁰² WIKIPEDIA (2021).

¹⁰³ SELHEIM (2010), p. 144.

marcha de un regimiento de granaderos franceses cruzando un pequeño arroyo, algunos a pie, otros a caballo o en carro. Los soldados llevan en su espalda unas mochilas de piel que no solo les facilitaba la movilidad, sino también el uso de las armas. Además de esto, el artista representó otros elementos típicos que formaban parte del equipo de los militares, como los instrumentos musicales. El tambor que porta uno de estos hombres solía utilizarse para alentar a las tropas o dar órdenes. No obstante, Bellangé utiliza la luz para destacar el grupo de figuras que aparece en el centro de la composición formado, concretamente, por una cantinera y sus hijos que son ayudados, a su vez, por un granadero a cruzar el arroyo. Cabe señalar que es probable que este sea su esposo, ya que estas mujeres, normalmente, debían casarse con algún miembro del regimiento donde desempeñaran su labor, es decir, la venta de alimentos y bebida a los soldados que no eran suministrados por el ejército¹⁰⁴. La mujer, que permanece sobre un caballo sujetando las riendas y a un bebé, lleva un pequeño barril o *tonnelet* colgado del cuello que, junto a los cazos, tazas y calderos de estaño o cobre, formaban parte del equipo habitual de las cantineras, tal y como se puede observar en esta obra. Por otro lado, uno de sus hijos lleva una cesta de mimbre, normalmente donde se transportaba la comida, y una cabra que era utilizada por estas mujeres para vender leche o carne fresca a los soldados.

Se trata, en definitiva, de una obra romántica, con algunos elementos escasamente definidos y una luz que se presenta como un elemento de expresión; esto se puede observar en el tránsito de una luz cálida en el lado derecho de la composición, de donde parten estos hombres y mujeres, hacia una luz más fría, en el lado izquierdo de la imagen en la que se representa, además, un cielo tormentoso. Bellangé, a través de esta transición, «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»¹⁰⁵.

¹⁰⁴ HOLMBERG (2020).

¹⁰⁵ PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), p. 136.



Figura 17. *Crossing the ford*. Hippolyte Bellangé. c.1837. Óleo sobre lienzo. 53,5 x 64,3 cm. The Wallace Collection, Londres (Inglaterra). Recuperado de <https://wallacelive.wallacecollection.org:443/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=65515&viewType=detailView>. [Última consulta el 12-07-2020].

1.4.1.1.2.2. Marineros

Dentro del ámbito militar, también es reseñable el bagaje del marino, como el representado por Edwin Frederick Holt (1830-1912) en *The sailor boy home from the war* o *El joven marino regresa de la guerra* (1858; Ferens Art Gallery, Kingston upon Hull, Inglaterra) (Figura 18). En la escena, un joven marino se reencuentra con su familia en el interior de una estancia. Una escena similar fue también representada por George Smith (1829-1901) en *Sailor's return* o *El regreso del marino* (1859; Calderdale Metropolitan Borough Council, Yorkshire, Inglaterra) (Figura 19). Smith muestra, en este caso, a un marino más maduro

siendo recibido calurosamente por su esposa e hija, mientras una señora mayor muestra sorpresa ante tal acontecimiento. En ambas escenas, un porteador se encarga de llevar el baúl con las pertenencias de estos viajeros al interior de las casas. El baúl del marino, a diferencia del baúl convencional, solía ser una construcción más tosca y sus asas eran de cuerda trenzada, como se observa en la imagen¹⁰⁶. Estas obras son, en general, muy emotivas y transmiten la alegría que produce el reencuentro con familiares después de regresar de un largo viaje reflejado, además, en esos pesados baúles.



Figura 18. *The sailor boy home from the war*. Edwin Frederick Holt. 1858. Óleo sobre lienzo. 64 x 76,5 cm. Ferens Art Gallery, Kingston upon Hull (Inglaterra). Recuperado de <https://wallacelive.wallacecollection.org:443/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=65515&viewType=detailView>. [Última consulta el 29-10-2018].

¹⁰⁶ Este tipo de baúles que tenían, además, varias funciones, ya que podía servir de mesa o asiento durante el viaje, terminó siendo sustituido por las bolsas de lona más ligeras y fáciles de transportar.



Figura 19. *Sailor's return*. George Smith. 1859. Óleo sobre lienzo. 26 x 30,8 cm. Calderdale Metropolitan Borough Council, Halifax (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/the-sailor-boy-home-from-the-war-78621/search/terms:hat/page/167/view_as/grid. [Última consulta el 07-10-2018].

1.4.1.2. Viajes por necesidad: la emigración

El fenómeno de la emigración se reflejó en numerosas obras, como *Tyske utvandrere på kirkegården* o *Emigrantes alemanes en el cementerio* (1846; Nasjonalmuseet, Oslo, Noruega), de Carl Wilhelm Hübner (1814-1879) (Figura 20). En la escena, una familia de emigrantes, con rostros tristes, visita una tumba momentos antes de su partida. Los personajes aparecen acompañados por su equipaje formado por 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, «Londres» y «New York». En el fondo de la composición, otras personas se preparan para emprender su camino llevando consigo sus efectos personales en fardos, hatillos y baúles. Hübner se interesó por mostrar a través de sus obras la vida cotidiana de

los campesinos de Düsseldorf (Alemania), lugar en el que residía desde 1837¹⁰⁷, así como los problemas sociales que los afectaban.



Figura 20. *Tyske utvandrere på kirkegården*. Carl Wilhelm Hübner. 1846. Óleo sobre lienzo. 127 x 164 cm. Nasjonalmuseet, Oslo (Noruega). Recuperado de <https://www.nasjonalmuseet.no/samlingen/objekt/NG.M.00159#>. [Última consulta el 22-10-2018].

En, *The emigrant's last sight of home* o *La última vista del hogar de los emigrantes* (1858; Tate Britain, Londres, Inglaterra) (Figura 21), Richard Redgrave (1804-1888) representó la partida de una familia de emigrantes ingleses junto a su equipaje en una zona rural. El padre se despide de los vecinos levantando un brazo mientras lleva consigo una bolsa de colgando de un asa y con herramientas en su interior. El resto de la familia permanece a su lado junto a otros elementos que forman parte de su equipaje, como un paraguas negro, un sombrero,

¹⁰⁷ BLANCKARTS (1881), pp. 270-271.

una pequeña cesta de mimbre y un caballo de madera, que serviría de entretenimiento a los niños durante el viaje. En relación con esto, son pocas las obras sobre la temática del viaje y el equipaje en las que se puede identificar un objeto vinculado, específicamente, al equipaje de un niño. Al respecto, Daniel Thomas Cook señala 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, considerados como dignos de ser salvados o registrados en gran medida por los adultos¹⁰⁸.



Figura 21. *The emigrant's last sight of home*. Richard Redgrave, 1858. Óleo sobre lienzo. 67,9 x 98,4 cm. Tate Britain, Londres (Inglaterra). Recuperado de <https://www.tate.org.uk/art/artworks/redgrave-the-emigrants-last-sight-of-home-t02110>. [Última consulta el 07-10-2018].

¹⁰⁸ 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», en COOK (2012), p. 585.

Asimismo, en el lado derecho de la composición, aparece el equipaje más pesado de esta familia sobre un carro formado, fundamentalmente, por dos baúles, un arca, un fardo y una lechera. El aspecto desgastado de los baúles y del sombrerero fue el recurso que utilizó el artista para revelar el estado de miseria de estas personas denunciando, así, su situación.

1.4.1.3. Viajes por motivos profesionales: institutrices y sirvientas

1.4.1.3.1. Institutrices

Los viajes también se podían realizar por motivos laborales, tal y como lo reflejó el artista ruso Vasily Perov (1833-1882) en su obra, *Arrival of the governess to merchant house* o *La llegada de la institutriz a la casa del comerciante* (1866; The Tretyakov Gallery, Moscú, Rusia) (Figura 22). Perov representó el frío recibimiento que una familia acomodada hace a su nueva institutriz recién llegada en el interior de su hogar. La joven, que aparece de pie y con la cabeza inclinada ante una familia que la mira con cierto recelo, sujeta su carta de presentación con nerviosismo mientras su equipaje, formado por una gran maleta con correas y asas de cuero negro y un sombrerero, permanece en el suelo junto a una puerta a través de la cual se asoman los tres sirvientes de la casa que observan la escena con curiosidad. Perov muestra en esta obra la dura realidad que vivían muchas mujeres en la época, que se veían obligadas, por su precariedad económica, a trabajar como institutrices para poder subsistir o mantenerse. Al respecto, Marcelline Hutton señala que:

Desde la época de las Grandes Reformas, comenzando con la Liberación de los campesinos en 1861, algunas mujeres rusas soñaron con ser doctoras, farmacéuticas o maestras para ayudar a los campesinos oprimidos. Sin embargo, muchas otras, que carecían de educación universitaria y solo se graduaron en la clase más alta de un *gymnasium* o escuela secundaria, se convirtieron en institutrices o maestras en una escuela de niñas. Su vida laboral no era envidiable y su salario deplorable¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Texto original: «From the time of the Great Reforms, beginning with the freeing of the serfs in 1861, some Russian women dreamed of becoming doctors, pharmacists, or teachers to help downtrodden peasants. However, many others, who lacked university education and only graduated from the highest class of a *gimnaziya* or secondary school became governesses or schoolteachers in a girl's school. Their work lives were not enviable, and their pay deplorable», en HUTTON (2013), p. 178.

No obstante, la pérdida del padre, o la falta de pretendientes, también podía llevar a las mujeres a esta situación de la que se hace eco Perov, plasmándola en el lienzo con el propósito de llamar la atención y sensibilizar al espectador sobre este delicado tema.



Figura 22. *Arrival of the governess to merchant house*. Vasily Perov, 1866. Óleo sobre lienzo. 44 x 53,3 cm. The Tretyakov Gallery, Moscú (Rusia). Recuperado de http://artrussia.ru/en/picture_rarity/177. [Última consulta el 09-10-2018].

1.4.1.3.2. Sirvientas

Además del puesto de institutriz, el servicio doméstico fue otro de los trabajos más comunes para las mujeres de la época. Esta realidad cotidiana compartida por muchas mujeres en el siglo XIX fue reflejada por Richard Redgrave en su obra, *Going to Service* o *Ir al Servicio*

(1843; Speed Art Museum, Kentucky, Estados Unidos) (Figura 23). El artista británico, que hasta aquel momento había centrado su producción en la representación de paisajes, temas históricos y literarios¹¹⁰, rompió esa dinámica incluyendo temas sociales como, en este caso, la situación de aquellas mujeres que, forzadas por circunstancias económicas adversas, debían abandonar sus hogares y sus familias afrontando, así, un futuro incierto sin la protección de estos¹¹¹.



Figura 23. *Going to Service*. Richard Redgrave, 1843. Óleo sobre lienzo. 78,7 x 101cm. Speed Art Museum, Kentucky (Estados Unidos). Recuperado de <https://www.speedmuseum.org/collections/going-to-service/> [Última consulta el 9-10-2018].

En la escena, una joven se despide de su madre y de su hermana menor en el interior de una estancia modesta. La madre aparece sentada con un vestido negro junto a una mesa con varios

¹¹⁰ CLAXTON (2021).

¹¹¹ ALEXANDER (2003), p. 59.

medicamentos, por lo que se trata de una mujer enferma y viuda, mientras la niña se muestra cabizbaja sujetando el brazo de su hermana mayor. En el lado izquierdo de la composición, un hombre permanece de pie al lado del equipaje de esta viajera formado por un gran baúl de madera que está atado con unas cuerdas. Además del baúl, aparece un paraguas negro apoyado en una silla y otro baúl más pequeño en el suelo con una etiqueta que lleva inscrito el nombre «Jane Homelove»¹¹² y sobre el que se encuentra, además, una pequeña cesta con algo en su interior. En el lado derecho de la imagen, a través de una ventana, se observa un carruaje con varias mujeres esperando por la joven cuya figura destaca de las demás por su vestimenta y por la luminosidad que esta irradia. Se trata, por tanto, de una obra rica en detalles, como el cartel de la Catedral de San Pablo de Londres representado en una de las paredes de la sala, elemento que aparece en muchas pinturas victorianas de prostitutas¹¹³ y que, aquí, podría ser una advertencia de lo que le podría pasar a estas mujeres en caso que no encontraran empleo¹¹⁴.

Las fuentes consultadas vinculan esta obra al trabajo de la mujer en el servicio doméstico. No obstante, cabe señalar que la elección de estos temas por Redgrave pudieron no ser fruto del azar debido a que el propio artista vivió una situación similar con su hermana Jane, que trabajó como institutriz y murió joven¹¹⁵. El nombre Jane aparece, como vimos, registrado en la etiqueta del baúl por lo que este pudo haberse inspirado en la propia despedida de su hermana para la realización de esta obra y que el joven representado sea, incluso, él mismo. Independientemente de esto, y al igual que sucedía con Perov, Redgrave trató de captar la atención de los espectadores mostrándoles las injusticias o las situaciones complicadas por las que pasaban muchas mujeres en aquel momento, mujeres que podían ser la hermana, la madre o la esposa de cualquiera de estos. El uso de expresiones tristes o melancólicas de los personajes enfatiza esta idea.

¹¹² SPEED ART MUSEUM (s. f.).

¹¹³ En el lugar actual de la Catedral de San Pablo en Londres se encontraba la antigua iglesia de San Pablo que fue destruida por el Gran Fuego de Londres en el siglo XVII. El pasillo de esta iglesia, conocido como «el paseo de Pablo», era un centro social y de negocios frecuentado por prostitutas, esto explicaría la relación entre la catedral y la prostitución, en ALAMY (2021).

¹¹⁴ SPEED ART MUSEUM (s. f.).

¹¹⁵ VICTORIA AND ALBERT MUSEUM (2021).

1.4.1.4. Viajes por motivos culturales: el *Grand Tour*, los artistas viajeros y las compañías de espectáculos itinerantes.

1.4.1.4.1. El *Grand Tour*

Hemos escogido para representar este modo de viajar, dos obras que ponen de modo negativo, en evidencia, a las guías de viaje. El *Grand Tour* era el viaje de tipo cultural más destacado, desde sus inicios a finales del siglo XVI hasta el siglo XIX, momento en que esta práctica cayó en desuso¹¹⁶. Esta modalidad de viaje implicaba, normalmente, el desplazamiento de una gran cantidad de equipaje, debido a su propia duración, ya que podía llegar a ser de meses o, incluso, de varios años. La observación de monumentos y paisajes se convirtió, así, en el objetivo principal de aquellos viajeros que buscaban enriquecerse culturalmente¹¹⁷. Esta imagen fue la elegida por muchos artistas para representar los viajes del *Grand Tour*, si bien algunos le dieron un tratamiento diferente, como el artista alemán, Karl Ludwig Schubart (1820-1889) en la obra, *English Travelers* o *Viajeros ingleses* (1859; Kunstsammlungen der Stadt Nürnberg, Núremberg, Alemania) (Figura 24).

En la escena, un grupo de viajeros descansa de su recorrido por un paisaje rocoso. Los personajes, elegantemente vestidos, parecen absortos en la lectura de sus guías de viaje de tapa roja y letras doradas, probablemente se trate de guías Baedeker, ignorando completamente las indicaciones que les hace su guía. Estos nuevos útiles de viaje formaban parte habitual del equipaje de los viajeros por la importante ayuda que proporcionaban. Podemos equipararlas a la sombrilla que sujeta uno de los turistas para protegerse del sol, o a los prismáticos que lleva otro de estos viajeros para observar mejor el paisaje, algo que no se refleja en esta obra. El artista, en este caso, representó una escena de viaje con muchos detalles, con la que pretendía poner en evidencia el poco interés o la desidia que algunos turistas mostraban hacia las culturas extranjeras¹¹⁸.

¹¹⁶ BRILLI (2021), p. 9.

¹¹⁷ FARALDO y RODRÍGUEZ LÓPEZ (2014), p. 81.

¹¹⁸ GOOGLE ARTS & CULTURE (2021).



Figura 24. *English Travelers*. Karl Ludwig Schubart. 1859. Óleo sobre lienzo. Kunstsammlungen der Stadt Nürnberg, Núremberg (Alemania). Recuperado de <https://artsandculture.google.com/asset/english-travelers-carl-ludwig-schubart/KgHNj6Pi-Zy8UA>. [Última consulta el 06-02-2021].



Figura 25. *Travellers in Venice*. Wilhelm Marstrand. 1854. Óleo sobre papel. 35,3 x 26,4 cm. Den Hirschsprungske Samling, Copenhague (Dinamarca). Recuperado de [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), [Última consulta el 24-12-2018].

En, *Travellers in Venice* o *Viajeros en Venecia* (1854; Den Hirschsprungske Samling, Copenhague, Dinamarca) (Figura 25), Wilhelm Marstrand (1810-1873) representó, durante una estancia en Italia¹¹⁹, a una pareja de mediana edad paseando en góndola por uno de los canales de Venecia junto a su perro. En este caso, la mujer muestra su sorpresa ante su marido después de ver que este se ha quedado dormido sujetando una guía de viajes de portada roja. Al respecto, Miguel Khatchikiann señaló que, el fin u objetivo de las guías era perpetuar en los viajeros modernos «el modelo de turismo “cultivado” propio de la aristocracia, y su supuesto didactismo conseguía, sin proponérselo, esterilizar la iniciativa»¹²⁰. De manera que Marstrand, a través de esta pintura expresiva y de líneas difusas reflejó, con sátira, ese intento frustrado de alienación del viajero burgués¹²¹.

1.4.1.4.2. Los artistas viajeros

La imagen del viajero burgués anteriormente citado se contrapone a la de muchos artistas que viajaron en esta época a las principales ciudades del arte, como Roma, para completar o mejorar su formación en las academias o simplemente para buscar la inspiración en estas ciudades antiguas. Uno de esos artistas fue León Cogniet (1794-1880) quien, tras ganar el Gran Premio de Roma, viajó desde París hasta la capital de Italia en 1817 para realizar una estancia de cinco años en dicha ciudad¹²². En la obra, *The artist in his room at the Villa Medici, Roma* o *El artista en su habitación de Villa Médicis, Roma* (1817; The Cleveland Museum of Art, Cleveland, Estados Unidos) (Figura 26), Cogniet se representó a sí mismo en el interior de su habitación en la Villa Medici, lugar que albergaba la sede de la Academia de Francia en Roma y que acogió al artista durante su periodo de formación.

¹¹⁹ VILLUMSEN (2020).

¹²⁰ KHATCHIKIANN (2000), p. 155; PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), pp. 144 y 146.

¹²¹ PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), p. 146.

¹²² REWALD (2011), p. 96.



Figura 26. *The artist in his room at the Villa Medici, Roma*. León Cogniet, 1817. Óleo sobre lienzo. 44,5 x 37 cm. The Cleveland Museum of Art, Cleveland, Ohio (Estados Unidos). Recuperado de http://www.clevelandart.org/art/1978.51?collection_search_query=León+Cogniet&op=search&form_build_id=jyEkmJi2XLXqwNgcwuCkf0Gde_KmAVo3cX83sxsOKIA&form_id=clevelandart_collection_search_form. [Última consulta el 06-01-2019.].

En la escena, Cogniet aparece leyendo una carta junto a una gran ventana abierta a través de la cual se observa una vista luminosa del apacible jardín de la villa. Esta imagen contrasta, a su vez, con los tonos apagados (grises y oscuros) del interior de la habitación que está decorada con un escudo con dos espadas cruzadas y un yelmo medieval colgados en la pared, como se puede ver en el lado izquierdo de la composición y que recuerda al espectador la importancia de la historia para este artista. Además, aparecen en la escena varios elementos relevantes que formaron parte del equipaje de Cogniet y, como señala Sabine Rewald, «dan peso a la idea de recién llegado»¹²³. Estos elementos son: un sombrero de piel situado sobre una silla junto a un abrigo y un bastón, así como una guitarra colgada en la pared y un baúl semicubierto por una lona marrón en el suelo. El gran tamaño del baúl evoca la larga duración de su viaje mientras que el escritorio, representado en el fondo de la composición, con varios libros, papeles y una pluma sobre él, muestra la razón o el motivo del viaje, el estudio.

Otro ejemplo lo encontramos en, *The Meeting* o *La Reunión* (1854; Musée Fabre, Montpellier, Francia) (Figura 27), de Gustave Courbet (1818-1877). La obra muestra el acercamiento del artista a la naturaleza en busca de inspiración para sus composiciones, tendencia que rompía con el arte del periodo, en el que la mayoría de los temas derivaban de la literatura romántica o de la antigüedad clásica.

Courbet, recién llegado de Ornans (Francia) en una diligencia de color amarillo, como se puede observar en la escena, se encuentra con el coleccionista de arte y mecenas Alfred Bruyas (1821-1877) que aparece, a su vez, acompañado de su perro y un sirviente, en un camino polvoriento a las afueras de Montpellier (Francia), lugar en el que el artista pintó varios paisajes marinos¹²⁴. Courbet se representó a sí mismo vestido de manera informal –ropa cómoda para viajar–, con una camisa blanca de mangas largas, un sombrero de fieltro gris, un bastón de senderismo, y con el material necesario para capturar la imagen *in situ*¹²⁵, como es la caja-caballote de campo que lleva unida a una mochila rígida de cuero con bolsillos laterales que carga sobre su espalda y sobre la cual aparece, además, una sombrilla

¹²³ REWALD (2011), p. 96.

¹²⁴ RIAT (2012), p. 90.

¹²⁵ Cabe señalar que no todos los artistas completaban la obra al aire libre; muchos solo realizaban bocetos o apuntes del natural para, posteriormente, completar el trabajo en sus respectivos estudios.

y un asiento plegable semicubiertos por su abrigo. Courbet, a diferencia de otros artistas de su época, decidió seguir su propio camino defendiendo el estilo realista, es decir, representando hechos cotidianos en sus lienzos, como el encuentro casual entre amigos o conocidos alejándose, así, del arte académico.



Figura 27. *The Meeting*. Gustave Courbet, 1854. Óleo sobre lienzo. 132 x 150 cm. Musée Fabre de Montpellier Méditerranée Métropole Montpellier (Francia). Recuperado de http://floramusee.montpellier3m.fr/flora/servlet/PhotoManager?recordId=musee%3AMUS_PHOTO%3A888&idocsId=ged%3AIDOCs%3A1774&resolution=HIGH. [Última consulta el 07-10-2018].

1.4.1.4.3. Las compañías de espectáculos itinerantes



Figura 28. *Bakom kulisserna*. Carl Henrik d'Unker. 1863. Óleo sobre papel. 118 x 162 cm. Gothenburg Museum of Art, Gotemburgo (Suecia). Recuperado de <http://emp-web-34.zetcom.ch/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=22233&viewType=detailView>. [Última consulta el 09-10-2018].

El circo fue otro de los fenómenos culturales relevantes en esta época. En, *Bakom kulisserna* o *Entre bastidores* (1863; Gothenburg Museum of Art, Gotemburgo, Suecia) (Figura 28), Carl Henrik d'Unker (1828-1866) muestra a una de estas compañías en el interior de una sala preparándose para su próxima actuación. Los personajes aparecen rodeados por su equipaje, compuesto por disfraces, instrumentos musicales, aros, pelotas y pinturas o maquillaje; un sin fin de objetos que fueron transportados en grandes baúles de madera y en maletas de cuero como se observa en la pintura. El gran volumen de equipaje de esta compañía subraya el carácter itinerante de la misma.



Figura 29. *Fahrende Komödianten*. Carl Spitzweg, c. 1839. Óleo sobre lienzo. 32,5 x 38,2 cm. Colección privada. Recuperado de https://www.kollerauktionen.ch/en/119607-0001----1156-spitzweg_-carl-unterpfaeffen-1156_60780.html?RecPos=8. [Última consulta el 23-12-2018].

En, *Fahrende Komödianten o Comediantes ambulantes* (Reisende Komödianten) (c. 1839; Colección privada) (Figura 29), Carl Spitzweg (1808-1885) representó a una de esas compañías de espectáculos en pleno viaje. En la escena, algunos personajes viajan en un carro que transporta, además, el pesado equipo que utilizan en sus actuaciones. Asimismo, tres hombres tratan de empujar y animar al caballo para que consiga subir la cuesta de un camino algo accidentado. Spitzweg muestra una de las dificultades que debían afrontar estos viajeros como era la precariedad de la infraestructura vial en muchas áreas, sobre todo rurales, aún a finales de la década de 1830.

1.4.1.5. Viajes deportivos: el alpinismo



Figura 30. *Paysage du Susten en Suisse*. Auguste Xavier Leprince. 1824. Óleo sobre lienzo. 81,5 x 105 cm. Musée du Louvre, París (Francia). Recuperado de <https://collections.louvre.fr/ark:/53355/cl010066540>. [Última consulta el 29-10-2018].

El cambio de actitud frente a la montaña, o a la naturaleza en general, durante esta época, favoreció la aparición de nuevas prácticas, como el alpinismo. En *Paysage du Susten en Suisse* o *Paisaje de Susten en Suiza* (1824; Musée du Louvre, París, Francia) (Figura 30), Auguste Xavier Leprince (1799-1826) representó a un grupo de viajeros y a su guía descansando en el paso de montaña de Susten, por el que transita, además, un pastor con su rebaño. Los personajes, vestidos con ropa de montaña, como polainas, abrigos, gorros, etc., llevan también entre su equipo unos paraguas que usan para protegerse de la lluvia y de la nieve, lápiz y cuaderno para plasmar lo que les llama la atención durante su recorrido y que, en el futuro, les serviría para recordar las experiencias y emociones que experimentaron en

sus viajes, bastones de senderismo y unas mochilas de cuero que facilitaba los movimientos por la montaña. De manera que este artista francés muestra la realidad del alpinismo en sus primeros tiempos, y como el equipo se fue adaptando al entorno. Asimismo, Leprince acerca al espectador a las montañas a través de esta obra mostrando su belleza y grandeza¹²⁶.



Figura 31. *Passage du Mont Saint Bernard*. Eugène Charles François Guérard, 1850. Litografía a color. 37,3 x 46,5 cm. Bibliothèque Nationale de France, París (Francia). Recuperado de <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530271086.item>. [Última consulta el 22-12-2018].

No obstante, este tipo de viajes no estaba exento de peligros, como plasmó Eugène Charles François Guérard (1821-1866) en, *Passage du Mont Saint Bernard* o *Pasaje del Monte San Bernardo* (1850; Bibliothèque Nationale de France, París, Francia) (Figura 31). En esta litografía a color, Guérard muestra a un grupo de hombres y mujeres, elegantemente vestidos,

¹²⁶ RABUT (1988), p. 133.

tratando de levantarse después de una caída en la nieve durante su paso por el puerto de montaña de San Bernardo en los Alpes, en la frontera entre Francia e Italia. Algunos personajes llevan consigo unas mochilas cuadradas con correas en la espalda, además de paraguas, cantimploras y bastones de senderismo o *trekking*. Guérard, al igual que Leprince, muestra el gusto de la época por la aventura en la montaña y, por tanto, los inicios del alpinismo.

1.4.1.6. Viajes por motivos religiosos: la peregrinación



Figura 32. *Les Pèlerins de Sainte Odile*. Gustave Brion. 1863. Óleo sobre lienzo. 130 x 200 cm. Musée Unterlinden, Colmar (Francia). Recuperado de <https://www.musee-orsay.fr/fr/oeuvres/les-pelerins-de-sainte-odile-69677>. [Última consulta el 24-12-2018].

La peregrinación a los lugares de devoción continuaba siendo una de las formas de movilidad en esta época. En, *Les Pèlerins de Sainte Odile* o *Los peregrinos de Santa Odilia* (1863; Musée Unterlinden, Colmar, Francia) (Figura 32), Gustave Brion (1824-1877) muestra a un grupo de peregrinos con dirección a la Abadía del Monte de Santa Odilia (Francia), descansando en medio de un bosque oscuro. En este caso, las condiciones del viaje los han

obligado a viajar con un equipaje reducido, en el que se incluye libros de plegarias, hatillos y bastones que utilizan de apoyo. El artista muestra una imagen realista de la peregrinación a través de una composición viva y rica en detalles.



Figura 33. *El peregrino*. Agapito López San Román. c.1835. Óleo sobre lienzo. 122 x 165 cm. Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, Albacete (España). Recuperado de <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/el-peregrino/6f972884-30ea-44ff-85a7-ae1cf82e8fec?searchid=f493d4e2-0d96-9d40-4320-d36eb5caf637>. [Última consulta el 07-10-2018].

A diferencia de Brion, otros artistas representaron a los peregrinos con los elementos típicos de un peregrino medieval, como muestra Agapito López San Román (1801-1873) en su obra, *El peregrino* (c.1835; Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, Albacete, España) (Figura 33). El artista español representó en esta pintura perteneciente al Prado disperso, a un peregrino descansando en el interior de una estancia en la que es acogido por una familia que le ofrece alimentos y vino. El personaje aparece ataviado con una túnica decorada con conchas de vieira, 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. San Román realizó, en definitiva, una composición de estilo neoclásico, equilibrada, de pinceladas firmes y uniformes. A través de esos elementos que acompañan al viajero, el artista recuerda al espectador que la peregrinación es un acto de penitencia y reconciliación con Dios.

1.4.2. Medios de transporte

1.4.2.1. Transportes terrestres

1.4.2.1.1. Viajes a pie

Aquellos que optaban por realizar sus desplazamientos a pie debían llevar un equipaje ligero, adaptado a esta forma de viajar, como muestra Jean-Léonard Lugardon (1801-1884) en su obra, *The wounded traveller halting* o *El viajero herido deteniéndose* (c. 1850; Victoria and Albert Museum, Londres, Inglaterra) (Figura 34). En la escena, una mujer presta su 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, *Pilgrims in Rome* o *Peregrinos en Roma* (1842; Muzeum Narodowe, Poznan, Polonia) (Figura 35). Durante mucho tiempo, como vimos, este fue el tipo de bolsa que los viajeros solían utilizar, hasta que Godillot mejoró su diseño. No obstante, los viajeros de escasos recursos seguían utilizando el antiguo modelo, como se observa en estas obras.



Figura 34. *The wounded traveller halting*. Jean-Léonard Lugardon, c. 1850. Óleo sobre lienzo. 67,5 x 50,5 cm. Victoria and Albert Museum, Londres (Inglaterra). Recuperado de <https://collections.vam.ac.uk/item/O124947/the-wounded-traveller-halting-oil-painting-lugardon-jean-leonard/#>. [Última consulta el 20-04-2017].



Figura 35. *Pilgrims in Rome*. Paul Delaroche. 1842. Óleo sobre lienzo. 164 x 205 cm. Muzeum Narodowe Poznan, Poznan (Polonia). Recuperado de <http://fundacjaraczynskich.pl/wp-content/uploads/2012/01/FR-514-Delaroche-P.-Pielgrzymi-w-Rzymie.jpg>. [Última consulta el 11-01-2019].

Otro ejemplo lo encontramos en la obra de Karl von Enhuber (1811-1867), *Schlafender Wandergeselle in einem Münchner Wirtshaus* o *Viajero dormido en una posada de Munich* (1857; Deutsches Historisches Museum Berlin, Berlín, Alemania) (Figura 36). El artista alemán muestra en esta obra a un viajero durmiendo sentado en una banqueta en el interior de una posada. El personaje, totalmente exhausto, aparece vestido con un pantalón roto, probablemente como consecuencia de haber sufrido alguna caída, y por tanto sucio de barro, al igual que sus zapatos, la chaqueta y el sombrero. Sobre sus piernas reposa, además, un palo con raíces que, seguramente, utiliza como bastón o apoyo durante su viaje a pie, mientras que en el suelo su perro olfatea una gran mochila de cuero con tres correas hebillas de metal que recuerda a la mochila de campaña *Tornister*.



Figura 36. *Schlafender Wandergeselle in einem Münchner Wirtshaus*. Karl von Enhuber, 1857. Óleo sobre lienzo. 27 x 22.5 cm. Deutsches Historisches Museum Berlin, Berlín (Alemania). Recuperado de <https://www.dhm.de/lemo/bestand/objekt/20055736>. [Última consulta el 08-01-2019].

Este tipo de mochila fue muy utilizada, sobre todo, por los regimientos de infantería de la Wehrmacht alemana desde el siglo XIX¹²⁷, y permitía a los soldados no solo llevar alimentos sino también enseres de uso diario, como botas, ropa y utensilios de cocina y que, como vimos anteriormente, atendía a una cuestión relacionada con la logística en el despliegue de las tropas. Igualmente, encima de una mesa plegable de pared, aparece una pequeña bolsa estampada de colores vivos y otros objetos que no se pueden identificar, junto a una pequeña copa de cristal. En el lado izquierdo de la composición, la posadera o mesonera con una cofia en la cabeza se acerca al viajero llevando cuatro jarras de cerveza. Se trata, en definitiva, de una pintura de detalles minuciosos, propia del estilo Biedermeier.

1.4.2.1.2. Viajes en transportes de tracción animal

1.4.2.1.2.1. Viajes en animal de tiro

Los viajeros, como vimos anteriormente, seguían utilizando en esta época los medios de transporte tradicionales en sus desplazamientos. El uso de animales, como el caballo, permitió al ser humano, durante mucho tiempo, cubrir largas distancias llevando consigo sus enseres, gracias a la capacidad de carga y resistencia de estos¹²⁸, como se puede observar en la obra del artista británico, Ford Madox Brown (1821-1893), *The Traveller* o *El viajero* (1868; Manchester Art Gallery, Mánchester, Inglaterra) (Figura 37). La escena muestra la salida de un viajero a caballo de una posada. En el lado derecho de la composición, un niño y dos mujeres, una de las cuales sujeta a un bebé, despiden al jinete 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 & BETE*» (COMIDA PARA / HOMBRE Y BESTIA). En este caso, el viajero lleva una bolsa portaequipajes de cuero atada en la parte trasera de la silla de montar. Este tipo de bolsas se adaptaba adecuadamente a este medio de transporte, por su flexibilidad, como se aprecia en esta pintura de estilo prerrafaelista, de colores brillantes y en la que el artista prestó atención a los detalles. De manera que Madox «representó una escena habitual de la vida contemporánea, como era el

¹²⁷ WEHRMACHT INFO (2010).

¹²⁸ AUGUSTA (1988), p. 6.

paso de los viajeros por posadas, tabernas o casas de postas a lo largo de su recorrido, ya sea para descansar, comer o pernoctar»¹²⁹.



Figura 37. *The Traveller*. Ford Madox Brown, 1868. Lápiz y acuarela. 44,4 x 60,4 cm. Manchester Art Gallery, Manchester (Inglaterra). Recuperado de <https://manchesterartgallery.org/collections/title/?mag-object-11977>. [Última consulta el 02-09-2020].

En la obra, *North Carolina Emigrants, Poor White Folk* o *Emigrantes de Carolina del Norte, Pobre gente blanca* (1845; Cincinnati Art Museum, Cincinnati, Ohio, Estados Unidos) (Figura 38), el artista americano James Henry Beard (1811-1893) muestra a una familia de emigrantes descansando al lado de un abrevadero del que toma agua una vaca en medio de un camino de tierra algo accidentado. El padre, malhumorado, se presenta totalmente desaliñado, vestido con un pantalón con un parche y el bajo roto, un sombrero y una camisa blanca tan abierta que deja al descubierto casi todo su pecho. El hombre lleva consigo un rifle, una pequeña bandolera con flecos y una corneta. Detrás de esta figura, dos niños aparecen también desaliñados y descalzos cargando uno de ellos un hatillo rojo atado a un

¹²⁹ PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), p. 156.

palo sobre uno de sus hombros. En el lado izquierdo de la composición, la madre, con rostro triste y sujetando al menor de sus hijos, está montada sobre un caballo blanco que carga con el equipaje más pesado, como un caldero y una sartén, además de una abultada alforja de tela con estampado de rayas horizontales al lado de la cual se encuentra, además, un ave muerta suspendida de la silla de montar. La imagen de un perro esquelético royendo los huesos de un animal muerto hace tiempo, en el lado derecho de la imagen, resalta, junto al estado de sus ropas, la idea de la situación de hambre y miseria por la que está pasando esta familia que ha dejado atrás Carolina, a raíz de la pobreza que provocó el crecimiento industrial de las ciudades¹³⁰, para dirigirse a Ohio, tal y como aparece reflejado en el letrero que marca la ruta con los nombres de estos dos estados americanos representado en esta obra.



Figura 38. *North Carolina Emigrants, Poor White Folk*. James Henry Beard, 1845. Óleo sobre lienzo, 109,2 x 153 cm. Cincinnati Art Museum, Cincinnati, Ohio (Estados Unidos). Recuperado de <https://www.cincinnatiartmuseum.org/art/explore-the-collection?id=20843558>. [Última consulta el 24-12-2018].

¹³⁰ HUSCH (2000), p. 120.

1.4.2.1.2.2. Viajes en diligencia



Figura 39. *Charing Cross*. James Holmes, 1832. Óleo sobre lienzo. 71 x 99 cm. Guildhall Art Gallery, London (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/charing-cross-london-51343/view_as/grid/search/keyword:charing-cross-james-holmes/page/1. [Última consulta el 07-10-2018].

La diligencia era uno de los medios de transporte más utilizados por los viajeros en sus desplazamientos durante esta época y fueron también representados en multitud de obras, como *Charing Cross* (1832; Guildhall Art Gallery, Londres, Inglaterra) (Figura 39), de James Holmes (1777-1860). El artista inglés muestra en esta pintura el ambiente urbano en torno a las diligencias en el área de *Charing Cross*, lugar de parada para muchos viajeros en el pasado¹³¹ y cuya característica escultura ecuestre de Carlos I de Inglaterra (1600-1649) aparece representada en la imagen. En el centro de la composición, un viajero acompañado

¹³¹ THORBURY (1878), pp. 123-134.

por su joven esposa discute con el cochero por la tarifa del transporte¹³². En el lado izquierdo de la obra, un niño recoge un baúl con refuerzos metálicos de esta pareja, mientras uno de sus compañeros se dirige hacia una diligencia llena de pasajeros cargando otro pesado baúl de madera con refuerzos metálicos y tapa cóncava, y un sombrerero. La representación de este equipaje evidencia la necesidad de los viajeros de utilizar contenedores resistentes para proteger sus efectos de la habitual carga y descarga del equipaje en los desplazamientos, así como de los posibles accidentes que se pudieran producir durante estos.



Figura 40. *Abfahrt des Postwagens*. Karl von Ehuber. c.1866. Óleo sobre lienzo. 88,8 x 119,8 cm. Neue Pinakothek, Múnich (Alemania). Recuperado de <https://www.sammlung.pinakothek.de/en/artwork/y7GE6BK4PV/karl-von-ehuber/abfahrt-des-postwagens>. [Última consulta el 09-10-2018].

¹³² Esta obra recuerda al grabado que Honoré Daumier (1808-1879) realizó en 1857 y en el que escribió el siguiente texto: «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» (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), en ART INSTITUTE CHICAGO (2020).

En, *Abfahrt des Postwagens o Salida del coche de correo* (c. 1866; Neue Pinakothek, Múnich, Alemania) (Figura 40), Karl von Enhuber (1811-1867) muestra una diligencia preparándose para salir. En la escena, dos hombres cargan el equipaje de los pasajeros en el techo del vehículo mientras algunos intentan acceder a su interior o esperan su turno. Entre el equipaje representado por Enhuber se encuentran varios baúles de tapa cóncava con revestimiento de piel y tachones, como el que aparece en el centro de la imagen sobre una carretilla, junto a un par de sombrereras y unos paraguas. Otros elementos son, un cazamariposas, una mochila y una bolsa de viaje con forma cilíndrica.



Figura 41. *Lincoln and Wakefield Stagecoach*. Abel Hold. c. 1840. Óleo sobre lienzo. 63 x 79,5 cm. The Hepworth Wakefield, Wakefield (Inglaterra). Recuperado de <https://artuk.org/discover/artworks/lincoln-and-wakefield-stagecoach-22876>. [Última consulta el 21-01-2019].

Los baúles de tapa cóncava aparecen en numerosas obras de este tipo, como *Lincoln and Wakefield Stagecoach* o *Diligencia de Lincoln y Wakefield* (c. 1840; The Hepworth Wakefield, Wakefield, Inglaterra) (Figura 41), de Abel Hold (1815-1896). En la escena, la diligencia de Lincoln, tirada por cuatro caballos, se desplaza por una calle de tierra cargada con pasajeros. El equipaje de estos viajeros aparece colocado en el techo de la diligencia, algunos cubiertos por una lona de color verde. Y está compuesto por un baúl revestido de piel y la tapa abombada, una especie de maleta a su lado y una bolsa cilíndrica encima de esos elementos. Aunque el equipaje en esta obra, y también en la anterior, no fuera representado con un gran nivel de detalle, ambos artistas documentaron con sus trabajos como eran transportados estos elementos en este medio de transporte evidenciando, además, el auge de los viajes.



Figura 42. *L'arrivée d'une diligence dans la cour des Messageries, rue Notre-Dame-des-Victoires à Paris*. Louis-Léopold Boilly. 1803. Óleo sobre lienzo. 62 x 108 cm. Musée du Louvre, París (Francia). Recuperado de http://cartelfr.louvre.fr/cartelfr/visite?srv=car_not_frame&idNotice=19232. [Última consulta el 26-09-2018].

Louis-Léopold Boilly (1761-1845) también reflejó en su obra, *L'arrivée d'une diligence dans la cour des Messageries, rue Notre-Dame-des-Victoires à Paris* o *La llegada de una diligencia en la Cour des Messageries, rue Notre-Dame-des-Victoires en París* (1803; Musée

du Louvre, París, Francia) (Figura 42), el ambiente urbano en torno a las diligencias. El artista francés representó a un grupo de personas en una calle de París junto a dos diligencias. Algunos personajes saludan y conversan con los viajeros recién llegados mientras varios hombres descargan el equipaje del techo del vehículo. Entre el equipaje representado aparecen baúles, una mochila, armas, fardos, un hatillo, cestas de mimbre con comida, un paraguas de color verde y varias bolsas portaequipajes con forma cilíndrica, correas con hebillas de metal, cuyo uso era común entre las clases acomodadas.



Figura 43. *Die Jugendfreunde*. Carl Spitzweg, 1855. Óleo sobre lienzo. 30 x 42,5 cm. Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich (Alemania). Recuperado de <https://sammlungonline.lenbachhaus.de/objekt/die-jugendfreunde-30005934.html>. [Última consulta el 09-10-2018].

Carl Spitzweg (1808-1885), por ejemplo, representó un modelo de bolsa de viaje más moderno en su obra, *Die Jugendfreunde* o *Los amigos de la infancia* (1855; Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich, Alemania) (Figura 43). La pintura muestra el reencuentro de dos amigos, uno de los cuales lleva, además de un paraguas y un

mantón, un modelo de *carpet bag* similar al diseñado por Godillot, es decir, la bolsa de tela unida a una maleta por medio de correas con hebillas y ambas partes con cerradura. El viajero recién llegado es recibido por su amigo con los brazos abiertos en la entrada de su casa, vestido con una bata roja y sujetando una pipa, mientras su mascota, un pequeño perro, se acerca a este para olfatearlo. Mientras esta escena se desarrolla, un hombre uniformado, probablemente uno de los empleados de la diligencia que permanece estacionada en el lado derecho de la composición, se acerca a estos cargando con el resto del equipaje formado, fundamentalmente, por un bolso y un baúl que lleva sobre su cabeza. En este caso, Spitzweg, realizó una obra en la que predominan los detalles, como se puede observar en la propia representación de la naturaleza, y de gestos expresivos, como los que manifiestan estos dos amigos que se reencuentran después de mucho tiempo¹³³.

1.4.2.1.3. Viajes en ferrocarril

El ferrocarril, además de facilitar los desplazamientos e influir en el diseño del equipaje, también se convirtió en una nueva fuente de inspiración e ingresos para los artistas que, entusiasmados con los nuevos inventos industriales y con la popularidad de los viajes¹³⁴, se esforzaron por transmitir la belleza del nuevo medio de transporte y de registrar o documentar en sus obras los cambios en la forma de viajar que trajo consigo el ferrocarril. Los artistas ofrecieron, además, un nuevo tipo de imagen ferroviaria, es decir, ya no solo representan al medio de transporte tal cual, sino también escenas en que los viajeros aparecen en las estaciones de tren con su equipaje, o en el interior de los vagones, como veremos a continuación.

1.4.2.1.3.1. Viajeros con equipaje en la estación de tren

En, *The Railway Station o La Estación de tren* (1862; Royal Holloway, University of London, Londres, Inglaterra) (Figura 44), William Powell Frith (1819-1909) muestra el ambiente en la estación de tren de Paddington¹³⁵ en Westminster, Inglaterra. Algunos personajes se

¹³³ PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), pp. 159-160.

¹³⁴ HAMILTON (1977), pp. 17-77.

¹³⁵ CHAPEL (1982), p. 88.

apresuran a subir al tren, algunos conversan entre ellos o se despiden de familiares y amigos, mientras que otros hacen la cola para adquirir los boletos. En torno a estos personajes aparecen distintas piezas de equipaje representadas, como un sombrero de piel marrón con dos etiquetas identificativas y una *carpet bag* de estampado floral que recoge del suelo un mozo portaequipajes en el centro de la composición. Además de otros bultos y bolsas, como la de cuero negro que se le ha caído a un pasajero que, justo en el momento en que se dispone a subir al tren, es detenido por dos policías en el lado derecho de la imagen. En el fondo se puede observar a unos empleados o mozos acomodando el equipaje, formado por grandes cestas de mimbre, baúles con tapa abombada o plana —adaptados al nuevo medio de transporte—, y maletas de cuero, en el techo del tren. En relación con esta pintura, Frith señaló que «cada objeto, vivo o muerto, fue pintado de la naturaleza, a menudo lo suficientemente imperfecta, como lo demuestra el cuadro»¹³⁶. Las palabras de Frith confirman que el equipaje que ve el espectador en su obra coincide con la realidad de la época del autor.



Figura 44. *The Railway Station*. William Powell Frith, 1862. Óleo sobre lienzo. 116,7 x 256,4 cm. Royal Holloway, University of London, Londres (Inglaterra). Recuperado de <https://www.artuk.org/discover/artworks/the-railway-station-80870>. [Última consulta el 21-04-2017].

¹³⁶ Texto original: «that every object, living or dead, was painted from nature—often imperfectly enough, as the picture proves», en FRITH (1888), p. 230.



Figura 45. *Estación de ferrocarril momentos antes de salir un tren*. Tomás Padró y Pedret. 1862. Óleo sobre lienzo. 112 x 162 cm. Subdelegación del Gobierno en Gerona, Gerona (España). Recuperado de <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>. [Última consulta el 07-10-2018].

Otra escena de este tipo fue representada por Tomás Padró y Pedret (1840-1877) en, *Estación de ferrocarril momentos antes de salir un tren* (1862; Subdelegación del Gobierno en Gerona, Gerona, España) (Figura 45). El artista español muestra también en esta pintura, que forma parte del Prado disperso, el ambiente en una estación de tren. En primer plano, varios personajes se despiden de sus familiares o amigos, mientras otros compran los billetes o salen y entran de las salas de descanso o del despacho de equipajes con baúles o grandes fardos sobre sus hombros, si bien algunos viajeros son ayudados por porteadores que se encargan de recoger y cargar su equipaje, como una cesta de mimbre, un sombrero, baúles y otros

bultos¹³⁷. Los sombrereros¹³⁸ formaban también parte del equipaje de muchos viajeros y al igual que otros complementos de viaje, fueron representados en numerosas obras.



Figura 46. *Second Class Waiting-Room*. Carl d'Unker. c. 1865. Óleo sobre lienzo. 80 x 106 cm. Stockholm National Museum, Estocolmo (Suecia). Recuperado de <http://collection.nationalmuseum.se/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=18324&viewType=detailView>. [Última consulta el 23-12-2018].

El artista sueco Carl d'Unker (1828-1866) representó en, *Second Class Waiting-Room* o *Sala de espera de Segunda Clase* (c. 1865; Stockholm National Museum, Estocolmo, Suecia) (Figura 46), a una multitud de personas en el interior de la sala de espera para la segunda clase de una estación de tren. Los personajes esperan tomando el té, leyendo los periódicos, conversando entre ellos o mirando los carteles informativos colocados en las paredes.

¹³⁷ PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), p. 163.

¹³⁸ 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.

Asimismo, aparecen acompañados por su equipaje de mano compuesto, principalmente, por sombrereras y sombrereros, una maleta de cuero, una *carpet bag* de estampado floral, una sombrilla de tela marrón, y un portamantas con una manta a cuadros, necesaria esta última dada la ausencia de calefacción en los compartimentos del tren en esta época.



Figura 47. *Third-Class Waiting-Room II*. Carl D'Unker. 1865. Óleo sobre lienzo. 79 x 107 cm. Stockholm National Museum, Estocolmo (Suecia). Recuperado de <http://collection.nationalmuseum.se/eMP/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=18028&viewType=detailView>. [Última consulta el 23-12-2018].

Cabe señalar que los periódicos y 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, *Third-Class Waiting-Room II* o *Sala de espera de Tercera Clase II* (1865; Stockholm National Museum, Estocolmo, Suecia) (Figura 47), Carl D'Unker representó a un vendedor ofreciendo estos folletos, fascículos y libros a los pasajeros que esperan en la sala y que les serviría de entretenimiento o distracción durante el trayecto que

debían recorrer hasta llegar a su destino. D'Unker muestra también en esta obra como las cestas, las mascotas, las mochilas y los hatillos seguían acompañando a muchos viajeros en sus recorridos.

1.4.2.1.3.2. Viajeros con equipaje en el vagón de tren

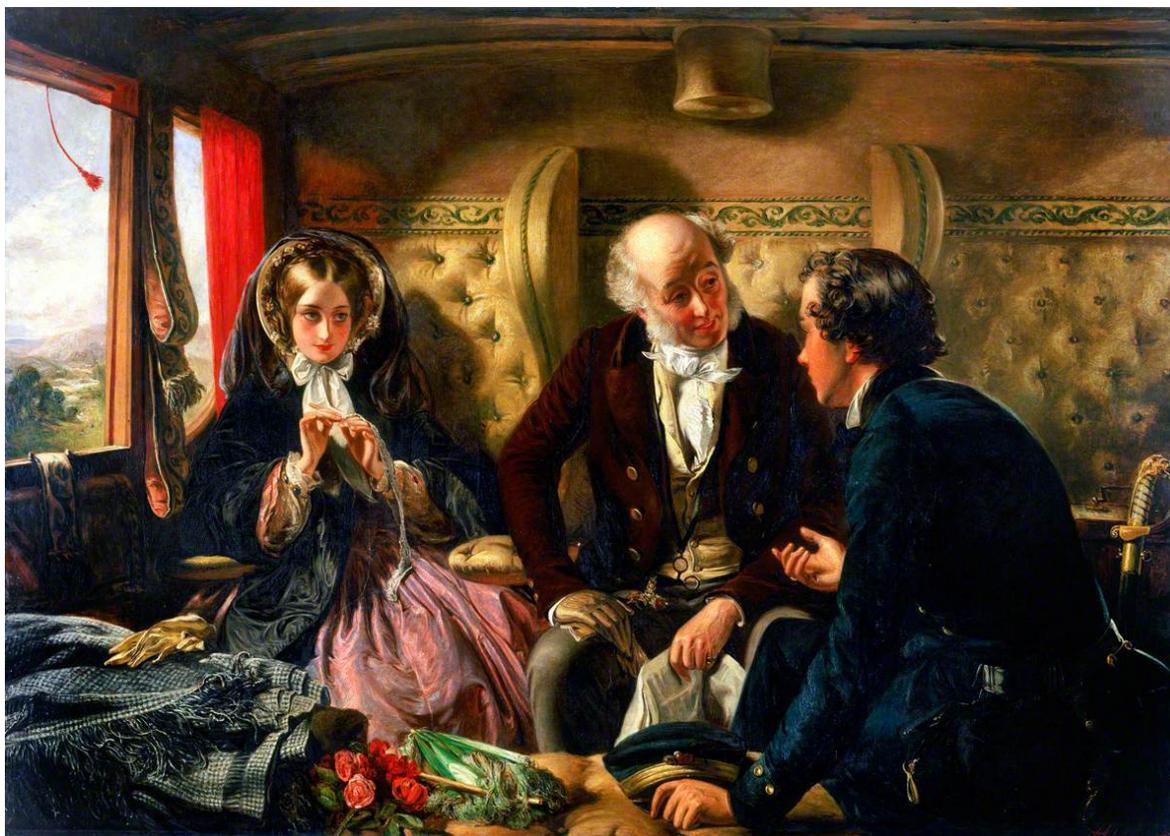


Figura 48. *The Return: First Class*. Abraham Solomon. 1855. Óleo sobre lienzo. 87,1 x 115,2 cm. National Railway Museum, York (Inglaterra). Recuperado de <https://artuk.org/discover/artworks/the-return-first-class-9543>. [Última consulta el 07-10-2018].

En, *The Return: First Class* o *El Regreso: Primera clase* (1855; National Railway Museum, York, Inglaterra) (Figura 48), Abraham Solomon (1824-1862) representó a un hombre en el interior de un vagón de tren de primera clase, conversando con un joven uniformado mientras una mujer joven, probablemente su hija, permanece sentada a su lado haciendo ganchillo y atenta a lo que habla el joven. Estos personajes aparecen acompañados por elementos que forman parte de su equipaje de mano, como una sombrilla de seda de color verde, dos mantones a cuadros para protegerse del frío durante el viaje, un par de guantes, un ramillete

de flores y un periódico. Los materiales con los que eran confeccionados estos artículos, que formaron parte del equipaje de muchas personas en esta época, eran indicadores de la posición social del viajero que los llevara. Por ejemplo, la sombrilla de seda representada por Solomon, contrasta con la que mostró d'Unker en la obra anterior, de manera que las calidades de los objetos eran distintas, como distintos eran aquellos que los portaban.



Figura 49. *The Departure: Second Class*. Abraham Solomon. 1855. Óleo sobre lienzo. 87 x 115 cm. National Railway Museum, York (Inglaterra). Recuperado de <https://artuk.org/discover/artworks/the-departure-second-class-9544>. [Última consulta el 07-10-2018].

Abraham Solomon muestra en, *The Departure: Second Class* o *La Salida: Segunda clase* (1855; National Railway Museum, York, Inglaterra) (Figura 49), algunos de estos elementos. En la escena, una familia permanece en el interior de un vagón de segunda clase acompañando a un joven al puerto, donde embarcará con dirección a Australia, uno de los destinos principales para muchos emigrantes en aquel momento, como se observa en los diversos carteles que aparecen en el fondo de la composición y que anuncian viajes a este

país. Entre los elementos que forman parte del equipaje de este joven se encuentra, un hatillo, una *carpet bag* y un colchón, necesario para descansar durante la larga travesía que le espera.



Figura 50. *Travelling companions*. August Leopold Egg. 1862. Óleo sobre lienzo. 65,3 x 78,7 cm. Birmingham Museums and Art Gallery, Birmingham (Inglaterra). Recuperado de <http://www.bmagic.org.uk/objects/1956P7>. [Última consulta el 09-10-2018].

En, *Travelling companions* o *Compañeras de viaje* (1862; Birmingham Museums and Art Gallery, Birmingham, Inglaterra) (Figura 50), August Leopold Egg (1816-1863) representó el viaje en tren de dos mujeres. Las jóvenes, vestidas con trajes idénticos de moaré gris, permanecen sentadas en el interior de un vagón de primera clase junto a su equipaje de mano, formado, fundamentalmente, por una cesta con naranjas y un ramillete de flores. Cabe señalar que los elementos que aparecen en esta composición guardan relación con el patrón de

semejanzas y desigualdades propuesto por Michael Cohen¹³⁹ para esta pintura. En este caso, y teniendo en cuenta los artículos que componen su equipaje, encontramos que, además de las actividades contrapuestas que presentan las viajeras —una duerme y la otra lee—, las naranjas, símbolos de eternidad¹⁴⁰, se oponen a la naturaleza efímera de la vida representada en las flores¹⁴¹. De manera que, el artista, además de mostrar una de las realidades de su época, los viajes en tren, utiliza el equipaje para alcanzar un plano superior al meramente objetivo y que según, Juan Eduardo Cirlot «tiene un indudable valor abstracto y artístico»¹⁴².

1.4.2.2. Transportes fluviales o marítimos

Los artistas representaron los viajes en transporte fluviales o marítimos, fundamentalmente, de dos maneras, por un lado, mostrando a los viajeros con su equipaje en los puertos o muelles y, por otro, a bordo de las naves.

1.4.2.2.1. Viajeros en los puertos con equipaje

En, *Richard Kersting am Hafepier* o *Richard Kersting en el muelle* (1843; Neue Pinakothek München, Múnich, Alemania) (Figura 51), Georg Friedrich Kersting (1785-1847) representó a su hijo momentos antes de viajar a Riga¹⁴³ en un muelle. El personaje, bien vestido, aparece acompañado por su equipaje que, por otro lado, permanece en el suelo. En este caso, está compuesto por una bolsa de color negro con un candado y otra con forma cilíndrica con hebillas metálicas y una etiqueta identificativa. En el fondo de la composición, los mástiles y las velas de varios barcos son representadas bajo un cielo despejado. Kersting capturó, en esta obra de estilo Biedermeier, una atmósfera natural, en la que están presentes los colores delicados y brillantes de la naturaleza, además de reflejar ese carácter doméstico que caracterizó a este estilo retratando a su hijo en una escena cotidiana, como era el viaje.

¹³⁹ COHEN (1995), pp. 13-25.

¹⁴⁰ MITFORD (1997), p. 48.

¹⁴¹ CIRLOT (1992), p. 205.

¹⁴² CIRLOT (1990), p. 34; PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), pp. 169-170.

¹⁴³ WIKIPEDIA (2021).



Figura 51. *Richard Kersting am Hafenspier*. Georg Friedrich Kersting. 1843. Óleo sobre lienzo. 23 x 15 cm. Neue Pinakothek München, Múnich (Alemania). Recuperado de <https://www.sammlung.pinakothek.de/en/bookmark/artwork/6kLaBvVoG8>. [Última consulta el 02-01-2019].



Figura 52. *Shipping*. W. W., c. 1800-1820. Óleo sobre cartón prensado. 30 x 38 cm. Warrington Museum & Art Gallery, Warrington (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/shipping-104247/view_as/grid/search/keyword:shipping--collections:warrington-museum-and-art-gallery/page/1. [Última consulta el 07-10-2018].

Otro artista, del que solo conocemos sus iniciales, W. W. (-), realizó, entre 1800 y 1820, la obra, *Shipping* o *Transporte marítimo* (Warrington Museum & Art Gallery, Warrington, Inglaterra) (Figura 52), en la que representó a una pareja elegantemente vestida caminando por un muelle con dirección a unos botes que los llevarán a embarcarse en uno de los barcos de vela que aparecen representados en el fondo de la imagen. Detrás de esta pareja, un hombre carga con un gran baúl de tapa cóncava sobre sus hombros recordando al espectador que se trata de un largo viaje. En el lado derecho, un grupo de pescadores descargan la mercancía de sus barcos. Es, en definitiva, una escena que muestra la actividad habitual en torno a un muelle.

1.4.2.2. Viajeros a bordo



Figura 53. *Seasickness at the ball, on board an english corvette*. François-Auguste Biard, 1857. Óleo sobre lienzo. 98,1 x 130,9 cm. Dallas Museum of Art, Texas (Estados Unidos). Recuperado de <https://collections.dma.org/artwork/5333336>. [Última consulta el 17-06-2021].

François-Auguste Biard (1799-1882) mostró en su obra, *Seasickness at the ball, on board an english corvette* o *Mareo en el baile, a bordo de una corbeta inglesa* (1857; Dallas Museum of Art, Texas, Estados Unidos) (Figura 53), a un grupo de viajeros en la cubierta de un barco de vapor enfrentando un gran oleaje mientras cruzan el Canal de la Mancha¹⁴⁴. Algunos personajes aparecen mareados o con rostros de sorpresa y enfado, mientras otros intentan sobrellevar la situación dibujando, tocando instrumentos musicales, fumando o leyendo. Entre el equipaje representado aparece, en el lado derecho de la composición, varios enseres domésticos, además de una gran maleta de cuero marrón sobre la que ha caído un militar

¹⁴⁴ MACDONALD (2010).

uniformado y una sombrerera blanca con bordes azules. El artista francés pintó esta obra en la que la naturaleza se hace sentir en forma de tormenta golpeando la corbeta y sus pasajeros, con tanto detalle —descripción minuciosa de los personajes, obra cargada de realismo—, sobre todo, en cuanto a la descripción de las figuras y su indumentaria se refiere, que se convirtió en un registro de la sociedad de la época.



Figura 54. *Rejsescene om bord i en hollandsk træskøjte*. Martinus Rørbye, 1846. Óleo sobre cartón. 28,5 x 35 cm. Colección privada. Recuperado de <https://bruun-rasmussen.dk/m/lots/6533F1BBC6EB>. [Última consulta el 24-12-2018].

Otro ejemplo lo encontramos en la obra de Martinus Rørbye (1803-1848), *Rejsescene om bord i en hollandsk træskøjte* o *Escena de viaje a bordo de un barco de madera o remolcador holandés* (1846; Colección privada) (Figura 54). El artista danés muestra en esta pintura el viaje de dos personas de mediana edad en barca a través del río holandés

Dokkumer¹⁴⁵. La barca es guiada por un hombre que aparece acompañado por un joven probablemente su ayudante, ya que ambos aparecen vestidos de manera similar —chaqueta, pañuelo y sombrero—, como se puede observar en el fondo de la composición. Entre estos dos personajes, un saco rojo con estampado de rayas permanece en el suelo junto a un cofre o baúl ovalado de madera. Por otro lado, en primer plano, los viajeros aparecen completamente dormidos, uno de ellos sujetando una larga pipa de color blanco mientras que la otra viajera, representada en el lado izquierdo de la composición, duerme junto a una pequeña botella de cristal, seguramente un remedio para el mareo. Debajo del asiento de estos viajeros se encuentra el resto de su equipaje formado por dos bolsas de viaje, una de ellas de color rojo con estampado de rayas verticales, y una gran cesta de mimbre semicubierta con un paño oscuro. Estos registros no estuvieron exentos de polémica como consecuencia de los sobornos que se podían producir durante estos.

1.4.3. Seguridad en el viaje

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

1.4.3.1. Controles de aduanas

Las aduanas se convirtieron en uno de los grandes inconvenientes que debían afrontar los viajeros. Traspasar 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. Por ejemplo, en la obra, *Landing at Dover from the Steam Packet* o

¹⁴⁵ ZIJLSTRA (2017).

Desembarcando en Dover desde el barco de vapor (c. 1826; National Maritime Museum, Greenwich, Londres, Inglaterra) (Figura 55), Michael William Sharp (1777-1840) representó el desembarco y respectivo control aduanero de un grupo de viajeros en el muelle de Dover desde el que se aprecia el castillo de esta ciudad y sus acantilados blancos en el fondo de la composición.



Figura 55. *Landing at Dover from the Steam Packet*. Michael William Sharp, c.1826. Óleo sobre lienzo. 96,5 x 129,5 cm. National Maritime Museum, Greenwich, Londres (Inglaterra). Recuperado de <http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/13271.html>. [Última consulta el 24-12-2018].

En el lado izquierdo de la composición, uno de los agentes de aduana muestra a una de las viajeras una botella de vidrio que ha extraído de una de las cestas de mimbre de esta mujer que tiene, además, varias prendas en su interior. Ante esta situación, la mujer oculta su rostro detrás de un abanico avergonzada. En el centro de la composición, un hombre vestido con un abrigo marrón y con un gorro que sujeta a su cabeza con un pañuelo rojo, se muestra enfadado porque se niega a que le revisen su equipaje que, por otro lado, está formado por uno de los

primeros modelos de *carpet bag* o bolsa de viaje estampada con motivos florales, un paraguas verde, un sombrerero gris. Al lado de este personaje, dos mujeres miran con sorpresa al agente que revisa los efectos de la más joven, algunos de los cuales se encuentran en el suelo, como zapatos y otras prendas finas. Cerca de estas mujeres, un hombre aparece sentado sobre un gran baúl observando la escena con asombro y enfado. 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 en los viajeros.

En, *Päpstliche zollrevision* o *Revisión de la Aduana Papal* (c. 1855; Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich, Alemania) (Figura 56), Carl Spitzweg (1808-1885) representó otro control aduanero, una imagen que tomó durante uno de sus viajes a Roma¹⁴⁶. En la escena, un agente uniformado revisa el equipaje de un viajero formado por un baúl, una bolsa de viaje y una *carpet bag*, similar a la anterior, un sombrerero y un bolso. Asimismo, el viajero le entrega al agente una pequeña bolsa con monedas para sobornarlo y evitar que le requiese algún producto prohibido que pueda llevar entre sus pertenencias, mientras otro personaje observa la escena. En el fondo de la composición, más viajeros esperan en la sala de la oficina junto a unos bultos su turno de revisión. 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. En relación con esto, Siegfried Wichmann señala que, «frecuentemente, el pintor representó escenas aduaneras, por lo que lo cotidiano se situó en primer plano para él»¹⁴⁷.

¹⁴⁶ WICHMANN (2002), p. 64. 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, en RIGUEIRO (2003), p. 2.

¹⁴⁷ Texto original: «Der Maler schilderte immer wieder Zollsituationen, wobei jeweils das Typische des Augenblicks für ihn im Vordergrund stand», en WICHMANN (2002), p. 64.



Figura 56. *Päpstliche Zollrevision*. Carl Spitzweg, c. 1855. Óleo sobre lienzo. 37,5 x 30 cm. Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, Múnich (Alemania). Recuperado de https://sammlungonline.lenbachhaus.de/objekt/paepstliche-zollrevision-30017164.html?tx_mmmlenbachhaus_displaymms%5Borigin%5D=9&tx_mmmlenbachhaus_displaymms%5BoriginUId%5D=29305&cHash=9ac9f9cf946a21399e53a924264c7081. [Última consulta el 23-01-2019].

1.4.3.2. Accidentes: naufragios

La seguridad del equipaje y del viajero también podían verse comprometidas por las malas o duras condiciones atmosféricas. Un fuerte temporal podía dar lugar a graves accidentes, como muestra George Morland (1763-1804) en su obra, *The Wreckers* (c. 1790; Nottingham Castle Museum and Art Gallery, Nottingham, Inglaterra) (Figura 57). El artista británico representó un naufragio como consecuencia de una fuerte tormenta, como se observa en el mar agitado y en el cielo nublado. Un grupo de hombres trata de recuperar del mar tormentoso los fardos y demás bultos que llevaban consigo los viajeros que iban en el barco encallado en las rocas, algunos de los cuales yacen en tierra, desmayados. Entre los elementos representados, aparece un gran baúl de tapa cóncava que carga uno de los hombres sobre sus hombros.



Figura 57. *The Wreckers*. George Morland, c. 1790. Óleo sobre lienzo. 50,8 x 68,6 cm. Nottingham Castle Museum and Art Gallery, Nottingham (Inglaterra). Recuperado de <https://www.artuk.org/discover/artworks/the-wreckers-46833>. [Última consulta el 07-10-2018].

1.4.3.3. Asaltantes de caminos



Figura 58. *Robbers Attacking Traveller's*. Johann Baptist Kirner. 1836. Óleo sobre lienzo. Statens Museum for Kunst, Copenhague (Dinamarca). Recuperado de <http://collection.smk.dk/#/en/detail/KMS1111>. [Última consulta el 07-10-2018].

La seguridad del viajero y la de su equipaje también se podía ver comprometida por los asaltos o ataques que se produjeran durante sus desplazamientos. Por ejemplo, en la obra, *Robbers Attacking Traveller's* o *Ladrones atacando a los viajeros* (1836; Statens Museum for Kunst, Copenhague, Dinamarca) (Figura 58), Johann Baptist Kirner (1800-1866) representó a un grupo de bandoleros calabreses asaltando a una familia de viajeros. En cuanto a su equipaje, una parte permanece en los burros que utilizan como transporte mientras otras, como un saco y un hatillo, han sido confiscadas por los ladrones, dos de los cuales intentan quitarle el anillo a la mujer. 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.



Figura 59. *Claude Duval*. William Powell Frith. 1859-1860. Óleo sobre lienzo. 153 x 108,8 cm. Manchester Art Gallery, Mánchester (Inglaterra). Recuperado de <https://artuk.org/discover/artworks/claude-duval-205015>. [Última consulta el 21-04-2017].

En, *Claude Duval* (1859-1860; Manchester Art Gallery, Mánchester, Inglaterra) (Figura 59), William Powell Frith representó al famoso ladrón asaltando un carruaje junto a sus hombres. En su autobiografía, Frith señaló:

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 Duval¹⁴⁸.

¹⁴⁸ 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

El equipaje de estos viajeros está compuesto por varias prendas, un abanico, un baúl y un pequeño cofre que intenta abrir uno de los ladrones con un cuchillo. El propio autor señala a continuación: «el carácter dramático del tema me atrajo. Pensé que, si podía tener éxito en retener la belleza de la dama, combinada con el terror que ella sentiría, debería realizar una hazaña digna de logro»¹⁴⁹.

1.4.3.4. Medidas de protección del equipaje

1.4.3.4.1. Uso de armas

Ante estas situaciones, muchos viajeros optaron por el uso de armas para mejorar su protección y la de sus pertenencias, como se observa en, *Souvenir du voyage de Paris à Cadix fait, en 1846, par Alexandre Dumas et ses amis* o *Recuerdo del viaje de París a Cádiz realizado en 1846 por Alexandre Dumas y sus amigos* (c. 1855; Musée Carnavalet, París, Francia) (Figura 60), de Eugène Giraud (1806-1881). La escena muestra un momento del viaje que el artista francés realizó a España en 1846 junto a Alejandro Dumas (1802-1870), Alexandro 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 Benjuí¹⁵⁰. Los personajes, algunos ataviados con prendas locales¹⁵¹, llevan consigo, principalmente, material de escritura, una calabaza de agua, un baúl y varias cajas, además de algunos rifles. Al respecto, el propio Dumas señaló a su llegada a Madrid, en octubre de 1846, lo siguiente: «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»¹⁵².

secured; but a portion of the plunder was restored, on condition of the lady dancing a coranto on the heath with Captain Duval», en FRITH (1888), p. 213.

¹⁴⁹ 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», en FRITH (1888), p. 213.

¹⁵⁰ LES MUSÉES DE LA VILLE DE PARIS (2019).

¹⁵¹ El uso de la indumentaria local, no solo reportaba a los viajeros una mayor comodidad en sus desplazamientos, sino también una mayor seguridad, al permitir que estos pasaran inadvertidos por los lugares o regiones remotas que visitaban.

¹⁵² DUMAS (1847), p. 53; PÉREZ MOJOTÁ y DE LUXÁN MELÉNDEZ (2021), p. 177.



Figura 60. *Souvenir du voyage de Paris à Cadix fait, en 1846, par Alexandre Dumas et ses amis*. Eugène Giraud. c. 1855. Óleo sobre lienzo. 93 x 70 cm. Musée Carnavalet, París (Francia). Recuperado de <http://parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/souvenir-du-voyage-de-paris-a-cadix-fait-en-1846-par-alexandre-dumas-et-ses#infos-principales>. [Última consulta el 09-10-2018].

En la obra, *Die Auswanderer* o *Los Emigrantes* (1845; Staatliches Museum Schwerin, Schwerin, Alemania) (Figura 61), Gastón Lenthe (1805-1860) representó a una familia rezando frente a un crucifijo en el exterior de una iglesia, mientras uno de sus miembros observa el muelle en el fondo de la composición que les conducirá a su nuevo destino. Los personajes aparecen junto a su equipaje compuesto 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.



Figura 61. *Die Auswanderer*. Gaston Camillo Lenthe, 1845. Óleo sobre lienzo. 102 × 122 cm. Staatliches Museum Schwerin, Schwerin (Alemania). Recuperado de https://www.bpk-bildagentur.de/shop?EVENT=WEBSHOP_SEARCH&SEARCHMODE=NEW&ENHANCED_ARTIST=Lenthe%2C+Gaston. [Última consulta el 09-10-2018].

1.4.3.4.2. Uso de cuerdas

El uso de cintas o cuerdas alrededor de los baúles o las maletas era una práctica habitual entre los viajeros para reducir el riesgo de daño o pérdida de sus enseres durante el viaje, como se puede observar en la obra, *Departure of the Diligence «Biarritz»* o *Salida de la Diligencia «Biarritz»* (1862; Royal Holloway, University of London, Egham, Inglaterra) (Figura 62), de Abraham Solomon (1825-1862). La escena muestra a un grupo de viajeros preparándose para tomar una diligencia en la ciudad balnearia de Biarritz (Francia). Entre el equipaje representado, como baúles, hatillos, maletas, bolsas de viaje, cestas de mimbre y sombrereras, aparecen dos baúles y una caja atados con cuerdas de cáñamo. Las cuerdas reducían el riesgo de robos y evitaba que el equipaje se abriera accidentalmente por los golpes que este pudiera sufrir durante los desplazamientos, como consecuencia de la continua carga y descarga del mismo. Solomon, en una carta que escribió a su familia el 10 de noviembre de 1861 desde Biarritz, lugar al que había acudido por razones de salud, comentó lo siguiente: «Todo lo que busco es lo pintoresco, confío en que un cuadro que estoy pintando aquí pueda atestiguarlo de alguna manera»¹⁵³.

Otro ejemplo lo encontramos en, *The emigrant* o *La emigrante* (c. 1856; Harris Museum and Art Gallery, Preston, Inglaterra) (Figura 63), de Edward Charles Barnes (1830-1890). El artista representó en esta pintura a una mujer joven sentada en un muelle junto a su equipaje formado por un hatillo, una sombrilla y un baúl que aparece atado con una cuerda. Barnes, al igual que Solomon, reflejó con su obra el miedo de muchos viajeros a perder su equipaje, independientemente de cuál sea el estatus económico de estos. Al respecto, Luisa Espanet señaló que: «perder el equipaje es siempre un drama y no sólo 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»¹⁵⁴.

¹⁵³ 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», en CONROY (2021).

¹⁵⁴ ESPANET (1987), p. 82.



Figura 62. *Departure of the Diligence «Biarritz»*. Abraham Solomon. 1862. Óleo sobre lienzo. 88 x 126,9 cm. Royal Holloway, University of London, Egham, Inglaterra. Recuperado de <https://artuk.org/discover/artworks/departure-of-the-diligence-biarritz-12615>. [Última consulta el 07-10-2018].



Figura 63. *The Emigrant*. Edward Charles Barnes. c. 1856. Óleo sobre lienzo. 76,2 x 51 cm. Harris Museum and Art Gallery, Preston, (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/the-emigrant-151901/view_as/grid/search/keyword:the-emigrant-1187188/page/1. [Última consulta el 07-10-2018].

1.5. Conclusiones

Lo expuesto a lo largo de este capítulo permite llegar a las siguientes conclusiones:

1. Las causas principales del desarrollo de los viajes durante el periodo comprendido entre 1760 y 1870 fueron, fundamentalmente:
 - La reducción del coste de los pasajes
 - El aumento de la velocidad
 - Una mayor disponibilidad para viajar
 - La regularidad de los servicios del transporte

Esto fue posible gracias a las mejoras técnicas y sociales que trajo la Primera Revolución Industrial y que permitieron el desplazamiento de un número cada vez mayor de personas a lugares lejanos que, hasta ese momento, eran inaccesibles o limitados a unos pocos, es decir, a aquellos que poseían un mayor poder adquisitivo y que podían permitirse el lujo de realizar esos largos recorridos.

2. Las nuevas prácticas viajeras que aparecieron durante el periodo abordado en este capítulo, como el alpinismo o los baños de mar, se produjeron por un cambio de actitud hacia la naturaleza motivado por el movimiento romántico y por los avances en las ciencias médicas.
3. Los mejores hospedajes se encontraban, principalmente, en las ciudades importantes o cerca de estas. Teniendo en cuenta las fuentes consultadas, el servicio ofrecido por los establecimientos encargados de proporcionar alojamiento y comida a los viajeros, como las posadas o los hoteles, era peor cuanto más alejados estuvieran de los núcleos urbanos. Esto era consecuencia de las propias circunstancias del momento, ya que, durante esta época, comenzaron a extenderse las innovaciones de la Revolución Industrial por lo que no todas las zonas contaban con estos adelantos, especialmente aquellas alejadas de los centros o urbes.
4. Los factores principales que influían en el volumen del equipaje eran:

- El motivo del viaje
 - La duración del viaje
 - El medio de transporte
 - La disponibilidad de recursos en los lugares de destino
 - La seguridad
5. El equipaje en épocas de la Primera Revolución Industrial era más ligero y funcional que los modelos anteriores. Los fabricantes de equipaje mejoraron los antiguos diseños adaptándolos a los nuevos medios de transporte y a las necesidades y gustos de los viajeros garantizando, así, la utilidad de estos objetos.
6. Existen similitudes entre el diseño del equipaje de esta época y su representación plástica. El equipaje representado en las obras analizadas coincide con los modelos propios de la época, si bien varios aspectos deben ser precisados en este caso.
- Primero, aunque los modelos se asemejan a la realidad, resulta complicado identificar en las obras a los fabricantes estudiados en este capítulo, ya que esos objetos pudieron ser creados por otros bauleros copiando los diseños de aquellos.
 - Y segundo, los modelos antiguos todavía conviven con los nuevos.
7. La calidad del equipaje se asocia o está relacionada con el estatus del viajero. Teniendo en cuenta las obras analizadas, a mayor estatus socioeconómico del individuo, mayor la calidad de su equipaje. Por tanto, el equipaje, además de la vestimenta, es un elemento clave para la identificación del viajero representado en la escena. En este caso, el equipaje más simple y deteriorado es el que acompaña a los viajeros de las clases bajas que aparecen, por otro lado, con vestimentas sencillas, rotas o desgastadas. Cabe señalar que los artistas podían enfatizar la idea de pobreza a través de las expresiones de tristeza y abatimiento de los personajes, así como el uso de colores fríos y neutros en la composición.

8. Las expresiones de alegría son mayores en las escenas de reencuentro que en otras etapas representadas del viaje. El viaje implica un desorden o alteración de los acontecimientos cotidianos. El viajero abandona sus hábitos y la seguridad del hogar para desplazarse a un sitio lejano. Esta situación, que forma parte inherente del viaje, genera tensión y ansiedad en el viajero, razón que podría justificar el por qué las emociones positivas, como la alegría o la felicidad, están más presentes en las escenas de encuentro entre los viajeros y sus seres queridos y no, o en menor medida, en otros momentos del viaje.

9. La representación de escenas de viaje por Europa y América es mayor que la de África, Asia u Oceanía. A pesar que algunas de las rutas más importantes de la época tenían como destino lugares remotos, como Australia, Egipto o Israel (Figura 64), estos no aparecen plasmados en las obras analizadas. En este caso, los artistas optaron por mostrar a los viajeros desplazándose por territorios de Occidente, probablemente, porque estas zonas eran las más visitadas y sobre las que los artistas tenían un mayor conocimiento.

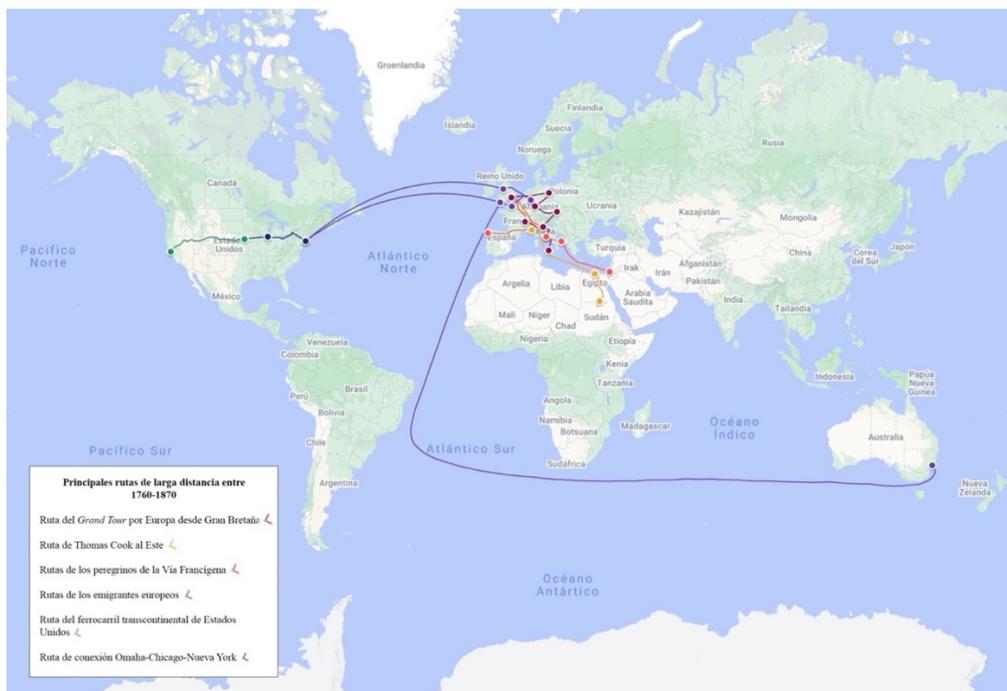


Figura 64. Mapa de las principales rutas de larga distancia entre 1760 y 1870. Elaboración propia.

10. Los artistas británicos, alemanes y franceses fueron los mayores productores de obras sobre esta temática durante el periodo comprendido entre 1760 y 1870. Cómo se puede ver en el siguiente gráfico circular (Figura 65), de las 50 obras estudiadas, el 32% corresponde a artistas británicos, mientras que un 22% pertenece a artistas alemanes y otro 22% a franceses. Estos resultados evidencian la influencia temprana de la Revolución Industrial en estos territorios frente al resto de los países en los que dicho proceso fue más tardío. Igualmente, la mayor parte de estas obras se encuentran actualmente en museos y centros británicos (15), alemanes (7) y franceses (6) (Figura 66).

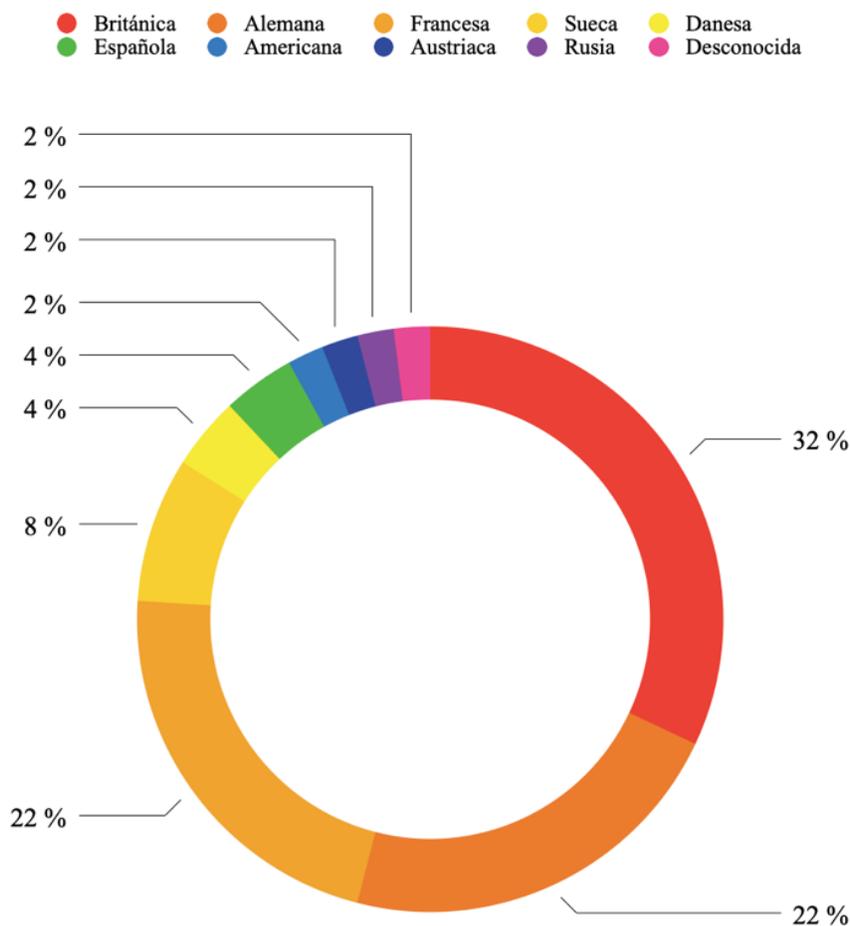


Figura 65. Nacionalidad de los artistas de las obras correspondientes al periodo 1780-1970.
 Elaboración propia.

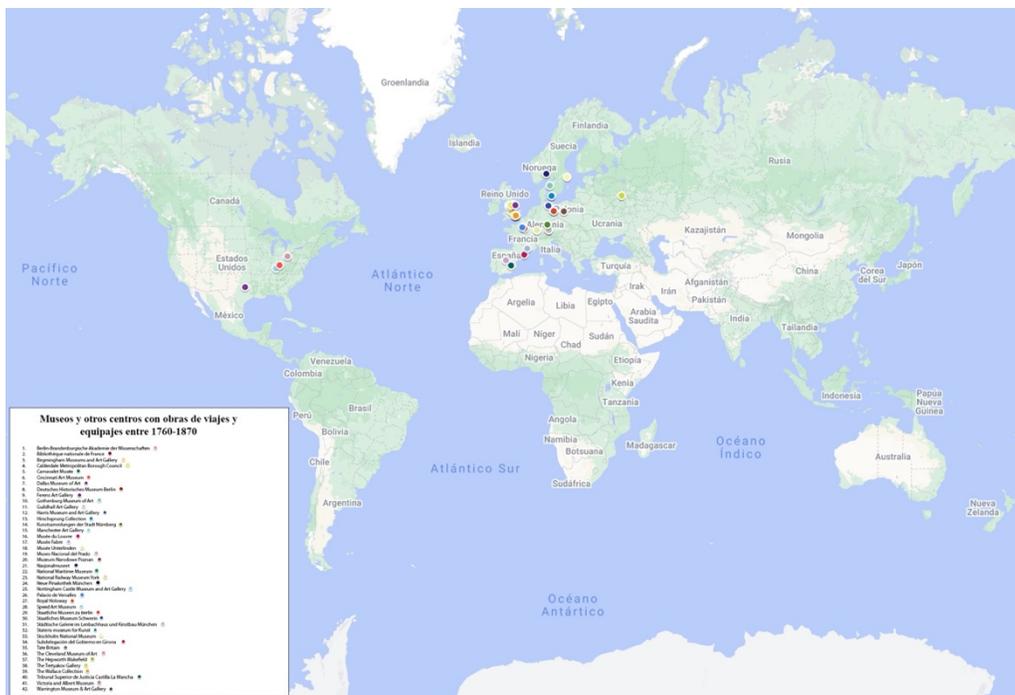


Figura 66. Mapa de los museos y otros centros que albergan obras de arte de viajes y equipajes entre 1760 y 1870. Elaboración propia.

CAPÍTULO 2. LA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL: 1870-1914

2.1. *Introducción*

El proceso de mejoras de los medios de transporte y las comunicaciones iniciado en la etapa anterior continuó durante la Segunda Revolución Industrial. Las mejoras técnicas que surgieron en esta época permitieron que los transportes, cada vez más rápidos, lograran mayores niveles de confort haciendo del viaje una experiencia más placentera. Asimismo, la aparición de nuevos medios, como la bicicleta o el automóvil, favorecieron aún más la movilidad. Un auge, en definitiva, al que también contribuyó el fenómeno de la emigración en masa. Estos avances, unidos al estrés generado por una intensificación de la actividad industrial propiciaron, además, la aparición de nuevas actividades relacionadas con la naturaleza. Por otro lado, este desarrollo de los viajes impulsó, a su vez, la industria del equipaje. En este caso, fabricantes, como Louis Vuitton, se esmeraron en crear artículos más funcionales que los anteriores, no solo adaptados a las nuevas formas del viaje, sino también teniendo en cuenta los gustos y las necesidades de los viajeros, todo ello con el fin de facilitar sus desplazamientos. De manera que, las escenas de viajeros con su equipaje se volvieron cada vez más habituales y continuaron siendo una fuente de inspiración para muchos artistas en esta época llegando algunos, incluso, a especializarse en este tema.

2.2. *El contexto histórico*

Durante la Segunda Revolución Industrial, las conexiones aumentaron con respecto a la etapa anterior. El ferrocarril continuaba su proceso de expansión conectando cada vez más pueblos y ciudades, en parte impulsado por la política colonial y el comercio¹⁵⁵. Uno de los grandes proyectos de expansión ferroviaria fue el Transiberiano que unió, en su primera línea inaugurada en 1904 y finalizada en 1916, Moscú con la costa rusa del océano Pacífico, en concreto con Vladivostok¹⁵⁶. Posteriormente, esta ruta se amplió con nuevas conexiones. En África, por ejemplo, Cecil Rhodes (1853-1902) trató de conectar las colonias británicas en este Continente a través de un ferrocarril desde El Cabo hasta El Cairo¹⁵⁷; proyecto que nunca

¹⁵⁵ Según Jaroslav Pacovský, «En 1890 había alrededor de 108.000 km de vías por todo el mundo, pero a finales del siglo la cifra se había multiplicado por ocho», en PACOVSKY (1988), pp. 110-111.

¹⁵⁶ WOLMAR (2017), p. 9.

¹⁵⁷ Este proyecto permitiría a los británicos, no solo imponer aún más su autoridad en los territorios africanos, sino también les facilitaría el acceso a sus recursos.

concluyó debido a las dificultades que planteaba el terreno en algunas zonas y como consecuencia de los bloqueos territoriales realizados por otras potencias coloniales¹⁵⁸.

El progreso técnico permitió, además, que los medios de transporte alcanzaran mayores niveles de confort. En este sentido, el *Orient Express* representaba la máxima expresión de comodidad y lujo en aquel momento, en lo que a transporte terrestre se refiere. Este tren, diseñado por el ingeniero belga George Nagelmackers (1845-1905)¹⁵⁹, conectaba París con Constantinopla (Estambul) y ofrecía unos servicios excepcionales a sus acaudalados clientes, desde 1883. El *Orient Express* disponía de vagones de equipaje —en los que también se transportaba el correo—, biblioteca, sala de fumadores, vagón-restaurante decorado con estilo barroco y coches-cama con sábanas de seda¹⁶⁰ que hacían del viaje en tren un verdadero placer¹⁶¹.

El transporte marítimo también se vio favorecido por los adelantos técnicos, como la introducción de las turbinas¹⁶², que permitieron la aparición de grandes buques, cada vez más veloces, lujosos y con mayor capacidad de carga¹⁶³. Por tanto, las navieras continuaron compitiendo entre ellas, como la *Cunard Line* o la *White Star Line*, por el control del transporte trasatlántico ofreciendo los mejores servicios y el mayor confort con naves equipadas como hoteles de cinco estrellas, tal y como se puede ver en un anuncio de la *Cunard* de 1875 (Anexo 2), en el que la compañía subraya la seguridad, el confort y la regularidad de sus servicios, dibujando un barco de vapor con velas navegando en un mar agitado.

¹⁵⁸ ADAMS y otros (2018), pp. 267-268.

¹⁵⁹ Nagelmackers fundó la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Tourisme en 1872, después de conocer las creaciones de George Mortimer Pullman (1831-1897) durante su estancia en Estados Unidos, en GREGORY (1990), pp. 50-55.

¹⁶⁰ ANDERSSON (2020), pp. 107-108.

¹⁶¹ En épocas posteriores, escritores y escritoras como Agatha Christie (1890-1976) y su «*Asesinato en el Orient Express*» (1934) contribuyeron a aumentar la fama de este tren.

¹⁶² PIOUFFRE (2009), p. 16.

¹⁶³ Cabe señalar que la apertura del Canal de Suez facilitó el acceso de los viajeros desde Europa a Asia a través del Mediterráneo. Desde su apertura, según Piouffre, el tráfico de pasajeros había aumentado. Este tráfico estaba formado, principalmente, por comerciantes, funcionarios coloniales, militares y por aquellos que se sentían atraídos por la civilización antigua egipcia (escritores, artistas, etc.), en PIOUFFRE (2009), pp. 51-53. No obstante, las navieras mostraron un mayor interés en esta época por conseguir el control de las rutas del Atlántico Norte, en VOGELER y HERNÁNDEZ ARMAND (2018), p. 86.

Una de esas famosas naves, símbolo del lujo y la modernidad de principios del siglo XX, fue el *RMS Titanic* (1912), de la *White Star*. Este barco, que se hundió en su viaje inaugural de Southampton a Nueva York tras colisionar contra un *iceberg*¹⁶⁴, contaba con cuatro ascensores que comunicaban entre sí las diferentes cubiertas del barco, piscina, cafés, bibliotecas y salas de fumadores, además de gimnasio, baños turcos y barberías. Por otro lado, la decoración de los interiores era muy cuidada y suntuosa, como la escalera de proa con su cúpula, paneles de roble tallados, pinturas al óleo en los rellanos, sillones de caoba tapizados, etc¹⁶⁵. La atención cuidada del servicio también se extendía a los enseres de los viajeros, como los de Charlotte Drake Cardeza (1854-1939). Esta rica heredera norteamericana, superviviente del naufragio, embarcó con una gran cantidad de equipaje, en concreto, catorce baúles, cuatro maletas y tres cajones de embalaje que contenían setenta vestidos, diez abrigos de pieles, ochenta y cuatro pares de guantes y treinta y dos pares de zapatos, así como boas de plumas, parasoles, manguitos de armiño, peines de marfil, un joyero con un anillo de diamantes y rubíes birmanos valorado en, aproximadamente, 300.000 euros, así como un diamante rosa de siete quilates de Tiffany con un valor de 450.000 euros actuales¹⁶⁶.

En cuanto a su gestión, los empleados del *Titanic* etiquetaban las piezas de equipaje como «*Wanted in Cabin*» (que se quieren llevar en el camarote) o «*Not Wanted in Cabin*» (que no se quieren llevar en el camarote), estas últimas se almacenaban en la bodega del barco. Susan Harlan señala que, «si el barco hubiera atracado a salvo en la ciudad de Nueva York, este equipaje habría sido clasificado por clases, y alfabéticamente, y dispuesto en el muelle para ser recogido»¹⁶⁷. Con relación a esto, algunas navieras construyeron estaciones marítimas, principalmente, en los puertos de mayor tránsito, para gestionar mejor el tráfico de pasajeros¹⁶⁸. Las estaciones ofrecían distintos servicios, como el de los mozos de equipajes o maleteros que se encargaban de arrastrar las carretillas cargadas con las pertenencias de los

¹⁶⁴ MORGAN (1898), p. 77.

¹⁶⁵ VALLS (2011), pp. 41-42.

¹⁶⁶ BREWSTER (2012), p. 38.

¹⁶⁷ HARLAN (2018), pp. 35-36.

¹⁶⁸ PIOUFFRE (2009), p. 34.

pasajeros, tal y como se puede observar en una imagen de la estación de la naviera alemana Norddeutscher Lloyd de Nueva York en 1909 (Anexo 3).

Cabe señalar que el transporte marítimo también fue impulsado por la emigración en masa de europeos en esta época. Dentro de este fenómeno, el movimiento migratorio italiano fue uno de los más numerosos, si bien su flujo tuvo distinta intensidad en el tiempo. Al respecto, Antonio Gibelli señala que:

Casi treinta millones de personas dejaron Europa para viajar a Estados Unidos entre 1861 y 1920, antes de las medidas restrictivas adoptadas en este país para detener el flujo. De estos, 4,5 millones provenían de Italia, 4 millones de Alemania, 3,5 del imperio ruso y de los estados bálticos, 3,5 millones del imperio austro-húngaro, 3 millones de Gran Bretaña, 2,5 millones de Irlanda, 2 de Escandinavia. [...] En cuanto a América del Sur, otros 4,6 millones de europeos, de los cuales 1,5 millones italianos, emigraron a Brasil entre 1820 y 1935, y otros 7,4 millones, de los cuales 3,3 millones italianos, a Argentina entre 1849 y 1940¹⁶⁹.

Los factores de expulsión fueron diversos, por un lado, la situación económica y comercial era débil después de la unificación del país y, por otro, los problemas políticos, la alta mortalidad infantil, así como los altos índices de violencia, provocaron una situación de pobreza y escasez que terminó causando la emigración de muchos italianos hacia otros lugares, como América, Francia o Suiza, con la esperanza de encontrar una vida mejor, más próspera¹⁷⁰.

Génova, Nápoles, Messina o Palermo fueron algunos de los principales puertos de embarque de los emigrantes, como se puede observar en un documento redactado por el *Regio*

¹⁶⁹ Texto original: «Quasi trenta milioni di persone lasciarono l'Europa per gli Stati Uniti tra il 1861 e il 1920, prima che le misure restrittive adottate in questo paese intervenissero a frenare il flusso. Di questi, 4,5 milioni provenivano dall'Italia, 4 dalla Germania, 3,5 dall'impero russo e dagli stati baltici, 3,5 milioni dall'impero austro-ungarico, 3 dalla Gran Bretagna, 2,5 dall'Irlanda, 2 dalla Scandinavia. In verità il flusso migratorio da questi bacini ebbe diversa intensità nel tempo: decisamente prevalente dall'Europa del centro-nord e dalle isole britanniche nel periodo fino al 1870 circa, fu invece alimentato in massima parte dall'Europa orientale e meridionale, Italia compresa, nella fase successiva. Per quanto riguarda l'America del Sud, oltre 4,6 milioni di europei (di cui 1,5 italiani) emigrarono in Brasile tra il 1820 e il 1935, e oltre 7,4 milioni (di cui 3,3 milioni italiani) in Argentina tra il 1840 e il 1940!», en GIBELLI (2004), p. 197.

¹⁷⁰ OSTUNI (2008), p. 33; MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI (2017), pp. 17-18; STELLA (2006), p. 31.

Commissariato dell'Emigrazione en 1907 (Anexo 4). Este documento ofrece información general sobre los barcos de vapor que partirían en abril de ese año, incluidas las fechas, los precios del pasaje, la duración del viaje (de 12 a 26 días según el tráfico), las escalas y los destinos. En el precio del viaje están a menudo incluidos los viajes ferroviarios, como el de Boston a Nueva York; de manera que ambos medios de transporte eran complementarios.

Los emigrantes necesitaban una serie de documentos para poder viajar legalmente, estos eran: el pasaporte, como el que fue concedido a Carlo Berardi de Nocera Umbra (Italia) por el Ministerio de Asuntos Exteriores en 1894, con el fin de dirigirse a Frontenac (Kansas, Estados Unidos) (Anexo 5); la declaración de estado civil o «*Nulla Osta*»; y, finalmente, el contrato de pasaje (Anexo 6). Con relación a esto, Amoreno Martellini señala que:

En el caso de una travesía oceánica el costo del billete para salir a bordo de un barco de vapor, aunque sea en tercera clase, representaba un esfuerzo económico de tal entidad para una familia empobrecida por la crisis económica o por la pérdida de trabajo, que la obligaba a menudo a enormes sacrificios¹⁷¹.

Ante la imposibilidad de conseguir esta documentación, no es de extrañar que hubiera emigrantes que optaran por la vía ilegal para llegar a sus destinos. No obstante, existía otra posibilidad para emigrar legalmente y era a través de un contrato de trabajo. En este caso, los propietarios de las tierras o industriales extranjeros ofrecían contratos de trabajo a los italianos y el dinero necesario para realizar el viaje, por lo que estos no corrían con ningún gasto; ahora bien, contraían una deuda con los empresarios que debía ser pagada, normalmente, con la retención del sueldo¹⁷².

¹⁷¹ Texto original: «Nel caso di una traversata oceanica il costo del biglietto per salire a bordo di un piroscafo, sia pure in terza classe, rappresentava un impegno economico di tale entità per una famiglia già impoverita dalla crisi economica o dalla perdita del lavoro, da costringerla spesso a sacrifici enorme», en MARTELLINI (2006), p. 43.

¹⁷² MARTELLINI (2006), p. 44.

Al tratarse de viajes de larga duración o definitivos, los emigrantes solían llevar una gran cantidad de objetos que podían ser transportados, por ejemplo, en hatillos, maletas¹⁷³, bolsas de viaje o baúles, dependiendo del extracto social al que pertenecieran¹⁷⁴. Estos enseres no solo les ayudarían a comenzar su nueva vida, sino también a evitar un mayor gasto cuando llegaran al país de recepción, ya que no tendrían la necesidad de comprarlos de nuevo. Por tanto, se trataba de objetos de gran utilidad, como colchones o utensilios de cocina. Asimismo, el equipaje de los emigrantes también podía verse condicionado por las indicaciones que amigos o familiares les hicieran, como se puede comprobar en una carta de 1909 (Anexo 7), en la que un emigrante llamado Anacleto Lepri de Gubbio (Italia) invita a su esposa Erminia Stirati e hijos a reunirse con él en América pidiendo, además, que esta lleve consigo la ropa de cama, ya que solo dispone de las del hotel para él. Al final, todas esas peticiones agrandaban el equipaje pudiendo causar problemas de carácter organizativo. Cabe señalar que, normalmente, el precio del transporte de los bienes estaba incluido en el contrato de pasaje. No obstante, si el equipaje sobrepasaba el peso máximo, los viajeros debían pagar por ese exceso¹⁷⁵.

Los emigrantes, normalmente, viajaban en tercera clase por lo que no disfrutaban de todas las comodidades que ofrecían la primera o la segunda. En este caso, solían dormir vestidos y calzados sobre las camas que utilizaban, además, como áreas de almacenamiento o, directamente, en el suelo junto a sus pertenencias¹⁷⁶. También podían utilizar los baúles de tapa plana como mesas, peldaños para acceder a las literas superiores o improvisados asientos en caso de que no dispusieran de estos¹⁷⁷.

Después de la travesía, las aduanas de los países receptores se encargaban de revisar el equipaje de los emigrantes, como sucedía en la Isla de Ellis (Estados Unidos) donde, además, se sometía a estos viajeros a un control médico. Aquellos que superaban el control, eran

¹⁷³ Las maletas de cartón es uno de los objetos que más se asocian a la figura del emigrante ya que el material con el que fueron creadas, así como su simplicidad, revelan la situación difícil, de miseria o pobreza por la que estaban pasando estas personas, en BARAVELLI y otros (2007), p. 73.

¹⁷⁴ OSTUMI (2008), p. 53.

¹⁷⁵ MIHM (2001), pp. 27-28.

¹⁷⁶ STELLA (2006), p. 34.

¹⁷⁷ MIHM (2001), p. 28.

ingresados en los hospitales locales en cuarentena, al final de la cual recibían la autorización para entrar en los Estados Unidos; los que no superaban la revisión eran obligados a volver a su patria¹⁷⁸.

La movilidad en esta época también se vio favorecida por otros medios de transporte — además del ferrocarril y los barcos—, como la bicicleta. Este vehículo, que había aparecido a principios del siglo XIX, se popularizó a partir de 1870 con la aparición de nuevos modelos más seguros y asequibles que los anteriores, gracias a los avances de la tecnología¹⁷⁹. El nuevo medio otorgaba una mayor libertad de movimiento¹⁸⁰. Las personas, independientemente de la clase social, comenzaron a demandar bicicletas que se pudieran utilizar en distancias más largas y a velocidades más rápidas¹⁸¹ lo que les permitía desplazarse de la ciudad al campo o entre pueblos. El éxito que consiguieron dio lugar a la aparición de los primeros *clubs*, como el *Boston Bicycle Club* (BBiC) en 1878, que se encargarían de promover y difundir esta modalidad de transporte¹⁸². No obstante, encontramos viajeros que llegaron a recorrer largos trayectos en estas, como Annie Londonderry, la primera mujer en dar la vuelta al mundo en una bicicleta entre 1894 y 1895. Sin embargo, las reducidas dimensiones de este medio de transporte impedían a los ciclistas llevar una gran cantidad de objetos, por lo que viajaban ligeros de equipaje. Londonderry, por ejemplo, solo llevaba consigo una muda de ropa y un revólver¹⁸³.

Otro de los medios fue el automóvil. La aparición de modelos más seguros y baratos a principios del siglo XX, como el Ford T de Henry Ford (1863-1947)¹⁸⁴, otorgaron una mayor libertad de movimiento e independencia a los viajeros. Las mejoras en la infraestructura vial

¹⁷⁸ MINISTERIO DEGLI AFFARI ESTERI (2017), p. 31.

¹⁷⁹ En 1870, se utilizaba la bicicleta de rueda alta, sin embargo, era muy pesada e incómoda. Hacia 1885, apareció la «máquina segura», una bicicleta con características similares a las bicicletas actuales, en WERBIKES (2019).

¹⁸⁰ Conforme evolucionaba este vehículo, la ropa también lo hacía, y es que era necesario contar con piezas más cómodas, como los bombachos para pedalear.

¹⁸¹ BIKESTER (2021).

¹⁸² FINISON (2021). Según Simon Adams, R.G. Grant, y Andrew Humphreys, «se estima que en la década de 1890 circulaban alrededor de millón y medio de personas en bicicleta por las carreteras de Reino Unido, aún no monopolizadas por el automóvil. En EE.UU. se vendieron más de dos millones de bicicletas solo en 1897», en ADAMS y otros (2018), pp. 262-263.

¹⁸³ BALLESTA (2018).

¹⁸⁴ AUGUSTA (1988), p. 41.

favorecieron también este proceso, como la construcción del puente colgante del Bósforo (Turquía) que conectó Europa y Asia una vez finalizado en 1873¹⁸⁵. Igualmente, los automóviles permitieron el acceso a zonas remotas o lugares poco visitados surgiendo, así, nuevos destinos u objetivos a recorrer. Por ejemplo, en el libro «*La vuelta al mundo de una mujer en motor*» (1911), Harriet White Fisher (1861-1939) relató su viaje alrededor del mundo en automóvil, junto a un familiar, dos sirvientes y su perro, en 1909:

El viaje de una mujer que se había cansado un poco de los detalles de un negocio útil, pero algo pesado, y buscó recreación bajo el sol ardiente de la India, en Ceilán, China, Japón, en muchos lugares donde ningún automóvil había llevado antes a un hombre o a una mujer¹⁸⁶.

La multimillonaria norteamericana adquirió para esta aventura, un equipo de acampada formado por una tienda ligera y resistente —creación de Luis Vuitton¹⁸⁷—, sacos de dormir impermeables, cantimploras y termos, además de dos pequeños baúles de viaje, una caja de sombreros que iba sujeta al neumático de repuesto delantero, una caja de herramientas que podía ser utilizada, a la vez, como asiento, una bolsa de tela con cerradura y llave, una bolsa para la ropa sucia, un saco impermeable para las camas y un catre extensible que se podía doblar en el medio y se colocaba en el parachoques delantero para aprovechar el espacio. También llevaba cuerdas, mantas, artículos de aseo, dos neceseres, una bolsa impermeable para las sábanas, almohadas y sus fundas¹⁸⁸. En definitiva, toda una serie de objetos cuyo peso se distribuyó de manera uniforme con el fin de no alterar la estabilidad del vehículo. Una incorrecta distribución de la carga conllevaría a problemas de adherencia a la carretera y perjudicaría la capacidad de maniobra pudiendo provocar accidentes.

La aparición de las motocicletas en la década de 1880 contribuyó a una mayor movilidad. Este medio de transporte fue el elegido por Carl Stearns Clancy (1890-1971), por ejemplo,

¹⁸⁵ LÖSCHBURG (1978), p. 176.

¹⁸⁶ Texto original: «The trip of a woman who had grown a little weary of the details of a useful but somewhat heavy business, and sought recreation under India's burning sun, in Ceylon, China, Japan, in many places where no motor-car had ever taken man or woman before», en WHITE (1911), p. 8.

¹⁸⁷ Louis Vuitton diseñó esta tienda en 1906 en colaboración con el fabricante de automóviles Hogan Kellner. Las lonas se podían fijar al capó del auto por un lado y sujetar al suelo por el otro, en SCALI y LE-TAN (2018), p. 386.

¹⁸⁸ WHITE (1911), pp. 21-23.

para realizar la primera vuelta al mundo en moto en 1912. En cuanto a la motivación, Stearns señaló: «decidí tomarme un año libre de los monótonos negocios y dedicar ese tiempo a ver el mundo»¹⁸⁹. Para su viaje, el publicista norteamericano adquirió, entre otras cosas, una moto Henderson de cuatro cilindros, resistente y con un buen sistema de suspensión, además de ropa impermeable, un revólver automático, mapas de carreteras, una cámara fotográfica y los documentos de viaje. Antes de iniciar la travesía, se puso de acuerdo con algunas compañías para que enviaran neumáticos a puntos específicos de su recorrido y también se informó sobre el suministro de gasolina y aceite en dichos lugares. Según el propio Stearns, el pesado equipaje que llevaba era una fuente constante de problemas debido a que solía soltarse de la moto¹⁹⁰. Al igual que ocurría con las bicicletas, este tipo de transporte, por su reducido tamaño, no estaba capacitado para llevar una carga muy pesada, ya que esta comprometía su estabilidad.

La aparición del avión¹⁹¹ y otras aeronaves, como los dirigibles, dieron un nuevo impulso al sector de los viajes, si bien en esta época la aviación aún se encontraba en su fase inicial. Los primeros aviadores trataban de superar los récords de distancias y velocidad con aparatos aún frágiles que funcionaban con motores de escasa potencia¹⁹².

Los avances técnicos, así como las nuevas formas de gestión hotelera, originaron una industria del alojamiento más moderna y lujosa que la anterior. Una de las figuras claves en ese proceso de cambio fue César Ritz (1850-1918). El hotelero suizo no solo mejoró las instalaciones de sus hoteles incorporando, por ejemplo, baños privados en cada habitación, sino también prestando un servicio personalizado a sus clientes¹⁹³.

¹⁸⁹ Texto original: «I determined to take a year off from humdrum business and devote that time to education – I resolved to see the world», en STEARNS (2013), p. 13.

¹⁹⁰ STEARNS (2013), p. 35.

¹⁹¹ El inicio de la aviación se ha establecido en 1903, cuando los hermanos Willbur y Orville Wright consiguieron hacer volar el primer aeroplano de manera exitosa, en CONFORTI (2019), p. 24.

¹⁹² LUQUE (2015), p. 264.

¹⁹³ VOGELER y HERNÁNDEZ ARMAND (2018), p. 99; FERNÁNDEZ FÚSTER (1991), p. 151.

En relación a la hostelería, a finales del siglo XIX, se pusieron de moda las etiquetas de equipaje¹⁹⁴. Los hoteles entregaban a sus huéspedes estas etiquetas, por un lado, para que tuvieran un recuerdo del viaje, un *souvenir* que pegaban en las maletas y en los baúles, y por otro, como una manera económica y eficaz de publicitarse¹⁹⁵. Estas etiquetas, en las que normalmente se representa la grandeza de los hoteles o la belleza de los lugares donde se encuentran, eran también un símbolo de distinción social, ya que viajar en esta época todavía era considerado un lujo¹⁹⁶.

A pesar de todos los adelantos, muchas áreas del Planeta aún no contaban con los medios de transporte y las infraestructuras necesarias que mejoraran las condiciones del viaje, por lo que desplazarse a esos lugares lejanos se podía convertir en toda una aventura. Por ello, las guías de viaje de la época seguían recomendando a los viajeros llevar una gran cantidad de cosas, entre ellas armas para garantizar la protección personal y la de sus pertenencias mientras estuvieran alejados de su hogar. Por ejemplo, O. L. Malesch, ofreció una relación de los objetos imprescindibles que todo viajero debía llevar consigo en su guía, *Art de voyager à l'étranger: indications pratiques pour un jeune voyageur o El arte de viajar al extranjero: consejos prácticos para un joven viajero* (1899), como:

- Objetos de aseo: esponja, agua de colonia, pasta de dientes, navajas de afeitar, brocha de afeitar, jabón, toalla, espejo, peine, cepillo para el cabello, cepillo de ropa, cepillo para sombreros, cepillo de uñas, cepillo de dientes, palillo de dientes, pinzas, lima de uñas o navaja, tijeras, etc.
- Artículos de ropa y accesorios: ropa interior, jersey, calcetines, camisas con cuello y sin cuello, camisas de noche, camisas de franela, chalecos de franela, pañuelos, cuellos falsos, puños o falsos puños, camisa y gemelos, varios botones, pasadores de seguridad, hilo, agujas, guantes, corbatas, brodequines, botas o zapatos, cordones de brodequin, cordones

¹⁹⁴ Los hoteles adoptaron este sistema de las propias navieras cuando etiquetaban el equipaje para indicar las piezas destinadas a los camarotes o a la bodega, en ADAMS y otros (2018), p. 241.

¹⁹⁵ GULSHAN (1998), p. 16.

¹⁹⁶ HARLAN (2018), p. 4.

de zapatos o botones de botas, fundas de tela, gancho para botones o calzador, botas de nieve o gomas, zapatillas, etc.

- Objetos de correspondencia y accesorios: membretes, sobres, cartas de presentación, sellos de correos, pasta de sellado o pegamento, tarjetas de visita, papel de Bovard, tintero, plumero, soporte para pluma estilográfica y lápiz.

- Y objetos diversos: gorro, manta de viaje o tartán, pelerina viajera, pasamontañas, blusa de viaje, botella, taza, galletas, chocolate, fósforos para velas, reloj despertador, cuchillo, prismáticos, bastón, paraguas o chubasquero, y los «compañeros de viajes» (gancho, abotonador, sacacorchos, destornillador, rollo de alambre, punzón, etc.)¹⁹⁷.

Esta lista se ampliaba en el caso de los exploradores. Con relación a esto, el interés por conocer e investigar las zonas que aún quedaban por descubrir de la Tierra persistió en esta época. De manera que, el interior de África y de América del Sur, los desiertos de Asia o las regiones polares, se convirtieron en el objetivo principal de algunos exploradores, como Robert Falcon Scott (1868-1912). El ex-oficial de la Marina Real Británica encabezó una expedición en 1910 que tenía por objeto alcanzar el polo Sur. Para ello, Scott se aprovisionó de ponis y trineos motorizados para transportar por el hielo su equipo formado, fundamentalmente, por instrumentos científico, como termómetros, brújulas topográficas, podómetros y otros instrumentos de medición, además de una cámara, diarios, cuadernos de notas, gafas, guantes, comida, hornillos, ropa, tiendas, esquís, etc.¹⁹⁸. Para los exploradores, arrastrar todo este equipo —aproximadamente 700 kilos— fue un problema. Al respecto, Scott señaló en su diario:

11 de noviembre de 1911. Hoy hemos echado el resto. La superficie es malísima y estamos todos bastante hartos, y no de comida precisamente. Arrastrar un cargamento por la nieve es sin duda una de las cosas más arduas que uno puede hacer; no es de extrañar que los trineos de motor no aguantaran¹⁹⁹.

¹⁹⁷ FERNÁNDEZ FÚSTER (1991), p. 148.

¹⁹⁸ CHERRY (2019), pp. 551-593.

¹⁹⁹ CHERRY (2019), p. 561.

Esta situación se agravaba aún más con los episodios de ventisca que provocaban retrasos. No obstante, el 17 de enero de 1912, Scott logró alcanzar su objetivo junto a cuatro de sus compañeros después de sacrificar a todos los ponis y utilizar la tracción humana en su recorrido, apoyados también con el uso de los esquís²⁰⁰. Sin embargo, al llegar se percataron que otra expedición, liderada por el noruego Roald Amundsen (1872-1928), se había adelantado. Después de esto comenzó un duro viaje de regreso que terminó con las vidas de Scott y sus hombres. En este caso, el exceso de equipaje y la mala elección del medio de transporte complicaron un recorrido de por sí difícil que los llevó a la muerte. Aunque los británicos no lograron ser los primeros en llegar al polo sur, las investigaciones que realizaron durante esta expedición aportaron una gran cantidad de datos sobre esta área del Planeta desconocida hasta aquel momento.

Los esquís fueron una parte importante de las expediciones polares al facilitar el desplazamiento de los exploradores por la nieve. Estos objetos habían alcanzado una gran popularidad a finales de la década de 1880, después que el explorador sueco Fridtjof Nansen (1861-1930) los utilizara para cruzar Groenlandia²⁰¹. Los esquís, además de favorecer este tipo de exploraciones, contribuyeron a la difusión de los deportes de invierno, por lo que pasaron a formar parte, cada vez más, del conjunto de objetos que acompañaban a los viajeros en sus desplazamientos.

Al igual que ocurría anteriormente, las personas seguían viajando por motivos de salud en esta época. Algunos lugares, como la ciudad de Davos (Suiza), siguieron atrayendo a ricos y poderosos viajeros que ansiaban curarse en sus instalaciones sanitarias²⁰². No obstante, muchos otros también acudían para disfrutar de los deportes de invierno que comenzaban a promoverse en estos lugares, como el descenso en trineo o el esquí²⁰³. Uno de esos primeros

²⁰⁰ CHERRY (2019), p. 611.

²⁰¹ HUNTFORD (2008), p. 131.

²⁰² CADEMÁRTORI (2004), p. 16.

²⁰³ Con respecto al auge que estaban experimentando los complejos o estaciones invernales situados en las montañas o en los valles, Winfried Löschburg señala, por ejemplo, que «la famosa estación de St-Moritz (Suiza) contó en el invierno de 1899-1900 con 1.851 visitantes, pero en 1909-1910 con 9.010 y en 1929-1930 con 19.830». Texto original: «La célèbre station de St-Moritz ne compta au cours de l'hiver 1899-1900 que 1851 visiteurs, mais, en 1909-10, elle en comptait 9010 et en 1929-30, 19830», en LÖSCHBURG (1978), p. 169.

viajeros fue el escritor y médico británico Arthur Conan Doyle (1859-1930) que, después de su estancia en Davos, señaló:

No hay nada peculiarmente maligno en la apariencia de un par de «esquíes» [...] Nadie que los mire adivinaría las posibilidades que se esconden en ellos. Pero te los pones, y te giras con una sonrisa para ver si tus amigos te miran, y al momento siguiente estás clavando la cabeza como un loco en un banco de nieve, y pateando frenéticamente con los dos pies, y medio levantándote sólo para volver a chocar con ese banco de nieve, y tus amigos están recibiendo más entretenimiento del que nunca pensaron que serías capaz de dar [...] Si un hombre tiene perseverancia y un mes de sobra para vencer todas estas primeras dificultades, descubrirá que el esquí le abre un campo de deporte que, en mi opinión, es único²⁰⁴.

Este acercamiento a la montaña, o a la naturaleza en general, que había comenzado en la época anterior, combinado ahora con el estrés de la ciudad y el trabajo —resultado de una intensificación de la actividad industrial—, propiciaron la aparición del *camping* y de las excursiones en barca²⁰⁵, como mostró Jerome K. Jerome en su obra, *Tres hombres en una barca (por no mencionar al perro)* (1889). El autor recuerda, además, lo complicado que era preparar el equipaje. Con relación a esto, los protagonistas, armados con papel y lápiz, comenzaron a hacer una lista de las cosas que iban a llevar:

Tuvimos que descartar la primera lista. Estaba claro que el curso superior del Támesis no permitiría la navegación de una barca lo suficientemente grande como para llevar las cosas que habíamos anotado como indispensables; ¡así que rompimos la lista y nos miramos unos a otros! George dijo: «sabéis que estamos equivocados. No debemos pensar en las cosas de las que podríamos prescindir, sino solo en las cosas de las que no podemos prescindir». George es realmente muy sensato a veces. Te sorprendería. Llamo a eso franca sabiduría,

²⁰⁴ Texto original: «There is nothing peculiarly malignant in the appearance of a pair of “ski” [...] No one to look at them would guess at the possibilities which lurk in them. But you put them on, and you turn with a smile to see whether your friends are looking at you, and then the next moment you are boring your head madly into a snow-bank, and kicking frantically with both feet, and half rising only to butt viciously into that snow-bank again, and your friends are getting more entertainment than they had ever thought you capable of giving [...]. But granted that a man has perseverance, and a month to spare in which to conquer all these early difficulties, he will then find that “ski”-ing opens up a field of sport for him which is, I think, unique», en DAVOS (1894), pp. 657-658.

²⁰⁵ Estas nuevas actividades en los alrededores, más o menos alejados, de las ciudades suponían, además, una alternativa para aquellos que no contaban con los medios necesarios para realizar viajes más caros.

no solo en lo que se refiere al caso presente, sino con referencia a nuestro viaje por el río de la vida, en general. Cuántas personas, en ese viaje, cargan el barco hasta que está en peligro de naufragar con un montón de cosas tontas o absurdas que creen que son esenciales para el placer y la comodidad del viaje, pero que en realidad son sólo lastres inútiles²⁰⁶.

Después de varias horas y discusiones, consiguieron terminar la lista:

Parecía una buena cantidad de equipaje, cuando lo juntamos todo. Estaban el Gladstone y la pequeña bolsa de mano, y las dos cestas, y un gran rollo de alfombras, y unos cuatro o cinco abrigos y *mackintoshes*, y unos cuantos paraguas, y luego había un melón solo en una bolsa, porque era demasiado voluminoso para meterlo en cualquier sitio, y un par de libras de uvas en otra bolsa, y un paraguas de papel japonés, y una sartén, que, al ser demasiado larga para empacarla, habíamos envuelto con papel marrón. Parecía mucho, y Harris y yo empezamos a sentirnos bastante avergonzados²⁰⁷.

El auge de estas actividades generó, a su vez, la aparición de un equipamiento de acogida (hostales de fin de semana, centros de alquiler de barcos, redes de senderos señalizados, entre otras cosas), además de organizaciones de amigos de la naturaleza, como los *scouts* que contribuyeron a fomentar estas prácticas²⁰⁸.

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) paralizó este periodo dorado de los viajes que no se retomó hasta el final de ella, si bien con ciertos cambios.

²⁰⁶ Texto original: «The first list we made out had to be discarded. It was clear that the upper reaches of the Thames would not allow of the navigation of a boat sufficiently large to take the things we had set down as indispensable; so, we tore the list up, and looked at one another! George said: “You know we are on a wrong track altogether. We must not think of the things we could do with, but only of the things that we can't do without”. George comes out really quite sensible at times. You'd be surprised. I call that downright wisdom, not merely as regards the present case, but with reference to our trip up the river of life, generally. How many people, on that voyage, load up the boat till it is ever in danger of swamping with a store of foolish things which they think essential to the pleasure and comfort of the trip, but which are really only useless lumber», en JEROME (1889), pp. 31-32.

²⁰⁷ Texto original: «There seemed a good deal of luggage, when we put it all together. There was the Gladstone and the small hand-bag, and the two hampers, and a large roll of rugs, and some four or five overcoats and mackintoshes, and a few umbrellas, and then there was a melon by itself in a bag, because it was too bulky to go in anywhere, and a couple of pounds of grapes in another bag, and a Japanese paper umbrella, and a frying pan, which, being too long to pack, we had wrapped round with brown paper. It did look a lot, and Harris and I began to feel rather ashamed of it», en JEROME (1889), p. 65.

²⁰⁸ LÖSCHBURG (1978), p. 171.

2.3. El diseño del equipaje en tiempos de la Segunda Revolución Industrial: la Maison Louis Vuitton y el equipaje de lujo

Los primeros años de la década de 1870 fueron complicados para la Maison Louis Vuitton ya que, durante la Guerra franco-prusiana (1870-1871) y la Comuna de París (1871), la compañía sufrió el saqueo de sus talleres en Asnières²⁰⁹ (Francia) perdiendo, de esta forma, todos los recursos materiales que necesitaba para la producción de las piezas de equipaje que tanta fama le había reportado en la etapa anterior²¹⁰.

A pesar de esta situación, el famoso baulero francés decidió, no solo reconstruir sus talleres, sino también abrir una nueva tienda cerca del Gran Hôtel de París inaugurando, con ello, una nueva etapa de expansión o desarrollo para la compañía²¹¹. A partir de ese momento, Louis Vuitton y su hijo George (1857-1936), crearon un equipaje de lujo, a la altura del esplendor de los viajes que caracterizó esta época.

La Casa francesa se esmeró, así, en producir un equipaje adaptado a las nuevas formas del viaje, con el fin de facilitar los desplazamientos a los viajeros garantizado, a su vez, la máxima protección de sus enseres durante estos. Por ejemplo, una de las creaciones más importantes en este periodo fue el Baúl-Wardrobe (1875) diseñado, fundamentalmente, para los viajes en barco (Figura 67). Este baúl, de sentido vertical, contaba con dos partes que se podían configurar en función del gusto del cliente. Generalmente, esta pieza se acondicionaba como un armario, con perchas para colgar la ropa en su interior; no obstante, también existía la posibilidad de dejar una parte como armario y la otra con cajones, entre otras opciones. Cabe señalar que, la simplificación del vestuario femenino, cada vez más ligero –menos aparatoso–, posibilitó también la creación de este baúl en el que se podía transportar los vestidos sin complicaciones y de una manera ordenada. Con relación a esto, en 1901, se creó

²⁰⁹ El éxito que le reportó el baúl plano a Louis Vuitton le permitió trasladar sus talleres a Asnières en 1859, un lugar más amplio en el que también estableció la casa familiar y en el que actualmente se atienden los pedidos especiales, en VUITTON (s. f.).

²¹⁰ BONVICINI (2004), pp. 109-110.

²¹¹ VUITTON (1984), p. 32.

un complemento para este baúl llamado, Steamer Bag. Se trataba de una bolsa de lona de algodón, muy flexible, utilizada para guardar la ropa usada durante la travesía²¹².



Figura 67. Baúl-Wardrobe. Louis Vuitton. 2008. Madera, lona y metal. 115 x 66 x 57 cm. Recuperado de <https://onlineonly.christies.com/s/jewels-handbags-online-london-edit/classic-monogram-canvas-standing-wardrobe-trunk-658/122568>. [Última consulta el 18-08-2021].

Estos baúles podían llegar a pesar entre 50 y 70 kg., por lo que su uso no era del todo recomendable si se viajaba en transporte aéreo. Ante esta situación, la Maison creó en 1910 un nuevo baúl llamado, Aéreo (Figura 68). Esta pieza, de dimensiones más reducidas que el Baúl-Wardrobe, podía pesar 26 kg. y contener, conforme aparece en su anuncio (Anexo 8),

²¹² PASOLS (2012), pp. 88 y 139. En la actualidad, esta bolsa ha perdido su función auxiliar y se vende como una bolsa de viaje, totalmente independiente del baúl.

dos trajes, un abrigo, diez camisas, tres camisones, tres piezas de ropa interior, tres chalecos, seis pares de calcetines, doce pañuelos, un par de zapatos, dieciocho cuellos, guantes, corbatas y un sombrero. Asimismo, apareció una versión de este baúl para mujer, llamado Aviette, con un peso adicional de dos kilos²¹³.



Figura 68. Baúl Aéreo. Louis Vuitton. 1910. 82 x 35 x 48 cm. Recuperado de <https://www.pushkinantiques.com/trunks-luggage-archive/antique-20thc-rare-louis-vuitton-malle-aero-trunk-paris-c1920>. [Última consulta el 20-09-2021].

Igualmente, la compañía diseñó piezas de equipaje y accesorios exclusivos para automóviles, como el Baúl-Automobile en 1897 (Figura 69). Este baúl tenía la función de maletero, puesto que los vehículos, en aquella época, carecían de este espacio para llevar el equipaje. Además, crearon otros baúles similares para ser colocados en el techo o en los laterales el coche, por lo que sus dimensiones eran variables, pero igual de ligeros ya que no tenían guarniciones. Otro ejemplo es el Sac Chauffeur, una caja redonda que contenía la rueda de repuesto del coche y una segunda bolsa interior en la que el conductor podía colocar las herramientas o algunos sombreros. De esta forma, se protegía al neumático y a la cámara de aire de repuesto de las inclemencias del tiempo. Normalmente, todas estas piezas estaban recubiertas con una

²¹³ MAURIÈS y LÉONFORTÉ (2015), p. 99.

lona de color negro impermeable llamada, Vuittonite; aunque también podían utilizar el cuero para ello²¹⁴. Con relación a esto, es destacable la colaboración de George Vuitton con Hogan Kellner en 1906, para la creación de los complementos del Auto-Camping, una lujosa autocaravana también conocida por las iniciales, H. K. V. (Hogan Kellner Vuitton). En este caso, el vehículo contaba con un lavabo y un espejo de tres caras plegables, un armario con cuatro maletas, un *kit* de aseo, un baúl para la ropa y otro para sombreros, así como una cama, un bar y una tienda, entre otra serie de elementos que garantizaban la comodidad de los campistas allá donde fueran²¹⁵.



Figura 69. Baúl-Automobile. Louis Vuitton. c.1912. Madera, metal y lona. 100 x 25 x 50 cm. Recuperado de <http://www.artnet.com/artists/louis-vuitton/malle-automobile-n183117-tdWbJdoygxqO9fS68DzRxg2>. [Última consulta el 15-08-2020].

Así como la compañía adaptó el equipaje a los medios de transporte, también tuvo en cuenta otras necesidades específicas de los viajeros, como sucedió con Pierre Savorgnan de Brazza (1852-1905). En 1905, la Maison creó para el explorador un baúl-cama que, posteriormente, adoptó su nombre, el Baúl-Brazza (Figura 70). Además de este baúl, que contaba con una cama plegable en su interior y una colchoneta, Vuitton produjo otras piezas de equipaje para el explorador, como un escritorio provisto de un compartimento secreto para guardar documentos u objetos importantes durante su misión²¹⁶.

²¹⁴ BELLU (2007), pp. 12-18.

²¹⁵ BELLU (2007), p. 18.

²¹⁶ LÉONFORTE y PUJALET (2011), pp. 31-32.



Figura 70. Baúl-Brazza. Louis Vuitton. 1905. Museo de Quai Branly - Jacques Chirac. París (Francia). Recuperado de https://art.rmngp.fr/fr/library/artworks/gaston-louis-vuitton_malle-de-voyage-de-pierre-savorgnan-de-brazza_toile-textile_enduit_1905. [Última consulta el 03-08-2020].

La seguridad es otro de los aspectos que siempre ha preocupado a los fabricantes de equipaje, por lo que ha terminado influyendo en su diseño. Con respecto a esto, la compañía francesa mejoró el sistema de cierre de los equipajes rígidos con una cerradura de gorjas de latón que crearon en 1890, y que estaba equipada con un juego de llaves único y enumerado, por lo que cada viajero podía abrir todo su equipaje con una sola llave²¹⁷.

El equipaje de la Maison Louis Vuitton se podía revestir, no solo con piel (ovina, porcina, etc.), sino también con distintas lonas que eran, a su vez, muy ligeras, resistentes e impermeables, como la lona Monogram²¹⁸. Esta lona fue creada por George Vuitton en 1896, después de la muerte de su padre, y desde entonces se convirtió en el símbolo de la Casa y del lujo moderno. La lona está compuesta por las iniciales LV (Louis Vuitton) y tres motivos florales impresos en tonos amarillo-beige sobre un fondo marrón. Según Paul-Gérard Pasols,

²¹⁷ PASOLS (2012), pp. 106-108. Este sistema evolucionó con el tiempo hasta el sistema actual de cerradura multigorjas para los equipajes rígidos.

²¹⁸ Otra de las lonas importantes fue la lona Damier (1888), una tela a cuadros en la que aparece la frase: «L. Vuitton marque de fabrique déposée» (L. Vuitton marca registrada), como forma de consolidar la marca, en BRUNHAMMER, MARCHESSEAU y BLANC (1987), p. 132.

estos rosetones están inspirados en el arte medieval y aparecen representados en diversos soportes, por ejemplo, tallados en piedra en edificios medievales, góticos y neogóticos, civiles o religiosos, como los que aparecen en la Catedral de Barcelona (España) o en el Palacio de los Dogos de Venecia²¹⁹.

No obstante, también podían utilizar metales, como el cobre o el zinc, para recubrir los baúles evitando, así, que los insectos accedieran al interior de los contenedores y estropearan los efectos del viajero. Cabe señalar que, además del álamo, también solían utilizar la madera de haya en la construcción de los baúles ya que, al igual que la primera, era flexible, resistente y ligera. Además del exterior, el interior también se tapizaba con distintos tipos de tela y las tapas se revestían con un acolchado para proteger aún más los enseres del viajero. Por otro lado, estas piezas contaban en su interior con armazones de madera móviles, revestidos con lona o cinta, que permitían una mejor distribución de los objetos, por lo que se podía aprovechar mejor el espacio²²⁰.

En definitiva, la Maison Louis Vuitton continuó innovando en esta época de la Segunda Revolución Industrial creando equipajes cada vez más funcionales o prácticos, adaptados a los medios de transportes y a los propios gustos y necesidades de los viajeros garantizando, además, la seguridad de sus pertenencias.

2.4. La representación artística del equipaje entre 1870-1914: clasificación tipológica

En esta época, la producción de obras de arte dedicadas a la representación del viaje es abundante, como se puede observar en la base de datos correspondiente al periodo comprendido entre 1870 y 1914 (Tomo II, cap. 2). Los artistas siguieron, por tanto, interesados en incluir en sus obras los cambios que estaba experimentando este sector, así como el equipaje, convirtiendo a la obra de arte en un documento.

²¹⁹ PASOLS (2012), p. 127.

²²⁰ LÉONFORTE y PUJALET (2011), pp. 390-401.

A continuación, se ofrece una clasificación tipológica de las cincuenta obras seleccionadas de la base de datos cita anteriormente, con el fin de comprender mejor el fenómeno de los viajes y del equipaje en tiempos de la Segunda Revolución Industrial. Teniendo en cuenta, las motivaciones del viaje, los medios de transporte y la seguridad, como aspectos que inciden en la elección y en el diseño del equipaje, se han añadido dos tipologías más a este capítulo, como son: especialización en la pintura de viajes y otras formas de representación del equipaje.

2.4.1. Motivaciones del viaje

2.4.1.1. Viajes de exploración: científicos y militares

2.4.1.1.1. Exploraciones científicas

El interés por ampliar el conocimiento del mundo continuó siendo una de las principales motivaciones para emprender el viaje en esta época. Muchos fueron los exploradores que se aventuraron, por ejemplo, a recorrer los territorios africanos aún desconocidos, como muestra el artista francés Emile Bayard (1837-1891) en su obra, *Wading through the Tchisera ford* o *Vadeando el riachuelo Tchisera* (1876; Biblioteca Ambrosiana, Milán, Italia) (Figura 71). Bayard dibujó a David Livingstone (1813-1873) abriéndose camino con sus hombres por la selva africana. En primer plano, el explorador, vestido con ropa occidental, observa cómo uno de sus ayudantes se hunde en el suelo totalmente cubierto por la vegetación. Detrás de estas figuras, varios porteadores cargan con el equipo del explorador mientras uno de ellos ayuda a otro personaje a levantarse. Además de diversos bultos, uno de los porteadores lleva consigo un colmillo de elefante mientras otros llevan armas de fuego. A pesar de los avances de la Revolución Industrial, muchas zonas, aún en esta época, eran de difícil acceso por lo que los viajeros debían contar con la ayuda de los porteadores para trasladar su gran equipaje por esos accidentados caminos.



Figura 71. *Wading through the Tchisera Ford*. Emile Bayard, 1876. Biblioteca Ambrosiana, Milán (Italia).

Recuperado de

http://espana.scalararchives.com/web/ricerca_risultati.asp?posizione=49&nRisPag=48&pagIniziale=1&pagFinale=5&nextPrev=0. [Última consulta el 17-10-2018].

Otro ejemplo lo encontramos en la obra del artista francés Paul Adolphe Kauffmann, *Porters* o *Porteadores* (c. 1872-1876; Biblioteca Ambrosiana, Milán, Italia) (Figura 72), en la que dibujó al explorador británico Verney Lovett Cameron (1844-1894), primero en cruzar de este a oeste el África tropical²²¹, en un poblado africano con un grupo de porteadores. Los hombres cargan con el equipo del explorador envuelto y atado con unas cuerdas sobre sus cabezas u hombros. Asimismo, junto a estas figuras aparecen representados varios animales de albarda (burros o mulos) que eran utilizados para transportar las cargas más pesadas.

²²¹ ÁLVAREZ (2016).

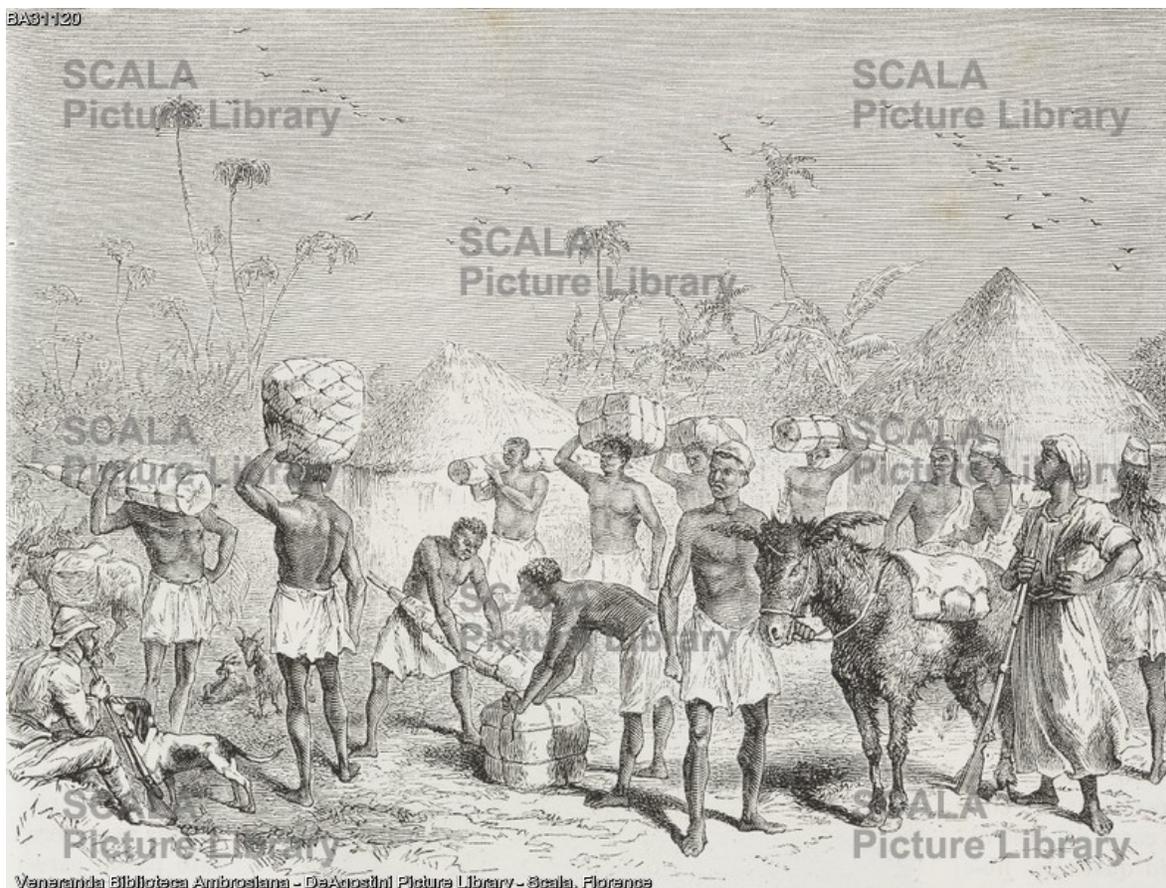


Figura 72. *Porters*. Paul Adolphe Kauffmann, c. 1872 y 1876. Biblioteca Ambrosiana, Milán (Italia).

Recuperado de

http://espana.scalarchives.com/web/ricerca_risultati.asp?posizione=49&nRisPag=48&pagIniziale=1&pagFinale=5&nextPrev=0. [Última consulta el 17-10-2018].

2.4.1.1.2. Exploraciones militares

2.4.1.1.2.1. Ejército de tierra

El artista español José Benlliure y Gil (1855-1937) muestra en su obra, *El descanso en la marcha* (c. 1876; Museo de Bellas Artes de Valencia, Valencia, España) (Figura 73), a un grupo de militares españoles descansando de su marcha en medio de un campo. En primer plano, un soldado lee una carta ante la atenta mirada de sus compañeros que comen y fuman junto a él. La mochila blanca de este soldado permanece abierta sobre una roca mostrando parte de sus enseres difícilmente identificables. Se trata de una mochila de tela, material más ligero que el cuero, por lo que facilitaba aún más el movimiento de las tropas. Asimismo, una

bota de agua y restos de comida —mondas de naranjas y una granada abierta sobre un pañuelo de ribetes azules— aparecen dispersos por el suelo. En el resto de la composición, los soldados conversan entre ellos, duermen o revisan sus armas. Benlliure recuerda al espectador en esta pintura perteneciente al Prado disperso, la importancia de la comunicación escrita en el siglo XIX²²² y cómo las cartas o correspondencia formaban también parte del equipaje de los viajeros.



Figura 73. *El descanso en la marcha*. José Benlliure y Gil, hacia 1876. Óleo sobre lienzo. 118 x 168 cm. Museo de Bellas Artes de Valencia, Valencia (España). Recuperado de <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/el-descanso-en-la-marcha/ae8c02f6-4558-4ec0-b5c4-45a01545af9b?searchid=9a7af9dc-4c3b-23e3-a725-0050c6366f6e>. [Última consulta el 12-10-2018].

En 1876, Jean Baptiste Edouard Detaille (1848-1912) realizó la obra, *The Camp Barber* o *El barbero del campamento* (Walters Art Museum, Baltimore, Maryland, Estados Unidos) (Figura 74), en la que representa a un grupo de soldados franceses, en concreto,

²²² CASTILLO (2014), p. 32.

pertenecientes al Tercer Cuerpo del Ejército, de maniobras en las llanuras de Eure, en el noroeste de Francia²²³.



Figura 74. *The Camp Barber*. Jean Baptiste Edouard Detaille, 1876. Óleo sobre lienzo. 35,5 x 27,5 cm. The Walters Art Museum, Baltimore, Maryland (Estados Unidos). Recuperado de <https://art.thewalters.org/detail/17549/the-camp-barber/>. [Última consulta el 28-09-2021].

²²³ THE WALTERS ART MUSEUM (2021).

Detalle muestra en primer plano a un militar barbero afeitando con una hojilla a uno de sus compañeros que permanece sentado en una silla plegable mientras otro soldado, el propio artista autorepresentado, observa la escena fumando. Los personajes aparecen junto a tres baúles verdes con refuerzos de hierro, uno abierto y semicubierto por una chaqueta oscura, y los otros cerrados junto a una trincheta a la que está unida un sable y una gorra blanca con visera colocada en la parte superior. En la escena se representan también varios útiles de metal por el suelo, como un cazo redondo con asas y agua en su interior, una taza con una brocha de afeitar, dos recipientes para transportar agua y una bolsa negra de cuero. En el fondo de la composición, otros soldados cargan con agua, cortan leña con hachas y ponen cazos a calentar en improvisadas hogueras rodeadas, a su vez, por más recipientes. Detalle muestra en esta pintura academicista, de pinceladas imperceptibles, cómo los utensilios de higiene también formaban parte de la impedimenta de los soldados, al igual que las herramientas y los utensilios de cocina.

2.4.1.1.2.2. Marineros

Por otro lado, el regreso del marino fue un tema que siguió interesando a los artistas de esta época. No obstante, a diferencia del periodo anterior en el que eran representados justo en el momento del regreso, es decir, entrando al hogar, ahora se muestra momentos después de su llegada, generalmente en el interior de estancias y entorno a una mesa con su equipaje aún en la sala. Por ejemplo, Frederick Daniel Hardy (1826-1911) realizó la obra, *The sailor's return* o *El regreso del marino* (1892; Colección privada) (Figura 75), en la que representó a un marino sentado ante una mesa junto a una niña y un anciano vestido con una bata roja. El joven marino sujeta un periódico mientras una mujer del servicio se acerca a la mesa con una bandeja con comida. En primer plano, una jaula con un loro verde en su interior permanece sobre un gran baúl de madera con refuerzos de hierro y una cuerda utilizada para facilitar su transporte. El hecho de mostrar el equipaje aún en la sala subraya la idea de un marino recién llegado, como también se puede observar en otra obra, *A Sailor's Tale* o *Un relato de marino* (1892; Colección privada) (Figura 76) del mismo autor.



Figura 75. *The sailor's return*. Frederick Daniel Hardy, 1892. Óleo sobre lienzo. 41 x 56 cm. Colección privada. Disponible en: <https://www.bonhams.com/auctions/19779/lot/27/> [Consulta: 21 de enero de 2020].



Figura 76. *A Sailor's Tale*. Frederick Daniel Hardy, 1892. Óleo sobre lienzo. 34,9 x 46,1 cm. Colección privada. Recuperado de <http://www.artnet.com/artists/frederick-daniel-hardy/a-sailors-tale-xhAXsbg1biSNoQmEtSWIsA2>. [Última consulta el 17-10-2018].

En este caso, un marino aparece sentado al lado de una mesa y tratando de hablar con una mujer anciana que mantiene la mano junto a su oído como si no escuchara bien lo que dice el joven, tal y como hace también el anciano de la obra anterior. Detrás de los personajes, que se encuentran en una estancia más sobria que la primera, se puede observar a una mujer que permanece de pie sujetando a un bebé mientras presta atención al marino cuyo hatillo rojo permanece en el suelo, en el lado derecho de la composición.

2.4.1.2. Viajes por necesidad: la emigración

Los artistas también mostraron un gran interés por representar el fenómeno de la expulsión de población o emigración en masa que se produjo durante esta época y que supuso el desplazamiento de una gran cantidad de europeos a otros territorios, especialmente a Estados Unidos. Al respecto, dos fueron, fundamentalmente, las maneras elegidas por los artistas para representar este fenómeno, por un lado, mostrando a los emigrantes en el puerto y, por otro, a bordo del buque.

2.4.1.2.1. Emigrantes en el puerto

En 1896, por ejemplo, Angiolo Tommasi (1858-1923) representó en su obra, *Gli emigranti* o *Los emigrantes* (Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea, Roma, Italia) (Figura 77), a decenas de emigrantes esperando para embarcar en el puerto de Livorno (Italia)²²⁴ en el que se encuentran, además, muchos barcos de vela y de vapor atracados, como se puede observar en el fondo de la composición. Los personajes son representados junto a su equipaje formado por grandes maletas, hatillos, cestas de mimbre, cajas de madera, fardos y utensilios de cocina. El estado de sus ropas, desgastadas y rotas, como el de su equipaje, e incluso la forma en que el artista pintó las manos de los personajes, anchas y toscas, resultado de años de duro trabajo, evidencian la situación de miseria de estos hombres y mujeres que anhelan un futuro mejor fuera de su país.

²²⁴ MINISTERO DELLA CULTURA (1995).



Figura 77. *Gli emigranti*. Angiolo Tommasi, 1896. Óleo sobre lienzo. 262 x 433 cm. Galleria Nazionale d'Arte Moderna (GNAM), Roma (Italia). Recuperado de <https://artsandculture.google.com/asset/gli-emigranti-angiolo-tommasi/SAEYecYTH15iDA>. [Última consulta el 09-10-2018].

El artista danés Edvard Petersen (1841-1911) muestra una escena similar en su obra, *Udvandrere på Larsens Plads* o *Emigrantes en Larsens Plads* (1890; ARoS Aarhus Kunstmuseum, Aarhus, Dinamarca) (Figura 78), en la que los emigrantes, con rostros tristes, esperan con su equipaje —no tan deteriorado y de mejor calidad que el representado en la pintura anterior—, formado por grandes baúles, maletas, bolsas de viaje, paraguas, cestas de mimbre, útiles de cocina, fardos y cajas, el momento para embarcar en el vapor S/S Dinamarca²²⁵, que permanece atracado en el puerto de Larsen Plads (Copenhague), como se ve en el fondo de la imagen, con rumbo a Norteamérica. Los tonos fríos utilizados por Petersen en esta obra acentúan el sentimiento de tristeza que acompaña toda despedida. No obstante, el color brillante de las naranjas representadas en unas cestas y en las manos de los niños simboliza un futuro con esperanza, más próspero y feliz en su nuevo destino, Estados Unidos.

²²⁵ El buque S/S Dinamarca pertenecía a la Compañía Thingvalla Line, fundada en Dinamarca hacia 1880, por el financiero e industrial danés Carl Frederik Tietgen (1829-1901). Posteriormente, en 1898, la naviera se convirtió en la Skandinavien-Amerika Linien, en JACOBSON (2014).



Figura 78. *Udvandrerne på Larsens Plads*. Edvard Petersen. 1890. Óleo sobre lienzo. 135,6 x 216 cm. ARoS Aarhus Kunstmuseum, Aarhus (Dinamarca). Recuperado de <https://www.kulturarv.dk/kid/VisVaerk.do?vaerkId=244584>. [Última consulta el 31-01-2020].

El pintor Ventura Álvarez-Sala Vigil (1869-1919) muestra en, *Emigrantes* (1908), una obra que pertenece al Prado disperso y que se encuentra en la escalera noble del Ayuntamiento de Las Palmas (Las Palmas de Gran Canaria, España)²²⁶, a un grupo de emigrantes españoles²²⁷ embarcando en un gran buque (Figura 79). Los personajes, que acceden al barco a través de una pasarela desde una embarcación menor fondeada cerca de este, llevan consigo grandes y pesadas maletas de cuero, fardos, hatillos, paraguas y mantas para protegerse del frío durante la travesía. Al igual que la obra de Petersen, se trata de una pintura sobria que recuerda o transmite al espectador la dura situación por la que estaban pasando muchos europeos en aquel momento.

²²⁶ HERNÁNDEZ SOCORRO (2006), pp. 64-68.

²²⁷ Al respecto, Carlos Platero señala que los personajes representados no son canarios, sino que «son tipos astures, de clara ascendencia céltica, de facciones rubicundas los unos y enjutas los otros; rasgos definidos de la raza norteña conformada por la mezcla étnica de pueblos antiguos autóctonos, celtas, godos, normandos», en PLATERO (1992), p. 26.



Figura 79. *Emigrantes*. Ventura Álvarez-Sala Vigil, 1908. Óleo sobre lienzo. 280 x 350 cm. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria (España). Recuperado de <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/emigrantes/6988460a-3fa4-4f35-aa2a-bf316134c249?searchMeta=emigrantes> [Última consulta el 08-02-2017].

2.4.1.2.2. Emigrantes a bordo del buque

John Charles Dollman (1851-1934) representó a una familia británica de emigrantes en la cubierta de un barco rumbo a Australia²²⁸ en la obra, *The immigrants' ship* o *El barco de los inmigrantes* (1884; Art Gallery of South Australia, Adelaide, Australia) (Figura 80). En primer plano, una mujer exhausta descansa abrazada a un hombre que sujeta a un bebé envuelto en una manta verde y que se presenta con la mirada perdida, preocupado por su situación y por el futuro que les espera. Al lado de esta pareja, una niña pequeña da la espalda

²²⁸ ARTHUR (2021).

al espectador mientras otra juega con una muñeca bajo la atenta mirada de un perro que permanece entre ellas.



Figura 80. *The immigrants' ship*. John Charles Dollman. 1884. Óleo sobre lienzo. 111 x 162,5 cm. Art Gallery of South Australia, Adelaide (Australia). Recuperado de <http://www.artgallery.sa.gov.au/agasa/home/Collection/detail.jsp?accNo=7910P15>. [Última consulta el 12-10-2018].

El equipaje de esta familia está compuesto por una jaula con un pájaro en su interior, una cesta con naranjas y, además, una cuna, un paraguas, un periódico, juguetes y un cuaderno infantil que permanecen en el suelo junto a restos de comida. Asimismo, la oscura vestimenta de los pasajeros representados en esta pequeña, desordenada y sucia cubierta, contrasta con la elegante ropa de los viajeros que se encuentran en otra superior evidenciándose, así, la diferencia entre las clases. En este sentido, la jaula puede ser otro recurso utilizado por el artista para remarcar la idea de mundos separados, uno libre, fuera de la jaula, y otro limitado, como el de los emigrantes, dentro de ella.



Figura 81. *Lochaber no more*. John Watson Nicol, 1883. Óleo sobre lienzo. 109,2 x 83,8 cm. The Fleming Collection, Londres (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/lochaber-no-more-218410/view_as/grid/search/keyword:john-watson-nicol/page/1. [Última consulta el 13-10-2018].

Igualmente, John Watson Nicol (1856–1926) representó otra familia de emigrantes, en este caso escoceses, en su obra, *Lochaber no more* o *Lochaber nunca más* (1883; Fleming Collection, Londres, Inglaterra) (Figura 81). El artista británico muestra en esta pintura a un hombre de mediana edad apoyado en un bastón y con un mantón sobre uno de sus hombros, triste y pensativo mirando hacia la tierra que deja atrás, Lochaber (Escocia), mientras un perro observa a una mujer joven, probablemente su hija, que descansa abatida sobre dos grandes baúles planos de madera que aparecen atados con cuerdas y, uno de ellos, semicubierto con el mantón beige de estampado de cuadros de la joven. Al lado de estos baúles aparecen otros elementos que forman parte de su equipaje, como un hatillo de color rojo, una especie de espejo redondo, un cubo y un caldero de metal que permanecen atados con una cuerda en el suelo de la cubierta del barco donde se encuentran y que los llevará a su nuevo destino. Nicol pone de relieve, a través de la representación de un equipaje escaso y desgastado, la condición de miseria de estos emigrantes, mensaje que se acentúa, aún más, con la composición simple de esta pintura.

2.4.1.3. Viajes a la fuerza: persecuciones

A lo largo del tiempo, las restricciones de libertad religiosa, así como la opresión política o los conflictos armados, fueron otras causas que forzaron u obligaron a muchas personas a emprender un viaje. Por ejemplo, el artista sueco Hugo Birger (1854-1887) representó en su obra, *The refugees* o *Los refugiados* (1884; Gothenburg Museum of Art, Gotemburgo, Suecia) (Figura 82), a una familia apesadumbrada sentada en una terraza en la que hay grandes macetas con diferentes plantas exóticas. En primer plano, una mujer elegantemente vestida se muestra cabizbaja mientras detrás de ellas, un niño trata de consolar a su angustiado padre, vestido con un traje negro y sentado sobre un gran baúl —de espaldas al espectador—, poniendo su mano en el hombro de este. En el lado derecho de la composición, parte de una maleta de cuero con una correa ancha y hebilla metálica se muestra en el suelo junto al sombrero negro de este personaje que yace totalmente descuidado sobre las baldosas. En el lado izquierdo, dos hombres, uno de ellos vestido con una chilaba *beige* y un turbante, probablemente marroquíes, cargan con otro gran baúl de madera con refuerzos metálicos.



Figura 82. *The Refugees*. Hugo Birger, 1884. Óleo sobre lienzo. 194 x 139 cm. Gothenburg Museum of Art, Gotemburgo (Suecia). Recuperado de <http://emp-web-34.zetcom.ch/eMuseumPlus?service=ExternalInterface&module=collection&objectId=1964&viewType=detailView>. [Última consulta el 17-10-2018].

Birger pintó una escena melancólica en la que el dolor que muestra la familia, transmitido a través de sus gestos, subraya la idea de viaje a la fuerza, contra su voluntad. Asimismo, el tamaño de los baúles indica que se trata un viaje de larga duración. Binger quería representar en esta obra la situación de los refugiados políticos en un lugar extranjero — el dolor del exilio—, como Tánger, lugar al que había acudido en aquella época para recuperarse de la tuberculosis, inspirándose, para ello, en el libro, *Les rois en exil* o *Los reyes en el exilio* (1879), de Aphonse Daudet (1840-1897)²²⁹. No obstante, a pesar de ser una obra basada en la literatura, el equipaje representado coincide con el de la época, al igual que actual era el tema de los refugiados políticos del que se hizo eco este artista.



Figura 83. *After the Pogrom*. Maurycy Minkowski, c. 1910. Óleo sobre lienzo. 103,9 x 152,4 cm. The Jewish Museum, Nueva York (Estados Unidos). Recuperado de <http://thejewishmuseum.org/collection/2401-after-the-pogrom>. [Última consulta el 15-10-2018].

El artista polaco Maurycy Minkowski (1881-1930), interesado en la persecución de los judíos de la Europa del Este, después de presenciar el Pogromo de Bialystok (Polonia) en 1906²³⁰,

²²⁹ ARVIDSSON (2021).

²³⁰ STILES (2016).

realizó la obra, *After the Pogrom* o *Después del Pogromo* (c. 1910; The Jewish Museum, Nueva York, Estados Unidos) (Figura 83), en la que muestra a un grupo de judíos después de una de estas persecuciones. En primer plano, varias mujeres y niños descansan sentados junto a sus pertenencias frente a una casa. En el fondo de la composición, un grupo de personas camina hacia la izquierda por una senda polvorienta llevando consigo grandes sacos y hatillos de tela con sus enseres. Un equipaje, en definitiva, improvisado por las circunstancias que motivaron su rápida partida. La ropa oscura y los rostros de algunos personajes, que permanecen absortos en sus pensamientos, preocupados por su presente y futuro incierto, mientras otros duermen, son recursos empleados por el artista para enfatizar la sensación de desplazamiento, así como la desesperación de estas víctimas del odio.

2.4.1.4. Viajes por trabajo: maestras rurales e institutrices

2.4.1.4.1. Maestras rurales

Al igual que sucedía en la época anterior, los viajes por motivos laborales continuaron produciéndose en este periodo, tal y como lo reflejó el artista ruso Vladimir Egorovic Makovsky (1846-1920) en su obra, *Приезд учительницы в деревню* o *La llegada de la maestra al campo* (1897; Tretyakov Gallery, Moscú, Russia) (Figura 84), en la que representó el recibimiento de una familia campesina rusa a la nueva maestra. La pintura muestra a una mujer joven, de aspecto urbanita, sentada en torno a una mesa con comida en el exterior de una cabaña. La mujer, pensativa, triste y agotada del viaje, es recibida por una campesina que la observa detrás, vestida con ropa tradicional. La joven aparece rodeada por una parte de su equipaje, como una cesta y una bolsa negra de viaje que permanece abierta en el suelo con algunas prendas en su interior, además de un libro y una sombrilla o paraguas representados junto a un sombrero y un chal negro encima del banco donde se encuentra sentada; detrás de ella, una carreta con dos caballos aún contiene su equipaje más pesado, que parecen ser dos baúles y un fardo atados a la misma con cuerdas. En el lado derecho de la composición, un campesino se aproxima con un caballo mientras dos niñas observan con curiosidad a la que será su nueva maestra. Makovsky se hace eco en esta obra, simple y clara, de un tema tan actual como era la difícil situación por la que estaban aún pasando muchas

mujeres de la época obligadas, por sus circunstancias, a trabajar como maestras para poder subsistir.



Figura 84. *Приезд учительницы в деревню*. Vladimir Egorovic Makovsky, 1897. Óleo sobre lienzo. 67 x 90 cm. Tretyakov Gallery, Moscú (Russia). Recuperado de <https://www.wikiart.org/en/vladimir-makovsky/arrival-of-a-school-mistress-in-the-countryside-1897>. [Última consulta el 13-10-2018].

2.4.1.4.2. Institutrices

Las mujeres también continuaron desempeñando el trabajo de institutriz durante esta época, como se puede observar en, *The New Governess* o *La Nueva Institutriz* (c.1877; Colección privada) (Figura 85), de Thomas Ballard (1836-1908). El artista británico muestra en esta pintura a una mujer vestida de negro deshaciendo su equipaje, sentada en el interior de una modesta habitación, escasamente decorada. En este caso, el equipaje está formado por varios libros, un baúl ovalado de piel marrón con algunas prendas y dos sombrereras; dos de estas piezas aparecen en el suelo con varias etiquetas en la tapa y en un lateral, probablemente, de

facturación e identificación. La joven, cabizbaja, coloca su ropa en una gran cómoda de madera mientras sujeta un pequeño retrato, quizás el retrato de un familiar querido que se encuentra lejos de ella o que ha fallecido.

Ballard, familiarizado con los trabajos de Redgrave²³¹, también se interesó por mostrar la realidad que vivían muchas mujeres de aquel momento que, sin fortuna o sin familia, ocuparon el puesto de institutriz para sobrevivir o mantenerse financieramente solventes. Un trabajo que las aislaba de la sociedad, no solo por estar alejadas de aquellas personas que simpatizaban con estas, es decir, familiares y amigos, sino también por la posición indeterminada que les otorgaba dicho puesto, ya que no eran sirvientas, tampoco miembros de la familia en cuestión, de tal manera que la soledad y la tristeza terminaban marcando su existencia²³². Estos son, principalmente, los aspectos que trata de mostrar o transmitir el artista a través de esta imagen, la angustia emocional o el sufrimiento interno de estas mujeres generado por esta situación, un estado que se intensifica con la sensación de caos que generan los cajones parcialmente abiertos de la cómoda y el baúl. Al respecto, Ruby Ray Daily señala que:

Casi todas las imágenes sobre esta temática explicitan a través de títulos o subtítulos que lo que se representa es una institutriz «nueva». Esto indica que la mujer acaba de entrar en el vórtice de la miseria de las institutrices, dejando claro al espectador que, aunque su belleza y su temperamento sumiso siguen intactos, su evidente y profunda infelicidad era el primer paso de una oscura espiral de desecación moral, física y mental²³³.

²³¹ CHRISTIES (2007).

²³² MATTHEWS (2015).

²³³ Texto original: «Almost every image in this thematic vein makes explicit through titles or captions that what is being depicted is a "new" governess. The signaled that the woman had only recently entered the governess misery vortex, making it clear to the viewer that while her beauty and submissive temperament were still intact, her obvious deep-seated unhappiness was step one of a dark spiral into moral, physical and mental desiccation», en DAILY (2014), p. 38.



Figura 85. *The New Governess*. Thomas Ballard. c. 1877. Óleo sobre lienzo. 49,5 x 39,4 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.christies.com/en/lot/lot-4860559>. [Última consulta el 13-10-2018].

2.4.1.5. Viajes por motivos culturales: el *Grand Tour*, los artistas viajeros y las compañías de espectáculos itinerantes

2.4.1.5.1. El *Grand Tour*



Figura 86. *In partenza*. Antonio Mancini, 1877. Óleo sobre lienzo. 73,7 x 59,1 cm. The National Gallery, Londres (Inglaterra). Recuperado de <https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/antonio-mancini-the-customs>. [Última consulta el 27-01-2017].

En 1877, el artista italiano Antonio Mancini (1852-1930) representó en su obra, *In partenza* o *Partiendo* (National Gallery, Londres, Inglaterra) (Figura 86), a una joven viajera con su equipaje en el interior de una estancia momentos antes de su partida. La mujer, elegantemente vestida, permanece sentada sobre un baúl sujetando una guía de París con la cubierta roja y rodeada por otros objetos que también forman parte de su equipaje, como una maleta, un bolso, un paraguas, libros y varias prendas que se encuentran en el interior de uno de los tres baúles de madera con refuerzos metálicos que la acompañan. Cabe señalar que el baúl sobre el que está sentada esta viajera, guarda un gran parecido con el baúl de lona gris Trianón creado por Luis Vuitton en la época anterior, en este caso con la tapa abombada. La gran cantidad de equipaje que lleva consigo esta turista muestra la necesidad de muchos viajeros, aún en esta época, de llevar todo aquello que les proporcionara la comodidad necesaria durante el viaje y que sabían que los lugares de destino no podían ofrecerles. Mancini realizó una obra rica en detalles, como se puede apreciar en los periódicos que utiliza la joven para embalar sus enseres, en los que se puede leer los titulares, «DU LOUVRE» o «EXPOSITION», recurso utilizado por el artista para mostrar al espectador el motivo de este viaje, la cultura.

Otro ejemplo de viaje cultural lo encontramos en la obra de Konstantin Apollonovich Savitsky (1844-1905), *Путешественники в Оверни* o *Viajeros en Auvernia* (1876; State Russian Museum, San Petersburgo, Rusia) (Figura 87). En este caso, el artista ruso muestra en su pintura a varios grupos de turistas de excursión por una montaña en la provincia de Auvernia (Francia). Los personajes, que se desplazan a pie, sobre animales o en sillas portátiles, llevan consigo objetos que formaban parte del equipaje habitual de los viajeros en esta época, como sombrillas o paraguas para protegerse del sol o la lluvia, además de la famosa guía roja de viajes y los prismáticos para observar y disfrutar mejor la belleza de los paisajes de los lugares que visitaban, como la región montañosa de Auvernia, uno de los principales destinos para muchos viajeros en aquel momento que se sentían atraídos, no solo por su historia, sino también por el encanto de su naturaleza.



Figura 87. *Путешественники в Оверни*. Konstantin Apollonovich Savitsky. Óleo sobre lienzo. 119 x 181 cm. State Russian Museum, San Petersburgo (Rusia). Recuperado de https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cf/Константин_А._Савицкий_-_Путешественники_в_Оверни.jpg. [Última consulta el 13-10-2018].

2.4.1.5.2. Los artistas viajeros

Pablo Picasso (1881-1973) realizó dos dibujos titulados, *Picasso y Sebastià Junyer Vidal llegan a París* (1904; Museo Picasso, Barcelona, España) (Figura 88 y 89). En estas obras, el artista español muestra su llegada junto a su amigo, el coleccionista y pintor Sebastià Junyer Vidal, a París. En una de las obras los personajes caminan cerca de una estación de tren y en la otra por las calles de la ciudad, cerca de un carruaje y con la torre Eiffel representada en el fondo de la composición. En ambas obras los personajes se desplazan llevando consigo una maleta, si bien en una de ellas llevan además un portamantas con un bastón y un paraguas. En este caso, Picasso inmortalizó su viaje y amistad con Vidal en estos pequeños dibujos abocetados y de colores cálidos o tonos pastel, en un momento importante de su vida, como fue el traslado a París para impulsar su carrera artística²³⁴.

²³⁴ LIN (2017).



Figura 88. *Picasso y Sebastià Junyer Vidal llegan a París*. Pablo Picasso, 1904. Tinta a pluma y lápices de colores sobre papel. 22 x 16 cm. Museo Picasso, Barcelona (España). Recuperado de https://cataleg.museupicasso.bcn.cat/fitxa/museu_picasso/H290840/?lang=es&resultsetnav=62377e3630379. [Última consulta el 17-10-2018].



Figura 89. *Picasso y Sebastià Junyer Vidal llegan a París*. Pablo Picasso, 1904. Tinta a pluma y lápices de colores sobre papel. 22 x 16 cm. Museo Picasso, Barcelona (España). Recuperado de https://cataleg.museupicasso.bcn.cat/fitxa/museu_picasso/H290838/?lang=es&resultsetnav=62377e75342fc. [Última consulta el 11-01-2020].

2.4.1.5.3. Compañías de espectáculos itinerantes



Figura 90. *Behind the Scenes*. Ludwig Knaus, 1880. Óleo sobre lienzo. 80,6 x 110,4 cm. Grohmann Museum (Wisconsin, Estados Unidos). Recuperado de https://artsandculture.google.com/asset/behind-the-scenes-ludwig-knaus/BgGy0_TgbUkn6A. [Última consulta el 04-10-2021].

El circo ambulante continuó siendo uno de los fenómenos culturales relevantes durante este periodo. Estas compañías viajaban por todo el mundo ofreciendo sus espectáculos a un público ávido de entretenimiento, como muestra Ludwig Knaus (1829-1910) en su obra, *Behind the Scenes* o *Entre bastidores* (1880; Grohmann Museum, Wisconsin, Estados Unidos) (Figura 90). El artista alemán representó en esta pintura el ambiente detrás del escenario de una compañía itinerante durante una actuación. Un payaso, con rostro triste, alimenta a un bebé mientras dos niños calientan sus manos en una pequeña estufa frente a dos perros en el centro de la composición. Al mismo tiempo, un hombre de mediana edad, elegantemente vestido, trata de seducir a una sonriente joven que, mostrando sus piernas, aparece sentada sobre un desgastado baúl de madera. En el lado izquierdo de la obra, un

hombre observa la escena a través del telón mientras el público permanece atento a la actuación de un equilibrista. Estos personajes aparecen rodeados por los objetos que forman parte de su equipaje, como el material específico para sus actuaciones (pesas, tambor y pelotas de malabares), menaje de cocina (platos, vasos, calderos y cubertería), además de pinturas, un espejo y ropa que eran transportadas en grandes baúles, hatillos y cofres, como los representados en esta pintura.



Figura 91. *¡Dónde iremos! (Bosnios)*. Joaquín Araujo y Ruano, 1884. Óleo sobre lienzo. 67 x 99 cm. Museo de Málaga, Málaga (España). Recuperado de <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/donde-iremos-bosnios/f5998178-1a88-48c3-b768-67a00c48e568>. [Última consulta el 05-05-2017].

Joaquín Araujo y Ruano (1851-1894) muestra en su obra, *¡Dónde iremos! (Bosnios)* (1884; Museo de Málaga, Málaga, España) (Figura 91), pintura perteneciente al Prado disperso, a una familia de gitanos, totalmente exhaustos de recorrer el camino pedregoso descalzos, descansando junto a su equipaje en medio de un campo. Entre los objetos que los acompañan se encuentra una cantimplora, mantas y otros bultos, además de varios útiles de cocina, como una sartén con el mango largo dentro de un saco y un cazo atado a la silla de montar de un burro que carga con el resto de sus pertenencias, y dos de sus hijos. Esta familia lleva también

consigo animales, un pequeño oso y un mono, e instrumentos musicales, como un gran tambor, con los que realizaban sus espectáculos.

2.4.2. Medios de transporte

2.4.2.1. Transportes terrestres

2.4.2.1.1. Viajes a pie



Figura 92. *A winter traveler*. Charles Spencelayh, 1895. Óleo sobre tabla. 23 x 15 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.christies.com/lotfinder/Lot/charles-spencelayh-1865-1958-the-winter-traveller-4395680-details.aspx>. [Última consulta el 17-10-2018].

En la obra, *A winter traveler* o *Un viajero de invierno* (1895; Colección privada) (Figura 92), Charles Spencelayh (1865-1958) representó a un hombre vestido con ropa de invierno caminando por un paisaje nevado con vegetación seca. El personaje, absorto en sus pensamientos, camina con las manos en los bolsillos de la chaqueta y llevando consigo un bolso o bandolera de piel, algo desgastado, colgado del hombro y una manta marrón doblada

bajo el brazo. Un equipaje escaso que facilitaba los desplazamientos a pie de los viajeros. Por tanto, el artista muestra en esta obra, expresiva y de minuciosos detalles, casi fotográficos, cómo el equipaje se adaptaba al medio de transporte, a la forma en que se realizara el viaje.



Figura 93. *The Hôtel Beaumanoir's Portal, Dinan*. Joseph Malachy Kavanagh, 1883. Óleo sobre lienzo. 56 x 38 cm. National Gallery of Ireland, Dublín (Irlanda). Recuperado de <http://onlinecollection.nationalgallery.ie/objects/2251/the-hotel-beaumoires-portal-dinan?ctx=58993739-4c70-4d57-888d-ed1bf474cba9&idx=229>. [Última consulta el 24-10-2018].

Otro ejemplo lo encontramos en el trabajo de Joseph Malachy Kavanagh (1856-1918), *The Hôtel Beaumanoir's Portal, Dinan* o *El Portal del Hotel Beaumanoir, Dinan* (1883; National Gallery of Ireland, Dublín, Irlanda) (Figura 93). La obra representa a un viajero, de espaldas al espectador, caminando por una calle empedrada en una zona urbana. El personaje, que camina hacia el portal del Hotel Beaumanoir de Dinan (Francia)²³⁵ apoyándose en un bastón, aparece vestido con una chaqueta azul, pantalón beige, sombrero y portando una bandolera de tela cruzada al hombro. Al igual que Spencelayh, Kavanagh muestra en esta obra cómo el medio de transporte condiciona el equipaje.



Figura 94. *Frau mit Gepäck*. Heinrich Zille, 1900. Tiza negra y de colores sobre papel. 15,4 x 11,1 cm. Märkisches Museum Berlin, Berlín (Alemania). Recuperado de <https://sammlung-online.stadtmuseum.de/Details/Index/314437>. [Última consulta el 22-11-2017].

²³⁵ NATIONAL GALLERY OF IRELAND (s. f.a).

En el dibujo, *Frau mit Gepäck* o *Mujer con equipaje* (1900; Märkisches Museum Berlin, Berlín, Alemania) (Figura 94), Heinrich Zille (1858-1929) representó a una mujer vestida con ropa sencilla y un pañuelo rosa cubriendo su cabeza caminando, a su vez, de espaldas al espectador con destino desconocido y llevando consigo un equipaje que, como los dos ejemplos anteriores, también es escaso y sencillo, formado por un bolso y un hatillo rojo. El artista alemán muestra en esta obra cómo el equipaje, además de adaptarse al medio de transporte, es un claro indicador del estatus del viajero, en este caso, una viajera de escasos recursos.

2.4.2.1.2. Viajes en diligencia

Los viajes en diligencia continuaron produciéndose en este periodo, como muestra Otto Fedder (1873-1918) en su obra, *Postkutsche in den Bergen* o *Diligencia en las montañas* (c.1900; Neue Pinakothek, Múnich, Alemania) (Figura 95). El artista alemán representó en esta pintura de pinceladas cortas, el paso de una diligencia por un camino entre montañas. En lo que respecta al equipaje, Fedder lo pintó en el techo de la diligencia cubierto por una lona de color grisáceo mostrando, así, la manera habitual de transportar estos objetos en este tipo de vehículos.



Figura 95. *Postkutsche in den Bergen*. Otto Fedder, c. 1900. Óleo sobre cartón. 18 x 12,7 cm. Neue Pinakothek Munich (Alemania). Recuperado de <https://www.pinakothek.de/blog/2019-07/02-08-2019-ruueckgabe-geraubter-kunstwerke>. [Última consulta el 17-10-2018].

2.4.2.1.3. Viajes en ferrocarril

Los artistas representaron los viajes en ferrocarril, fundamentalmente, de dos formas, mostrando a los viajeros en la estación junto a su equipaje, o dentro de los vagones junto a este. Se sigue, por tanto, un procedimiento muy similar a los desplazamientos marítimos.

2.4.2.1.3.1. Viajeros en la estación con el equipaje

En, *Going into the world* o *Ir al mundo* (1882; Colección privada) (Figura 96), Evert-Jan Boks (1838-1914) muestra a una viajera en una estación de tren. La joven, que permanece sentada sobre un gran baúl de cuero con correas anchas y hebillas, y decorado con tachones de metal, mira al espectador acompañada por el resto de su equipaje formado, principalmente, por un bolso, un paraguas y una especie de capa o chal gris con estampado de rayas. Detrás de esta figura, un gran cartel pegado a la pared anuncia las distintas rutas del tren. El pintor holandés representó en esta obra realista, las piezas de equipaje con gran detalle pudiéndose apreciar la calidad de estas, al igual que la de los tejidos que conforman la indumentaria de la joven. En este caso, se trata de un traje de dos piezas, formado por un cuerpo rosa y una falda larga de color gris, un dolmán negro y un par de guantes. Asimismo, cobra un especial protagonismo el tocado de cabeza, decorado con encaje, plumas y una flor de tela, que indica el estatus o condición social de quien lo luce o porta.



Figura 96. *Going into the world*. Evert-Jan Boks, 1882. Óleo sobre lienzo. 83 x 103 cm. Colección privada. Recuperado de <https://curiator.com/art/evert-jan-boks/going-out-into-the-world>. [Última consulta el 01-11-2018].

Gordon Coutts (1865-1937) realizó una obra similar²³⁶ titulada, *Waiting* o *Esperando* (c. 1895; Art Gallery of New South Wales, Sydney, Australia) (Figura 97), en la que también muestra a una mujer joven sentada en el porche de una estación de tren junto a su equipaje compuesto, fundamentalmente, por una maleta de cuero con un asa, dos correas con hebillas y una etiqueta pegada a ella, además de una sombrerera gris y un abrigo. A diferencia de la mujer de Boks, la joven de Coutts aparece con la mirada perdida, absorta en sus pensamientos, con las piernas y las manos cruzadas, pero vestida con ropa de calidad como la primera, así como su equipaje. Con respecto al atuendo, la joven lleva un vestido rosa con la falda más corta que el modelo anterior, característica que la convierte en una pieza más práctica al facilitar aún más la movilidad, y un sombrero marinero de paja, ribeteado con gasa.

El nivel de detalle en la representación de estos elementos evidencia el interés de ambos artistas por la vestimenta o guardarropa de los viajeros. Al respecto del armario del viajero, Atilio Brilli señala que, hacia mediados del siglo XIX, se fue dejando de lado la costumbre de guardar para los viajes, los trajes más usados o los pasados de moda y los sombreros deformados. En este caso, la burguesía, cuyo auge o éxito social y político la había convertido en la protagonista de la moda, demandaba modelos con estilo, pero no muy elegantes, cómodos y resistentes a los desgarros, al polvo y al humo u hollín que expulsaban las locomotoras y los barcos de vapor. No obstante, independientemente de la calidad, la ropa era un aspecto importante para los viajeros, por su utilidad, ya que esta podía ayudarlos a afrontar las situaciones impredecibles que pudieran surgir durante sus desplazamientos, como aquellas derivadas de las inclemencias del tiempo, la inseguridad de los caminos o la de los propios medios de transporte²³⁷.

²³⁶ Cabe señalar que Coutts conoció a Boks durante su periodo de estudios en la National Gallery of Victoria Art School influyéndole en su trabajo, tal y como se puede observar en esta obra, en ART GALLERY OF NEW SOUTH WALES (s. f.).

²³⁷ BRILLI (1992), p. 177.



Figura 97. *Waiting*. Gordon Coutts, c.1895. Óleo sobre lienzo. 90,2 × 59,7 cm. Art Gallery of New South Wales, Sydney (Australia). Recuperado de <https://www.artgallery.nsw.gov.au/collection/works/5893/>. [Última consulta el 01-11-2018].

Asimismo, el artista británico George Elgar Hicks (1824-1914) realizó varias obras en las que representaba el ambiente en algunas de las estaciones de tren inglesas más importantes, como *Going North: King's Cross Station, London* o *Hacia el Norte: Estación de King's Cross, Londres* (1893; National Railway Museum, York, Inglaterra) (Figura 98). La escena muestra a varios grupos de personas en el andén de la estación de ferrocarril King's Cross de Londres, conversando entre sí o subiéndose al tren. Los personajes aparecen rodeados, además, por distintas piezas de equipaje, algunas de las cuales son transportadas por algunos mozos o por los propios viajeros. Así, entre el equipaje representado aparecen varias cestas de mimbre, baúles de madera y maletas de cuero marrón o negro con etiquetas pegadas, además de bolsos y sombrereros, una raqueta, palos de golf, abrigos, guías de viaje con la cubierta roja y un libro con la cubierta verde, periódicos, redes y cañas de pescar, bastones y sombrillas. Hicks celebra en esta obra el auge de los viajes en tren en esta época pintando, además, un equipaje con muchos detalles que evidencia, no solo el estatus de los viajeros sino también las nuevas prácticas viajeras.



Figura 98. *Going North: King's Cross Station, London*. George Elgar Hicks, 1893. Óleo sobre lienzo. 77,2 x 115,2 cm. National Railway Museum, York (Inglaterra). Recuperado de <https://www.artuk.org/discover/artworks/going-north-kings-cross-station-london-9388>. [Última consulta el 12-10-2018].

2.4.2.1.3.2. Viajeros en el vagón con el equipaje

Otra de las formas de representar el viaje en tren era mostrando a los viajeros y su equipaje en el interior de los vagones, como se puede observar en la obra, *Trata de blancas* (1895; Museo Sorolla, Madrid, España) (Figura 99), de Joaquín Sorolla y Bastida (1863-1923). El artista español representó a cinco mujeres en el interior de un vagón de tren de tercera clase acompañadas por su equipaje que permanece sobre uno de los asientos. Todas las mujeres, vestidas con trajes de vivos colores, chales y con pañuelos cubriendo sus cabezas, duermen menos una señora mayor que aparece cubierta por un manto negro con la mirada perdida, absorta en sus pensamientos. Su equipaje está formado por un gran hatillo de tela estampada con motivos florales en rojo y beige, una cesta de picnic de mimbre, una guitarra, una bolsa de tela estampada tipo *carpet bag* con dos asas y una maleta de cuero con tachones dorados, dos correas de cuero y un asa. Sorolla acentúa con la representación de un equipaje desgastado y con rozaduras, como se puede apreciar en las asas de la bolsa, en el cuero de la maleta y en los bordes deshilachados de la cesta, la condición de pobreza o estrechez de estas mujeres.

Otro ejemplo es, *Der lästige Kavalier* o *El molesto caballero* (1874; Colección privada) (Figura 100), de Berthold Woltze (1829-1896). El artista alemán representó en esta obra a un hombre acosando a una joven viajera que aparece vestida de luto, llorosa y con su equipaje de mano en el interior de un vagón de tren. En este caso, el equipaje de la joven está compuesto por una gran *carpet bag* de tela marrón con estampado floral, dos cerraduras doradas y dos asas cortas que facilita su transporte, además de un pequeño monedero de cuero marrón con un aplique dorado, y un mantón o chal de color gris situado al lado de una caja de madera en el lado derecho de la composición. En el fondo de la composición aparece también representadas otras piezas de equipaje sobre unos soportes sujetos a las paredes del vagón, como son un sombrero negro y parte de una maleta marrón. A diferencia del equipaje de las mujeres de Sorolla, el de la joven de Woltze es de mayor calidad y no está tan deteriorado como el anterior, aunque ambos están representados con mucho detalle.



Figura 99. *Trata de blancas*. Joaquín Sorolla y Bastida, 1895. Óleo sobre lienzo. 166,5 x 195 cm. Museo Sorolla, Madrid (España). Recuperado de https://artsandculture.google.com/asset/white-slave-trade/sAFx_DeMEuYCjA. [Última consulta el 13-05-2017].



Figura 100. *Der lästige Kavalier*. Berthold Woltze, 1874. Óleo sobre lienzo. 75 x 57 cm. Colección privada.
 Recuperado de <https://www.dorotheum.com/en/auctions/current-auctions/kataloge/list-lots-detail/auktion/11367-gemalde-des-19-jahrhunderts/lotID/71/lot/1915779-berthold-woltze.html>. [Última consulta el 02-01-2017].



Figura 101. *Auf der Fahrt durch schöne Natur*. Adolf Menzel, 1892. Acuarela y Gouache. 28 x 38 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.christies.com/lotfinder/lot/adolph-friedrich-erdmann-von-menzel-auf-der-963188-details.aspx>. [Última consulta el 26-10-2018].

El artista alemán Adolf Menzel (1805-1905) muestra a otro grupo de viajeros en el interior de un vagón de tren de primera clase en su obra, *Auf der Fahrt durch schöne Natur* o *Conducir a través de la hermosa Naturaleza* (1892; Colección privada) (Figura 101). Los personajes impresionados por lo que están viendo a través de los grandes ventanales del vagón, usan sus prismáticos para observar mejor la belleza de la naturaleza que pasa rápida ante sus ojos con el movimiento constante del tren. Además de estos objetos, aparecen otros que formaban parte habitual del equipaje de los viajeros en aquella época, como la guía de viaje de cubierta roja y letras doradas, probablemente una Baedeker, además de paraguas, sombrillas, un bastón, una manta, una cesta de mimbre y un muñeco con forma de payaso que pertenece a un pequeño niño que duerme en un cómodo sillón acolchado, ajeno a todo lo que está ocurriendo a su alrededor. Menzel muestra con esta expresiva pintura, de colores brillantes, el auge de los viajes en tren y el interés cada vez mayor por la naturaleza.

2.4.2.2. Transportes fluviales o marítimos

2.4.2.2.1. Viajeros en el puerto



Figura 102. *Le Départ pour Jersey*. Guillaume Fouace, c. 1883. Óleo sobre lienzo. 60,5 x 73,5 cm. Musée Thomas-Henry, Cherbourg-Octeville (Francia). Recuperado de <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/joconde/06770000065>. [Última consulta el 12-10-2018].

En, *Le Départ pour Jersey* o *Salida hacia Jersey* (c.1883; Musée Thomas-Henry, Cherbourg-Octeville, Francia) (Figura 102), Guillaume Fouace (1837-1895) representó a una familia esperando en un muelle la llegada de un barco de vapor que se vislumbra a lo lejos y que los llevará a la isla de Jersey, situada en el canal de la Mancha. En el lado izquierdo de la composición, un mozo permanece al lado de una carreta que contiene el equipaje más pesado, dos baúles de distinto tamaño con refuerzos metálicos, y lo que parece una maleta y una pequeña caja o cofre, además de un sombrero. En el centro de la imagen, una mujer observa

de pie cómo se aproxima el vapor que navega en un mar agitado, mientras sujeta a su perro y una bolsa de viaje marrón con un estampado a cuadros. A su derecha, un hombre vestido con un traje beige aparece sentado junto a un porta-mantas sobre el que hay un libro y un sombrero. A su lado, dos niños llevan consigo un cazamariposas y varios libros atados con una tira de cuero. Fouace, al igual que muchos artistas de aquel momento, recuerda al espectador con esta pintura las costumbres de su época, como era el turismo de costa o playa.

2.4.2.2. Viajeros a bordo del barco

El artista australiano Tom Roberts (1856-1931) muestra en su obra, *Coming South* o *Llegando al Sur* (1886; National Gallery of Victoria, Melbourne, Australia) (Figura 103), el ambiente en la cubierta de un barco²³⁸. En este caso, algunos personajes conversan entre ellos, mientras otros se entretienen fumando en pipa o jugando cartas, como un niño que aparece representado en el centro de la composición. Al lado de esta figura, una mujer vestida de negro y con semblante triste, aparece sentada delante de una maleta de cuero semicubierta por una lona de color gris. Detrás de estos personajes, un joven con traje y sombrero marrón sujeta unos prismáticos para observar las vistas, mientras una mujer con chal rojo borda un paño. Roberts resalta con la representación de estos elementos, que formaban parte habitual del equipaje de los viajeros decimonónicos, su utilidad puesto que servían de entretenimiento durante las largas travesías.

²³⁸ El artista realizó esta pintura basándose en una serie de bocetos que tomó cuando regresó a Australia después de su viaje de estudio de cuatro años en Europa a bordo del SS Lusitania en 1885, en NATIONAL GALLERY OF VICTORIA (s. f.b).



Figura 103. *Coming South*. Tom Roberts, 1886. Óleo sobre lienzo. 63,5 × 52,2 cm. National Gallery of Victoria, Melbourne (Australia). Recuperado de <https://www.ngv.vic.gov.au/explore/collection/work/2892/>. [Última consulta el 31-01-2020].

2.4.3. Seguridad en el viaje

2.4.3.1. Controles de aduanas



Figura 104. *Aduaneros carlistas registrando una diligencia*. Joaquín Araujo y Ruano, c. 1875. Óleo sobre tabla. 55 x 75 cm. Oficina del Defensor del Pueblo, Madrid (España). Recuperado de <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/aduaneros-carlistas-registrando-una-diligencia/ef71cc0f-7be8-4db0-82ac-47b52f5d10c8>. [Última consulta el 10-03-2017].

Las aduanas continuaron siendo un obstáculo para muchos viajeros en esta época, además de un peligro para su equipaje, tal y como se puede observar en la obra de Joaquín Araujo y Ruano (1851-1894), *Aduaneros carlistas registrando una diligencia* (c. 1875; Oficina del Defensor del Pueblo, Madrid, España) (Figura 104). El artista español muestra en esta pintura perteneciente al Prado disperso, a unos aduaneros carlistas armados inspeccionando el equipaje de un grupo de personas que viajan en diligencia en un puesto fronterizo junto a un camino de tierra y bajo un cielo nublado. El equipaje de estos viajeros está formado por bolsos, un cuaderno de dibujo, libros, un periódico, maletas, un sombrero, paraguas y un gran baúl de lujo de madera con revestimiento de piel, con refuerzos metálicos negros y

tachones dorados. El baúl también tiene la tapa cóncava y su interior está forrado con una tela blanca brillante. Además, cuenta con una cerradura en la que se encuentran unas llaves y está protegido con un gran forro beige con bordes rojos. La mayor parte de estos objetos permanecen en el suelo, sobre la tierra, algunos abiertos y con parte de su contenido disperso por el camino. Los rostros de desconfianza y enfado de los viajeros evidencian el descontento que los controles generaban en estos, ya que sus enseres no solían ser muy bien tratados, tal y como se puede observar en este trabajo en el que Araujo representó un equipaje con gran nivel de detalle y en el que se hizo eco de una realidad que afectaba habitualmente a los viajeros de aquella época.

2.4.3.2. Accidentes con el equipaje



Figura 105. *Worse things happen at sea*. John Charles Dollman, 1889. Óleo sobre lienzo. 105,4 x 184,1 cm. Art Gallery of South Australia, Adelaide (Australia). Recuperado de <https://www.artgallery.sa.gov.au/agsa/home/Collection/detail.jsp?accNo=0.96>. [Última consulta el 12-10-2018].

Los viajes en esta época no estaban exentos de peligros, por lo que a veces podían suceder accidentes durante los desplazamientos que ponían en riesgo, no solo la seguridad del viajero, sino también la de su equipaje. En este caso, el riesgo aumentaba cuando los viajeros se

desplazaban por los caminos rurales, es decir, por aquellos alejados de las vías principales, como muestra John Charles Dollman (1851-1934) en su obra, *Worse things happen at sea* o *Cosas peores suceden en el mar* (1889; Art Gallery of South Australia, Adelaide, Australia) (Figura 105). El artista británico representó en esta pintura, en la que predominan los colores tierra y rojos, el accidente que sufrieron los pasajeros de una diligencia que lleva inscritas las palabras «LONDON TO YORK» (DE LONDRES A YORK) en una de las puertas. En el centro de la composición, distintas piezas de equipaje aparecen en el suelo junto a una de las ruedas rotas del vehículo, como una maleta de cuero, una caja de madera, una cesta de mimbre, una gran *carpet bag* de tela estampada con dos asas, una cerradura y con dos correas de cuero para que no se abra, dos hatillos y un gran baúl de madera revestido con piel, refuerzos metálicos y tapa cóncava. Algunos viajeros permanecen de pie en medio del camino de tierra sorprendidos por lo ocurrido junto al cochero que intenta secarse el sudor de su frente con un pañuelo, mientras otros tratan de recuperar las piezas de equipaje que quedaron detrás del vehículo, como un gran sombrerero de piel marrón y una maleta. La escena se desarrolla, además, ante la atenta mirada de un hombre que permanece a un lado del camino sujetando a dos pequeños niños, uno de los cuales sonríe, al lado de dos pequeños baúles de madera idénticos, uno de ellos con una cerradura y atados con cuerdas, además de una pequeña cesta de mimbre con manzanas en su interior.

William Hahn (1829-1887) representó en su obra, *Sacramento Railroad Station* o *Estación de Ferrocarril de Sacramento* (1874; Fine Arts Museum of San Francisco, San Francisco, Estados Unidos) (Figura 106), otro de los accidentes que podían surgir con el equipaje durante el viaje, como la rotura de los contenedores por la continua carga y descarga o por un exceso de peso. El artista alemán muestra en esta pintura el ambiente en la terminal occidental del Ferrocarril del Pacífico Central en Sacramento, California²³⁹. En el centro de la composición, dos hombres ayudan a unas mujeres a cargar con su baúl de madera con refuerzos metálicos, sin embargo, los enseres que contiene caen al suelo debido a la rotura de la base de este. La escena se desarrolla ante la atenta mirada de dos viajeros que permanecen sentados junto a un niño en el lado derecho de la imagen. Esta pareja aparece rodeada por su equipaje compuesto por un baúl, dos fardos, una botella y un bastón. Detrás

²³⁹ GOOGLE ARTS & CULTURE (s. f.).

de ellos, un grupo de viajeros, elegantemente vestidos, se disponen a subir en un carruaje tirado por dos caballos. Al lado de estos, unos viajeros saludan a familiares o amigos, mientras otros se acercan a la estación o transitan, simplemente, por la calle. A diferencia de Dollman, Hahn representó un equipaje con menos nivel de detalle. No obstante, el artista reflejó en su trabajo un hecho común que podía sucederle a cualquier viajero durante sus desplazamientos.



Figura 106. *Sacramento Railroad Station*. William Hahn, 1874. Óleo sobre lienzo. 136,5 x 222,9 cm. Fine Arts Museum of San Francisco, San Francisco (Estados Unidos). Recuperado de <https://art.famsf.org/william-hahn/sacramento-railroad-station-54936>. [Última consulta el 15-10-2018].



Figura 107. *The passenger*. Norbert Goeneutte. c. 1882. Óleo sobre lienzo. 54,9 x 45,4 cm. Dallas Museum of Art, Dallas, Texas (Estados Unidos). Recuperado de <https://collections.dma.org/artwork/5337745>. Última consulta el 14-07-2022].

Los fenómenos meteorológicos adversos también podían comprometer la seguridad del viajero y la de sus pertenencias, como muestra Norbert Goeneutte (1854-1894) en, *The*

passenger o *La pasajera* (c.1882; Dallas Museum of Art, Dallas, Texas, Estados Unidos) (Figura 107). El artista francés representó a una mujer tratando de hacer frente a una tormenta, reflejada en un cielo nublado y en un mar agitado, desde la cubierta de un barco de vapor. La joven, que sujeta su sombrero para que no se lo lleve el viento, como se observa en el movimiento de una de las cintas de este, permanece sentada junto a su equipaje formado por una maleta de cuero marrón con correas, hebillas y unas etiquetas, además de un paraguas, una especie de manta o chal, un bolso, un periódico y unos binoculares. En este caso, el agua entra a la cubierta a través de un acceso a esta sin vallado poniendo en riesgo, de esta forma, a la viajera y a sus enseres. Goeneutte evidencia a través de esta pintura cómo la seguridad de los viajeros y la del equipaje en las embarcaciones de vapor aún distaba de ser la más óptima en esta época.

2.4.3.3. Medidas de protección del equipaje



Figura 108. *Departure from Home*. Toby Edward Rosenthal, 1884. Óleo sobre lienzo. 87,6 x 123,2 cm. Colección privada. Recuperado de <https://gallerix.org/album/American-painters/pic/glr-x-640472412>. [Última consulta el 26-01-2020].

Los viajeros, al igual que ocurría en la época anterior, seguían preocupados por proteger sus enseres, como muestra Toby Edward Rosenthal (1848-1917) en su obra, *Departure from Home* o *Salida del hogar* (1884; Colección privada) (Figura 108). El artista americano representó a una pareja despidiendo a su hijo en el interior de una estancia. En el lado izquierdo de la composición, la madre sujeta el brazo del joven, cabizbaja, triste por su inminente partida, mientras su padre levanta el brazo en señal de advertencia, a la vez que sujeta fuertemente la mano de su hijo.

El joven permanece de pie, vestido de negro, con un pañuelo rojo atado alrededor del cuello y sujetando una especie de bandolera cuadrada de cuero marón. El resto de su equipaje, que aparece en el centro de la imagen, está formado por dos paraguas, un abrigo, un hatillo de tela y un gran baúl negro de madera desgastado, asas metálicas y atado con una cuerda. Detrás de estos objetos, una mujer cubre su cara con el delantal blanco que lleva puesto ocultando, así, su tristeza al espectador ante la marcha del joven. Rosenthal muestra cómo aún los viajeros seguían utilizando las cuerdas para proteger los grandes equipajes con el fin de evitar que estos se abrieran durante los desplazamientos. Cabe señalar que el artista se inspiró para realizar esta obra en el viaje que realizó en 1865 desde San Francisco hasta Múnich para continuar su formación artística. Al respecto, el artista escribió en sus memorias lo siguiente:

El día de la partida mi padre me llevó a su habitación. Parecía muy emocionado y preocupado y no podía callar más. Con sus primeras palabras me advirtió de todos los peligros a los que me expondría en el mundo. Parece que le calmó el hecho de poder mostrarme las posibilidades de evitar esos peligros, porque poco a poco se fue tranquilizando, y cuando entró mi madre se despidió de mí con valentía. Esta conversación me causó una impresión tan duradera que la he recordado claramente toda mi vida. En años posteriores pinté la escena. El cuadro se llama «Salida del hogar»²⁴⁰.

²⁴⁰ Texto original: «On the day of departure my father took me into his room. He appeared very excited and worried and unable to keep silent any longer. With his first words he warned me of all the dangers to which I would be exposed out in the world. It seemed to calm him when he could show me the possibilities of avoiding these dangers because gradually, he became more composed, and when my mother entered, he said a brave farewell to me. This conversation made such a lasting impression on me that I have remembered it clearly all my life. In later years I painted the scene. The painting is called “Departure from Home”», en BARADEL (2017), p. 16.



Figura 109. *My Native Land, Goodbye*. Henry Nelson O'Neil, 1879. Óleo sobre tabla. 61,5 x 50,6 cm. Calderdale Metropolitan Borough Council, Halifax (Inglaterra). Recuperado de <https://artuk.org/discover/artworks/my-native-land-goodbye-21738>. [Última consulta el 12-10-2018].

En la obra, *My Native Land, Goodbye* o *Adios a mi tierra natal* (1879; Calderdale Metropolitan Borough Council, Halifax, Inglaterra) (Figura 109), Henry Nelson O'Neil (1817-1880) representó a dos mujeres, madre e hija, en la cubierta de un barco junto a su equipaje. Las dos mujeres, que miran con tristeza la tierra que dejan atrás, llevan consigo dos grandes *carpets bag* de tela con estampado floral y asas cortas con unas etiquetas atadas a las mismas, probablemente se trate de las etiquetas de embarque, además de un gran baúl con tachones negros y tapa cóncava atado con una cuerda, como el que representó Rosenthal, para evitar que este se abriera con su carga y descarga durante el viaje.



Figura 110. *Avskjeden*. Harriet Backer, 1878. Óleo sobre lienzo. 80,6 x 99,3 cm. Nasjonalgalleriet, Oslo (Noruega). Recuperado de <http://samling.nasjonalmuseet.no/no/object/NG.M.02836#>. [Última consulta el 22-10-2018].

Además de las cuerdas, los viajeros también podían usar fundas para cubrir y proteger su equipaje, como muestra Harriet Backer (1845-1932) en su obra, *Avskjeden* o *La despedida*

(1878; Nasjonalgalleriet, Oslo, Noruega) (Figura 110). La pintura representa la despedida de una joven de su familia en el interior de una sala de estar pintada con colores tenues, algo oscuros, y decorada, además, con varios cuadros y grabados. En primer plano, el padre, vestido con un traje negro y sentado ante una mesa sobre la que hay una cafetera de latón y unas tazas de porcelana, además de una pequeña jarra metálica, pan y un ramillete de flores, sujeta con afecto la mano de su hija que, a su vez, mira con tristeza a su padre mientras sujeta su hombro. Detrás de ellos, en el lado derecho de la composición, la madre, vestida con un traje negro y cuello blanco, cubre su rostro con un pañuelo disgustada por la pronta marcha de su hija. En el lado izquierdo, un hombre con una larga barba, chaqueta azul y gorra roja, carga sobre su hombro la pesada maleta de la joven que aparece cubierta por un forro beige con bordes marrones atada por medio de unas correas con hebillas. El artista noruego realizó una obra realista y emotiva, rica en detalles, como se puede apreciar en la calidad del chal de piel que lleva la joven en su brazo y que también forma parte de los enseres que la acompañarán durante su viaje.

2.4.4. Especialización en la pintura de viajes

Algunos artistas en esta época, a diferencia de la anterior, se especializaron en esta temática representando en sus obras escenas de viaje en las que aparece el equipaje. Tres de esos autores fueron, John Charles Maggs, James Tissot y Henry Bacon.

2.4.4.1. John Charles Maggs (1819-1896)

John Charles Maggs se interesó por los viajes en diligencia pintándolos en multitud de obras, como *The Bush Inn* o *El Hotel Bush* (1871; Bristol Museum & Art Gallery, Bristol, Inglaterra) (Figura 111). El artista británico representa en este trabajo varias diligencias estacionadas en frente del hotel Bush de Bristol (Inglaterra), tal y como aparece escrito es un letrero rojo con letras doradas en la fachada del edificio. En el centro de la composición, dos hombres descargan el equipaje del techo de una diligencia de color verde y negra, mientras otras se preparan para partir con el equipaje cargado en el techo y cubierto por unas lonas negras. En el lado izquierdo, un hombre permanece junto a dos baúles de madera atados con

cuerdas y muy desgastados. Esta escena es contemplada por una multitud de personas que permanecen en la calle y por algunos huéspedes del hotel a través de sus ventanas.



Figura 111. *The Bush Inn*. John Charles Maggs, 1871. Óleo sobre lienzo. 78,1 x 121,3 cm. Bristol Museum & Art Gallery, Bristol (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/the-bush-inn-188765/view_as/grid/search/keyword:john-charles-maggs/page/1. [Última consulta el 17-10-2018].

Otro ejemplo es, *Bath Mail Coach* o *La Diligencia de Bath* (1879; The Postal Museum, Londres, Inglaterra) (Figura 112). La escena representa una diligencia tirada por seis caballos con varios pasajeros desplazándose con dificultad por un camino totalmente cubierto de nieve. En este caso, el equipaje aparece en el techo y en la parte trasera del vehículo, probablemente junto al correo, y cubierto por una lona que está sujeta al carruaje con unas cuerdas. En el fondo de la composición el artista pintó una ciudad con algunas chimeneas humeantes de sus fábricas. En general, aunque Maggs no representara el equipaje con mucho detalle, documentó a través de sus pinturas el auge de los viajes y cómo se transportaban los efectos de los viajeros en este medio de transporte.



Figura 112. *Bath Mail Coach*. John Charles Maggs, 1879. Óleo sobre lienzo. 50 x 75 cm. The Postal Museum, Londres (Inglaterra). Recuperado de https://artuk.org/discover/artworks/bath-mail-coach-old-coaching-lines-134292/view_as/grid/search/keyword:john-charles-maggs/page/1. [Última consulta el 17-10-2018].

2.4.4.2. James Jacques Tissot (1836-1902)

El artista francés James Tissot también se interesó en representar a los viajeros con su equipaje, como muestra en la obra, *Waiting at the Station* o *Esperando en la estación* (c. 1871-1873; Dunedin Art Gallery, Dunedin, Nueva Zelanda) (Figura 113). En la escena, una mujer joven elegantemente vestida y mirando de frente al espectador, espera en un andén la llegada del tren junto a su equipaje formado por un gran baúl de madera con revestimiento de piel, con refuerzos metálicos negros y tapa cóncava, una maleta de piel con las iniciales “JJT” (las iniciales del autor), además de un bolso, un sombrerero también de piel, una manta de cuadros roja y negra, un bolso negro, un libro y una sombrilla. Asimismo, en el fondo de la composición otros viajeros esperan el tren. A diferencia de Maggs, Tissot muestra un equipaje bien definido, identificable, evidenciando con su calidad el estatus de esta viajera.

En, *By Water (Waiting at a Dockside)* o *Por el Agua (Esperando en un Muelle)* (1882; Colección privada) (Figura 114), Tissot representó a una pareja con su equipaje esperando en un muelle la salida del barco. En el centro de la composición una mujer vestida con un abrigo gris y sombrero negro aparece sentada sobre un gran baúl de madera con revestimiento de cuero sujetando, además, una manta de cuadros roja, negra y blanca, y una sombrilla. En primer plano aparecen dos maletas, una de ellas con un forro blanco de bordes marrones y la otra con varias etiquetas rotas pegadas a ella. Su acompañante vestido con un abrigo negro, guantes y un sombrero, permanece a su lado sujetando un paraguas negro y una manta o abrigo gris. Detrás de la pareja, un joven mozo o porteador de equipajes coloca una maleta de cuero negra con correas de cuero marrón y hebillas en el suelo. En el fondo de la composición, varios hombres cargan los barcos de vapor con mercancías, algunas de las cuales llevan inscritas las iniciales del autor, «JJT».

Tissot representó con frecuencia a los viajeros en los barcos y en los muelles en sus pinturas, como se puede observar también en la obra, *Inscheping in Calais* o *Embarque en Calais* (1883-1885; Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, Antwerp, Bélgica) (Figura 115). La escena representa a un grupo de viajeros desembarcando en un muelle. En el centro de la composición, una mujer joven, mirando de frente al espectador, baja por la pasarela del barco llevando consigo un portamantas con un paraguas y una sombrilla. Detrás de ella, un mozo con uniforme azul y gorra carga sobre su espalda la pesada maleta de la joven cubierta por un forro beige. En el fondo de la composición un señor baja también por la pasarela sujetando una bolsa de viaje marrón y un paraguas mientras el resto de pasajeros esperan su turno para desembarcar, alguno cargando su maleta, como se ve en el lado derecho de la pintura. En general, Tissot refleja en sus obras una imagen cada vez más habitual en la vida moderna, como eran los viajeros con su equipaje.



Figura 113. *Waiting at the Station*. James Tissot, c. 1871-1873. Óleo sobre tabla. 59,6 x 34,5 cm. Dunedin Art Gallery, Dunedin (Nueva Zelanda). Recuperado de <http://collection.dunedin.art.museum/search.do?view=detail&page=1&id=36079&db=object>. [Última consulta el 15-10-2018].



Figura 114. *By Water*. James Tissot, 1882. Lápiz y acuarela sobre papel. 50 x 26 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.christies.com/lotfinder/Lot/james-jacques-joseph-tissot-1836-1902-by-water-6089796-details.aspx>. [Última consulta el 15-10-2018].



Figura 115. *Inscheping in Calais*. James Tissot, 1883-1885. Óleo sobre lienzo. 140,5 × 97,5 cm. Koninklijk Museum voor Schone Kunsten, Antwerp (Bélgica). Recuperado de <https://kmska.be/en/masterpiece/embarkation-calais>. [Última consulta el 13-10-2018].

2.4.4.3. Henry Bacon (1839-1912)



Figura 116. *The Departure*. Henry Bacon. 1879. Óleo sobre lienzo. 72,4 x 51,4 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2009/american-paintings-drawings-sculpture-n08570/lot.60.html> [Última consulta el 04-01-2017].

Henry Bacon siguió la misma línea de Tissot en sus trabajos representando, fundamentalmente, mujeres viajeras con su equipaje en barcos, como muestra en *The Departure* o *La Partida* (1879; Colección privada) (Figura 116). En esta obra, el artista norteamericano pintó a una mujer joven elegantemente vestida en la cubierta de un barco con un traje azul y rayas rojas. La mujer, que se cubre con un paraguas negro mientras sujeta un pañuelo azul que mueve el viento, permanece junto a su equipaje formado por dos grandes baúles de madera revestidos con cuero, con tachones metálicos y correajes de cuero, una gran maleta de cuero marrón con cerradura y correas de cuero con hebillas y con unas etiquetas pegadas a la misma, un portamantas y un ramillete de flores rosas, rojas y blancas. En el fondo de la composición Bacon pintó la costa y algunos barcos sobre un mar agitado.

Otro ejemplo lo encontramos en la obra, *Goodbye* o *Adiós* (1877; Colección privada) (Figura 117), en la que el artista representa a dos mujeres en la cubierta de un barco. En el centro de la composición, una mujer vestida con un traje azul y un abrigo beige observa la costa sujetando unos prismáticos negros mientras otra mujer joven vestida con un traje negro se cubre el rostro con un pañuelo totalmente abatida. Esta mujer aparece sentada sobre un gran baúl de madera con refuerzos y tachones metálicos. El resto del equipaje que las acompaña está formado por un bolso negro y dos maletas con etiquetas pegadas y atadas con correas de cuero con hebillas.

Al igual que Tissot, Bacon pintó el equipaje con mucho detalle. Además, mostró en algunas de sus pinturas cómo se desarrollaba la vida a bordo, tal y como se puede ver en la obra, *On The Open Sea* o *En Alta Mar* (1877; Museum of Fine Arts, Boston, Massachusetts, Estados Unidos) (Figura 118). La escena representa a un grupo de pasajeros en la cubierta de un barco de vapor francés llamado Péreire²⁴¹, junto a un miembro de la tripulación que aparece en el lado derecho de la composición uniformado y sujetando un catalejo dorado. Algunos personajes se entretienen leyendo, fumando o jugando al lanzamiento del aro (*ring toss*), mientras otros duermen tapados por mantas, uno de los elementos habituales que formaban parte del equipaje de muchos viajeros en aquella época debido a la falta de calefacción en los medios de transporte.

²⁴¹ WEINBERG (2009), p. 116.



Figura 117. *Goodbye*. Henry Bacon, 1877. Óleo sobre lienzo. 40,6 x 32,3 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2011/american-paintings-n08751/lot.89.html>. [Última consulta el 12-10-2018].



Figura 118. *On The Open Sea*. Henry Bacon, 1877. Óleo sobre lienzo. 50,16 x 73,98 cm. Museum of Fine Arts, Boston, Massachusetts (Estados Unidos). Recuperado de <https://www.mfa.org/collections/object/on-the-open-sea-the-transatlantic-steamship-pereire-31485>. [Última consulta el 09-10-2018].

2.4.5. Otras formas de representación del equipaje

2.4.5.1. Una profesión vinculada al equipaje: los porteadores



Figura 119. *A porter in Istanbul*. Leonardo de Mango, 1886. 35 x 27,5 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.invaluable.com/auction-lot/a-painting-depicting-a-street-vendor-in-constanti-367-c-3214b94b49> [Última consulta el 14-12-2019].

A pesar de los avances de la Revolución Industrial, muchas zonas aún en esta época eran inaccesibles por lo que los viajeros debían contar con la ayuda de porteadores para cargar con su equipaje. Así lo muestra Leonardo de Mango (1843-1930) en su obra, *A porter in Istanbul* o *Un porteador en Estambul* (1886; Colección privada) (Figura 119). El artista italiano representó a un porteador turco cargando varias piezas de equipaje sobre su espalda, como un gran baúl de tapa cóncava en el que aparecen tres pegatinas y las iniciales de su propietario, “E. B.”, un sombrero de cuero desgastado, una bolsa de viaje de cuero negra con un asa y con las iniciales inscritas, «J. K.», y un portamantas con un paraguas y una sombrilla en su interior. El personaje, vestido con ropas orientales, camina por una calle empedrada con el equipaje sujeto a su cuerpo por medio de una cuerda, mientras tres porteadores más descansan junto a un perro en el fondo de la composición. De Mango pasó gran parte de su vida en Estambul, lugar en el que se instaló en 1883²⁴², por lo que los temas orientalistas o exóticos ocuparon un lugar importante en su producción reflejando, sobre todo, la vida cotidiana de esta ciudad. Y es que el artista viajó por muchas zonas de Turquía poniéndose como objetivo recoger sobre el lienzo las distintas impresiones de viaje. En esta obra, el autor se centró en mostrar al espectador la dura actividad del porteador, representando esta figura y el equipaje con mucho detalle, a diferencia del resto de la composición.

2.4.5.2. El equipaje en habitaciones de hotel

En esta época, algunos artistas impresionistas comenzaron a representar el equipaje solo, en el interior de estancias, sobre todo, en habitaciones de hotel. Un ejemplo lo encontramos en la obra, *A Hotel Room* o *Habitación de Hotel* (c. 1907; Colección privada) (Figura 120), de John Singer Sargent (1856-1925). El artista muestra en esta pintura una maleta y un bolso de viaje abiertos sobre la cama de una habitación de hotel con algunas prendas en su interior, si bien es complicado identificar estos elementos debido a la escasez de detalles con los que fueron pintados. En el fondo de la composición, una camisa seorea cerca de una ventana verde semicubierta por una cortina blanca, casi traslúcida. Esta obra creada por Sargent para

²⁴² BERARDI GALLERIA D'ARTE (s. f.).

su propio deleite²⁴³, refleja el estilo de vida itinerante, simbolizado en esas maletas, de muchos artistas de la época que se desplazaban de un lugar a otro por cuestiones de estudio, buscando inspiración o una nueva dirección para sus obras, entre otras cosas.



Figura 120. *A Hotel Room*. John Singer Sargent, c. 1907. Óleo sobre lienzo. 61 x 44,5 cm. Colección privada. Recuperado de <https://www.wikiart.org/en/john-singer-sargent/a-hotel-room>. [Última consulta el 19-10-2018].

²⁴³ KRAMER (1997).

2.4.5.3. Escenas de regreso



Figura 121. *Los Indianos*. Juan Bautista Fierro Vandewalle, 1911. Tinta y acuarela. 22 x 29 cm. Museo Insular de La Palma, Santa Cruz de La Palma, Islas Canarias (España). Recuperado de <http://restauracionlapalma.com/juan-bautista-fierro/>. [Última consulta el 17-05-2020].

Durante el siglo XIX fue habitual la representación de escenas de despedida o regreso, como muestra Juan Bautista Fierro Vandewalle (1841-1930) en su obra, *Los Indianos* (1911, Museo Insular de La Palma, Santa Cruz de La Palma, Islas Canarias, España) (Figura 121). El artista español dibujó a una familia de emigrantes regresando a la isla de La Palma, su tierra natal, después de embarcarse hacia América en busca de un futuro más próspero. En el lado derecho de la imagen, un hombre, vestido con ropa típica de esta isla, carga sobre sus hombros un gran baúl de tapa cóncava y refuerzos de metal que lleva inscritas tres iniciales ilegibles; este contenedor aparece, además, atado con una cuerda, como la caja blanca de bordes azules que sujeta también este personaje. Delante de esta figura se encuentra el indiano, con su característico traje blanco, sombrero panameño y puro, llevando consigo una

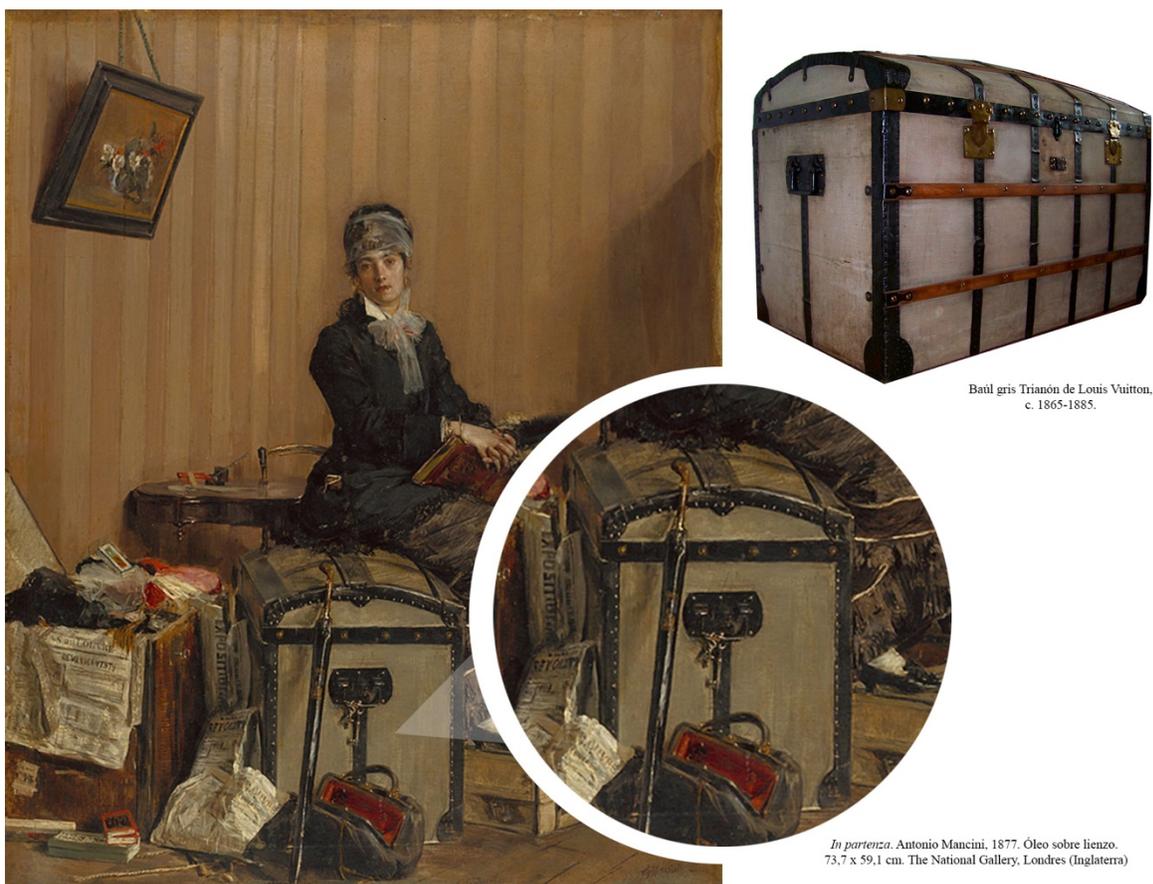
jaula con un loro en su interior y un gran paraguas. A su lado, una mujer con un traje azul y mantilla negra, camina bajo una sombrilla junto a sus pequeños hijos, uno de los cuales lleva una sombrerera, mientras son observados por las curiosas gentes del lugar que aparecen vestidas con indumentaria campesina típica palmera. La obra de Vandewalle se caracteriza por su ingenuidad, tanto en el uso de los colores como en la composición, propia de un artista aficionado, naïf. No obstante, la falta de conocimientos técnicos y teóricos del artista no resta valor a este trabajo que se constituye como un importante documento gráfico de los tipos y costumbres de la sociedad de la época en que este vivió.

2.5. Conclusiones

Los datos expuestos anteriormente permiten llegar a las siguientes conclusiones:

1. El crecimiento de la movilidad durante el periodo comprendido entre 1870 y 1914 está relacionado con la mejora del transporte y las comunicaciones. En este caso, la reducción o abaratamiento de los precios de los pasajes y la extensión del movimiento de los viajeros, es decir, la capacidad de estos de acceder a más áreas o a nuevas zonas de las que hasta ahora podía, fruto de esos adelantos, contribuyeron al aumento de la movilidad.
2. Las nuevas formas de transporte (automóvil, bicicleta, etc.) y el estrés derivado de la intensificación de la actividad industrial durante este periodo, 1870-1914, favorecieron la aparición de nuevas prácticas viajeras vinculadas, principalmente, a la naturaleza.
3. La calidad del servicio en hostelería en esta época, 1870-1914, era mayor que en la anterior, 1760-1870. En relación con esto, el desarrollo tecnológico y las nuevas formas de gestión hotelera posibilitaron la modernización de este sector y, por tanto, la capacidad de ofrecer un mejor servicio a los clientes, a pesar que muchas áreas del planeta todavía no contaban con estas mejoras que trajo consigo la Revolución Industrial.

4. El equipaje en tiempos de la Segunda Revolución Industrial era más funcional y ergonómico que los modelos anteriores. Los fabricantes de equipaje, como Louis Vuitton, adaptaron estos artículos a las nuevas formas del viaje y al propio viajero con el fin de proporcionarle la mayor comodidad posible durante su desplazamiento.
5. No existe relación entre los modelos de equipaje estudiados en este capítulo y su representación plástica. Aunque el equipaje representado en las obras seleccionadas corresponda a la época en cuestión, no hemos podido identificar los nuevos diseños de Louis Vuitton en ninguno de estos trabajos en los que predomina, por otro lado, el equipaje humilde. No obstante, un aspecto debe ser precisado en este caso.



Baúl gris Trianón de Louis Vuitton, c. 1865-1885.

In partenza. Antonio Mancini, 1877. Óleo sobre lienzo. 73,7 x 59,1 cm. The National Gallery, Londres (Inglaterra)

Figura 122. Comparación de la obra de Antonio Mancini con el baúl gris Trianón de Louis Vuitton. Elaboración propia.

- En la obra de Antonio Mancini, *In partenza* (1877; National Gallery, Londres, Inglaterra), aparece un baúl con la tapa cóncava que se asemeja al baúl gris Trianón que Louis Vuitton diseñó en 1858, pero que continuó produciendo en este periodo con ambas tapas (plana y abombada) (Figura 122). Sin embargo, es una pieza que pudo haber sido creada por cualquier fabricante de la época por lo que resulta complicado determinar con exactitud su autor.
6. La presencia de la mujer-viajera es mayor en las obras correspondientes a este periodo que en el anterior. La imagen de la mujer sola con su equipaje evoca la idea de esta como protectora del hogar, de manera que los artistas pudieron recurrir a esta figura para enfatizar la importancia de estos enseres y la necesidad de su protección mientras los viajeros o las viajeras permanezcan alejados de este. Además, la escena también refleja la liberación o independencia que cada vez más iban logrando las mujeres ya que, anteriormente, debían viajar acompañadas por el padre o por un familiar varón próximo a estas, sobre todo si se trataba de una mujer de clase alta.
 7. El interés de los artistas por plasmar los viajes en sus obras es mayor en esta época que en tiempos de la Primera Revolución Industrial. A diferencia de la etapa anterior, en esta surgen artistas especializados en la representación de escenas de viajes que, si bien no son numerosos, muestran su predilección por este tema frente a otros. Asimismo, el número de obras totales de la base de datos correspondiente al periodo abordado en este capítulo es ligeramente superior al precedente. Así, de 143 obras recopiladas para el periodo, 1760-1870, pasamos a 168 piezas artísticas, en 1870 y 1914.
 8. Las expresiones serias, de tristeza o enfado predominan sobre las alegres en las obras analizadas. En este caso, la alegría se reduce, fundamentalmente, a las escenas de reencuentro, si bien es cierto que también está presente en algunas escenas de descanso. De manera que los artistas vuelven a reflejar a través de sus obras la tensión y ansiedad que genera el viaje en las personas cuando se alejan de su zona de confort, del hogar.

9. La representación de escenas de viaje por Europa o hacia América es mayor que la de África, Asia u Oceanía. Aunque las rutas se ampliaron durante esta época a otros lugares remotos, como ciertas regiones del Sudeste Asiático, Asia Oriental o Meridional (Figura 123), estas no aparecen reflejadas en las obras estudiadas. Los artistas continuaron, por tanto, interesados en representar a los viajeros con su equipaje por territorios de Occidente, quizás porque es una imagen más conocida para estos, ya que era en esta zona donde se concentraban los mayores adelantos técnicos de la época por lo que este tipo de escenas era más habitual.

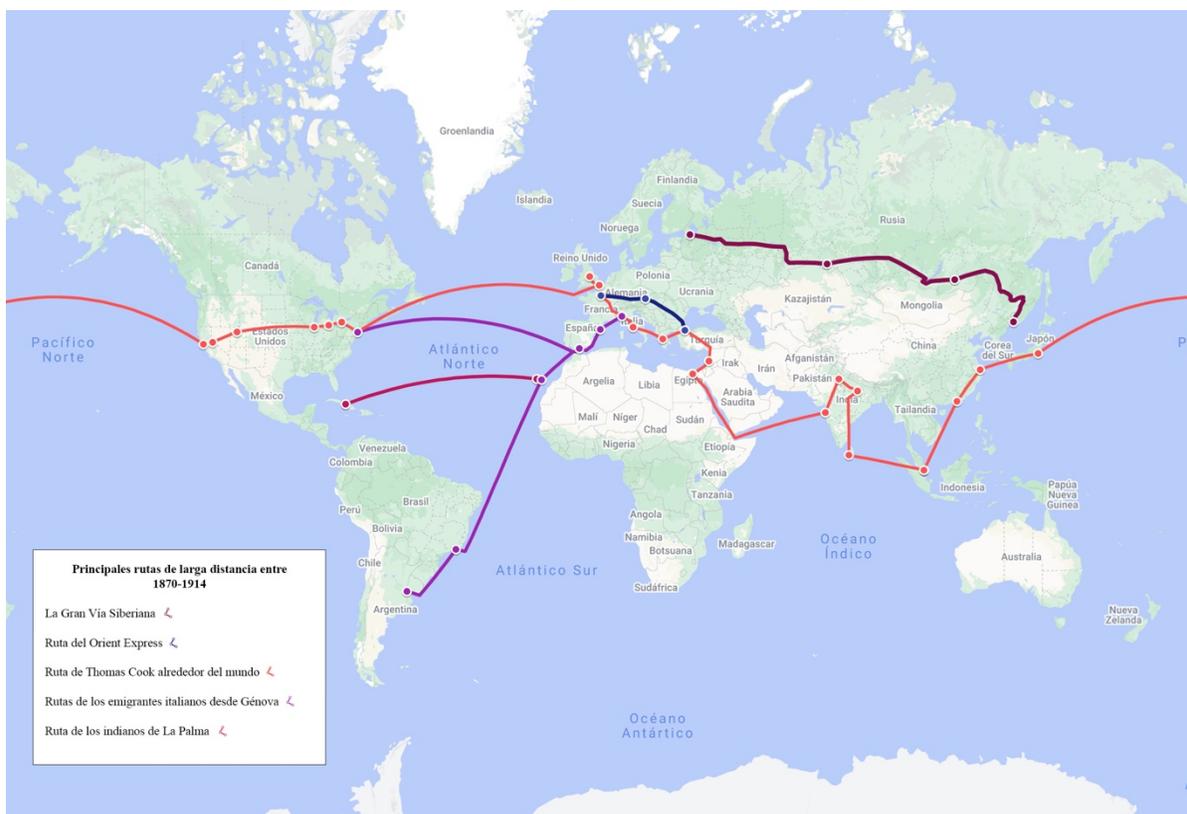


Figura 123. Mapa de las principales rutas de larga distancia entre 1870 y 1914.
 Elaboración propia.

10. Los artistas británicos, alemanes, franceses y españoles fueron los mayores productores de obras sobre esta temática durante este periodo. Como se puede ver en el siguiente gráfico (Figura 124), de las 51 obras estudiadas, el 21,43% de los trabajos corresponde a artistas británicos, mientras que un 14,29% pertenece a artistas alemanes, siendo esta cifra igual para los artistas franceses y españoles. La presencia

de los artistas españoles en este grupo, que hasta ahora seguía liderando esta producción, evidencia la difusión de los avances técnicos y sociales de la Revolución Industrial en otros territorios. Asimismo, la mayor parte de las obras analizadas pertenecientes a colecciones públicas de este capítulo se encuentran actualmente en museos y centros españoles (8), británicos (6) y americanos (6) (Figura 125).

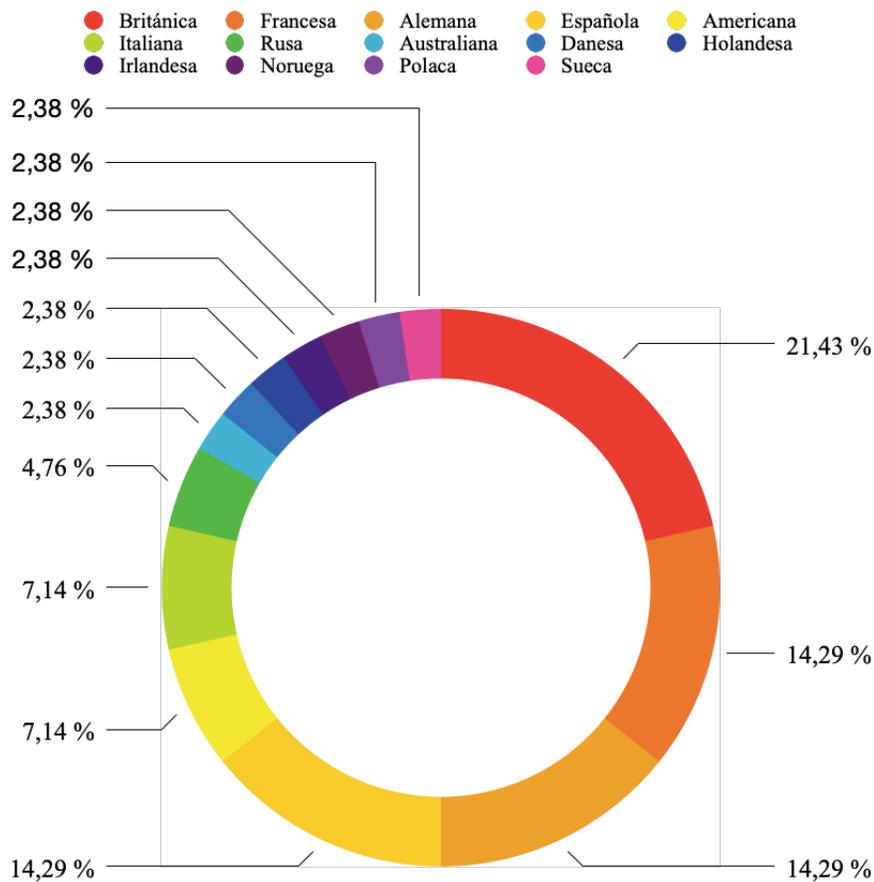


Figura 124. Nacionalidad de los artistas de las obras correspondientes al periodo 1870 y 1914. Elaboración propia.

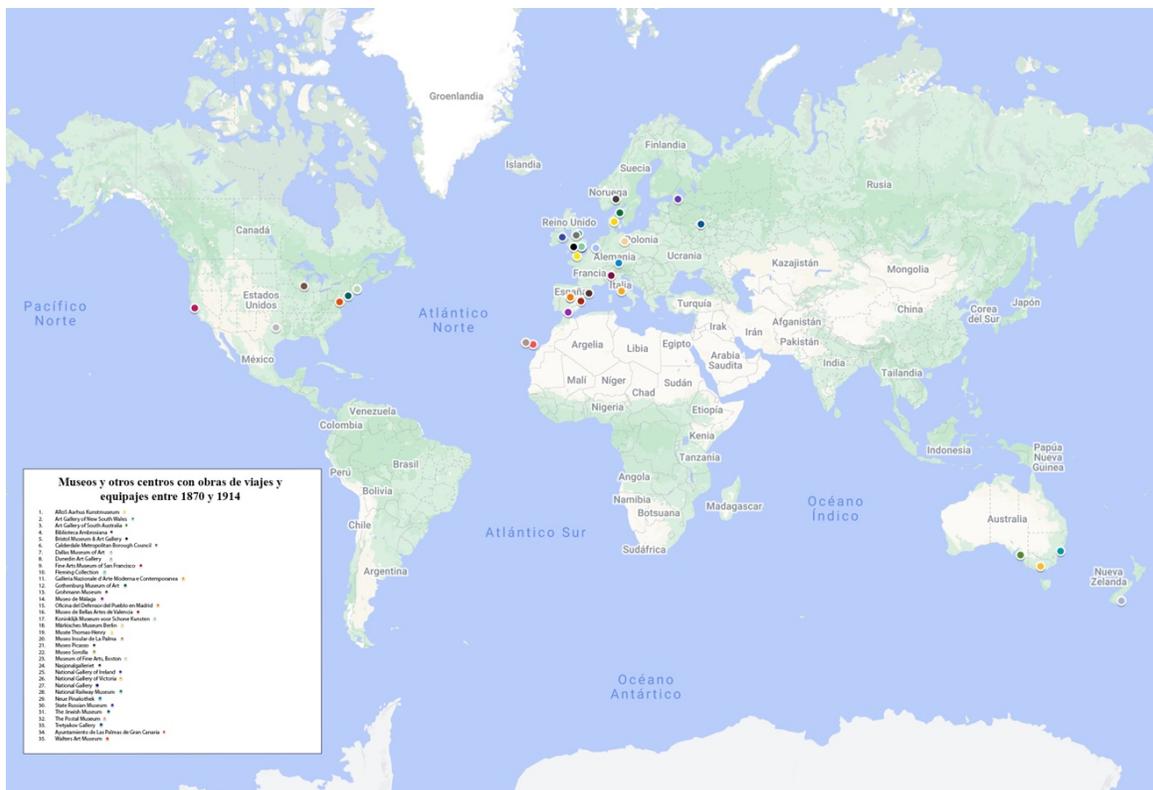


Figura 125. Mapa de los museos y otros centros que albergan obras de arte de viajes y equipajes entre 1870 y 1914. Elaboración propia.