

Vehículos de transporte y representación en la España de los Austrias

Transport and illustration in Habsburg Spain

Revista de Obras Públicas
nº 3.514. Año 157
Octubre 2010
ISSN: 0034-8619
ISSN electrónico: 1695-4408

Alejandro López Álvarez. Doctor en Historia Moderna.

Instituto Universitario "La Corte en Europa", Universidad Autónoma de Madrid, alejandrol.alvarez@uam.es

Resumen: Reevaluación del papel de los vehículos de transporte y representación –coches, literas, sillas de mano y trineos– en la España de los siglos XVI-XVII. Tras analizar su origen y evolución, se consideran los cambios que supuso el más relevante, el coche. 1): mediante las pragmáticas suntuarias, pasó a ser estricto monopolio de quienes gobernaban la Monarquía. 2): modificó las posibilidades de transporte de diversos grupos sociales. 3): cambió la imagen de la ciudad, tanto a nivel ideológico (surgen tópicos literarios, como su abundancia), como urbanístico (ampliación y regularización de calles, mejora de la pavimentación o creación de zonas de paseo para sus usuarios).

Palabras Clave: Vehículos representativos; Coches; Literas; Sillas de mano; Trineos; Viajes; Urbanismo. España de los Austrias

Abstract: Reappraisal of the role and illustration of transport vehicles –carriages, litters, sedan-chairs and sleds– in 16th and 17th century Spain. After analysing their origin and development, the article considers the changes implied by the most relevant of these, the carriage. The article examines: the implications of the passing of pragmatic sumptuary laws and where the carriage no longer remained exclusive to those in power; the transport possibilities offered to diverse social groups; and the changes in the image of the city, both at an ideological level (clichés such as their abundance) and at a town-planning level (widening and layout of roads, improved road surfaces or the creation of thoroughfares).

Keywords: Representative vehicles; Carriages; Litters; Sedan chairs; Sleds; Travel; Town planning; Habsburg Spain

Introducción.

Vehículos de transporte y representación

Durante el siglo XVI se produjo un cambio sustancial en las formas de transportarse en todos los países europeos. Ello se debió a la aparición de los llamados coches, es decir vehículos de cuatro ruedas, cuya caja iba suspendida por medio de correas de cuero o cadenas sobre los ejes. Semejante invención iba a durar hasta el siglo XX y a transformar de manera radical la forma de viajar y de moverse de las gentes de entonces. Hasta ese momento, quienes se desplazaban o transportaban cargas por tierra se habían servido de animales, como las mulas o los caballos, y de vehículos de honda raigambre como los carros, que apenas habían experimentado cambios en un milenio largo. Estos carros solían tener dos y a veces cuatro ruedas, pero destacaba en ellos sobre todo que la caja se sustentaba rígida sobre los ejes, de manera que la

suspensión era bastante deficiente. Había otro vehículo destinado al transporte de personas aunque no era popular, la litera. Esta se componía de una caja cerrada sustentada por unos varales que a su vez eran llevados por personas o, más habitualmente, descansaban a lomos de dos bestias. Las literas habían sido usadas a lo largo de toda la Edad Media fundamentalmente por princesas y damas nobles para trayectos largos y entradas urbanas. Su sistema de suspensión era muy simple y ello las hacía un tanto incómodas. Para aminorar esto, y al mismo tiempo, mostrar la riqueza y el estatus social de quien iba en la litera, estas estaban decoradas externamente con lujosos tejidos y por dentro con almohadones y cojines. Los ricos, los nobles y los poderosos podían viajar en litera, aunque lo hacían sobre todo las mujeres, los viejos y los enfermos. Ocasionalmente se servían también de carros decorados de alguna forma para visitar romerías o santuarios o para trasladar reliquias de santos o perso-

najes fallecidos, pero el carro era propio de los labradores o de quienes transportaban mercancías y no podía expresar en forma alguna el status social de quien iba dentro, de manera que no era un vehículo muy usado fuera de las labores propias del campo y el comercio.

Sin embargo, en varias regiones de Europa se habían comenzado a usar ya desde fines del siglo XIII un tipo de carros nuevos. Se trataba de vehículos apenas diferentes técnicamente de los carros agrícolas y de transporte, pero si se distinguían de ellos en que tenían cuatro ruedas, en la decoración que los adornaba y en que eran utilizados por las damas nobles en sus viajes de bodas. En lengua alemana son conocidos como *Kobelwagen*, lo que podría traducirse por carro cubierto. El primer testimonio conocido es de 1207, cuando Beatriz, una hija de Ramón Berenguer, el último rey de Provenza, fue llevada para esposarse con Carlos I de Anjou a Nápoles en un carruaje decorado con terciopelo azul y bordado con lilas doradas. En años siguientes proliferan las noticias sobre este tipo de vehículos. Así, en 1291 se construyó un carro para Juana de Navarra, esposa de Felipe el Hermoso. La costumbre del carruaje se extendió después por Italia. Hacia el 1300, se construyó en Milán un carruaje, "*carretta*", cubierto con ricas telas, para la boda de Galeazzo Visconti con Beatriz de Este, con el que la novia dio una vuelta por la ciudad. La presión social por llevar estos vehículos llevó a Felipe el Hermoso a prohibir su uso en Flandes en 1294, mediante el famoso edicto "*nulle Bourgeoise n'aura de char*". Hacia mediados del siglo XIV, aunque hay ejemplos muy anteriores, se empezó a generalizar una importante invención que consistió en proporcionar suspensión a estos vehículos mediante una cadena o unas correas de cuero que, ancladas a unos pivotes elevados por encima de las ruedas, permitían que la caja del vehículo quedara suspendida y no descansara ya sobre el eje. La primera descripción de un vehículo de este tipo es de 1342 y ya en las cuentas del duque de Berry aparecían desde 1374 "*chars branlants*" -carros oscilantes, como se les conoce técnicamente-, los cuales sorprendieron enormemente en la entrada de la reina Isabel de Baviera en París en 1405. En 1457 el rey Ladislao V de Hungría regalaba a la reina francesa un "*charriot branlant moult somptueux et riche*". Desde tiempo atrás, se usaban en el Imperio unos carruajes de origen húngaro, muy veloces, destinados sobre todo para viajar. Carecían de suspensión, de forma que la caja descansaba rígida sobre los ejes, dejando a cojines y almohadones

ablandar las asperezas del camino. Se les llamaba *Gutschwagen* o *Gutschy*, nombre derivado de Kocsi, lugar de donde se suponía, procedían. Aunque estos fueron solamente un tipo específico dentro de la evolución de los vehículos representativos, fueron los que acabaron dando nombre a los coches en general. Así, el vocablo húngaro que los designaba fue acomodándose en otras lenguas europeas y con el tiempo, Kutsche aparecido en alemán hacia 1520, coche surgido en francés y en español en 1540 y 1550, y *cocchio* o *coach*, aparecidos en italiano e inglés en fechas similares, terminaron por referirse tanto a los carruajes húngaros, como a otros que surgieron después.

Efectivamente, nuevos vehículos representativos empezaron a generalizarse a mediados del siglo XVI. A veces suspendidos, a veces no, se distinguían de los anteriores porque su parte sustentada o habitáculo, seguía el canon formal de la arquitectura clásica, es decir, presentaba una estructura tripartita formada por la caja, los elementos sustentantes o columnas y el tejado. Sobre una caja recta y de paredes verticales se superponía únicamente un tejado aplanado, ahora sostenido por cuatro pilares o columnas de forma abalaustrada. Con esta clara acentuación de la estructura funcional del carruaje, se daba un paso decisivo en la configuración de los vehículos representativos propiamente dichos, es decir, aquellos que conocemos característicamente como coches y con ellos, puede decirse que se completaba el comienzo de lo que podríamos denominar su árbol genealógico. Con todo, unos y otros vehículos siguieron conviviendo al menos hasta comienzos del siglo XVII.

1. Coches, sillas de mano y trineos

En España los coches empezaron a naturalizarse en la caballeriza real a partir de 1560 tanto para el rey como para la reina con numerosas e importantes consecuencias. Una de ellas, es que la litera dejó de ser el vehículo de transporte principesco por excelencia aunque su uso no desapareció ni mucho menos. La adopción de los coches no tardó en seguirse entre la nobleza, los ministros y cortesanos mas poderosos e incluso entre caballeros y miembros de las elites municipales. Esta proliferación provocó pronto una legislación específica sobre los coches, muy citada, aunque no siempre bien entendida. Muy sucintamente podemos resumirla en que se trató de una restricción pau-



Fig. 1. Litera de camino usada por el Emperador Carlos V en su despedida de Juan Federico el Magnánimo, duque de Sajonia, Fundación Schloss Friedenstein, Gotha (Inv: 63/SG/22).

latina tendente a asociar estos vehículos a la nobleza que había de gobernar la Monarquía, como quedó plasmado en las pragmáticas de 1578 y 1593, las cuales prohibían ir en coches con menos de cuatro caballos. La coyuntura política condujo a que contrariamente a lo hecho hasta ese momento, desde 1600 se permitiera ir en coche con dos y cuatro caballos, pero la política anterior fue retomada a partir de 1611 cuando, mediante la pragmática de ese año, se ordenaba que sólo podían ir en ellos quienes lograran un licencia del Consejo de Castilla, lo que trajo una serie de consecuencias muy importantes a las que haré mención inmediatamente, pero que resumiremos en que cargaron de contenido político el uso del coche y contribuyeron de forma decisiva a configurar la imagen y los hábitos del cortesano barroco.

Pero la revolución en el ámbito de los vehículos aun no había acabado. Ya desde las décadas de 1560 y 1570, pero sobre todo desde 1580 en adelante, se hicieron habituales nuevos enseres destinados al transporte y la representación de las elites; las sillas de mano. De génesis algo difusa y compleja, la silla de manos consistía en una caja más o menos cerrada provista de algún tipo de asiento y sustentada por dos varales, es decir, recordaba en cierto modo a la litera –quizás derivara morfológicamente de ella– aunque era más pequeña y era llevada exclusivamente por personas. Su aparición estuvo muy influenciada por un lado, por el uso de la *sedía* papal, artefacto con el que el Pontífice era trasladado por sus palacios y que usaba en varios ceremoniales y por otro, por la llegada a España desde América de enseres derivados de las andas o literas indígenas

destinadas al transporte, las cuales, dada la falta de animales de tiro en el continente, eran sustentadas por seres humanos. Sea como fuere, el caso es que este nuevo medio de transporte se volvió muy frecuente, sobre todo después de que tras la primera pragmática que obligaba a llevar coches con cuatro caballos, numerosas personas, aunque especialmente las mujeres, optaron por moverse por las ciudades en silla de manos, lo que llevó a que se prohibieran por ley las sillas de alquiler en 1594. A pesar de ello, la silla acabó convertida en un objeto femenino por excelencia, particularmente desde que la reina Margarita de Austria la naturalizara en su caballeriza desde comienzos de 1600 y se crearan para este nuevo vehículo ceremoniales específicos, fundamentalmente las salidas de palacio de la reina estando encinta y las vistas al santuario de la Virgen de Atocha en silla. A fin de consolidar estos cambios se prohibió en 1604 que los hombres pudieran ir en silla si no alcanzaban una licencia del Consejo de Castilla. Las aproximadamente 300 licencias concedidas a lo largo del reinado de Felipe III se dieron a personajes de edad, enfermos y muy bien relacionados en la corte. Frecuentemente sólo tenían validez por uno o dos años, de forma que había que volver a solicitarlas transcurrido ese tiempo. Los amplios memoriales guardados en el Archivo de Simancas, dan idea cabal de la dificultad para lograrlas.

Con todo, aun quedaba por naturalizarse en las caballerizas reales y principescas otro vehículo de transporte y representación, el trineo. Este consistía en una estructura de madera más o menos cerrada tirada por caballos en las que podían sentarse uno o varios personajes que se deslizaban por la nieve gracias a dos piezas lisas sobre las que se sustentaba aquella caja. Esta era susceptible de recibir una muy variada y rica decoración. Más que para viajes, los trineos se utilizaban en excursiones y paseos y en juegos y mascaradas, cuando el clima lo permitía. En el norte y centro de Europa eran muy usados desde antiguo, pero en Castilla se introdujeron en tiempo de Felipe II, quien trató de naturalizarlos en su caballeriza tras haberlos conocido en sus viajes por Europa. En 1586 el entallador Melchor de Quero realizó una especie de trineo para el príncipe Felipe y ya en 1593 llegó uno a la corte enviado por Rodolfo II, que debió copiarse. Aunque nunca fueron unos enseres tan habituales como en las cortes del norte, se mantuvieron en uso largo tiempo. En 1625 se pedían al embajador alemán en Madrid para completar los que había en la caballeriza



Fig. 2. Litera del siglo XVII dibujada por Pieter Van der Meulen, Museo Cerralbo, Madrid (Inv. 4931).

a fin de que los reyes pasearan en ellos y ese mismo año, los mozos se esforzaban trayendo nieve con espuertas para que el rey pudiera andar en trineo por la plaza nueva de la Priora.

Podemos decir, en resumen, que hasta el siglo XVIII por lo menos, encontraremos en las cortes reales y en las caballerizas principesas y señoriales vehículos sin ruedas tirados generalmente por animales (la litera), vehículos sin ruedas conducidos por animales aptos para trasladarse por el hielo (trineos), vehículos sin ruedas llevados por personas (las sillas de mano) y vehículos con ruedas tirados por animales (coches o carrozas). Estas cuatro tipologías básicas conforman lo que hemos denominado vehículos representativos, expresión que juzgamos la más adecuada para denominar los enseres que se construyeron entre los siglos XV-XVIII en Europa y América, sobre todo, destinados al transporte de personas. Vehículos parece más acertado que carruajes porque es una voz de origen latino (lo que enlaza con el imaginario clásico tan caro a los hombres de esta época), que designa a los artefactos aptos para el transporte de forma general. Además se encuentra en las fuentes más importantes de la época que tratan de este tema, así por ejemplo, en Pirro Ligorio, autor de un tratado llamado *De vehiculis antiquorum*. Carruaje sin embargo, tiene un sentido más concreto, pues se deriva de la voz carruca, un tipo de vehículo de origen romano. En castellano por ejemplo, durante los siglos XVI y XVII denominaba a la impedimenta de un ejército o de los reyes y muy raramente significaba carruaje en el sentido que nosotros podemos darle hoy en día. Representativos hace alusión a la cualidad más apreciada por sus poseedores en aquella época, que no era la posibilidad de trasladarse, sino la de mostrarse públicamente para subrayar su status social. Es por ello que, todavía en fecha

tan tardía como 1796, Antonio de Torres escribía en su *Tratado del coche*:

“El primer bien que produce el coche es la autoridad, porque siempre el que le mantiene goza entre el pueblo de distinción”.

La expresión, muy usada en francés, “voitures hippologiques” hace referencia a aquellos enseres transportados por animales, pero olvida que otros eran llevados por hombres, y sobre todo olvida a mi juicio, lo que decía que era la característica más destacada de estos objetos, la capacidad para mostrar determinada posición social, no permitiendo distinguir entre un simple carrero y la carroza de un embajador o un monarca.

Lo trascendental de todo este asunto es que, sobre todo el coche y en menor medida la silla de manos, se extendieron por todas las cortes y grandes ciudades europeas a lo largo del siglo XVI dando lugar a una revolución en el transporte y en la representación de las élites. Esto no sucedió por el hecho de ser vehículos más cómodos que los anteriores (aunque eso influyó en su proliferación), sino porque su aparición coincidió con la decadencia del caballero y el auge del cortesano y con una época de reforzamiento del poder de las Monarquías. Puede decirse pues, que el uso de los vehículos representativos se extendió en un momento de la historia de Europa en el que las Monarquías dinásticas necesitaban de nuevos instrumentos para separar a quienes hacían la política y quienes conformaban la corte, de la masa de los gobernados. Los vehículos distanciaron y diferenciaron al príncipe y a los cortesanos, porque contribuyeron no sólo a que pudieran viajar y desplazarse más rápida y cómodamente, sino sobre todo, porque sirvieron para explicitar el poder, la riqueza y el status de sus dueños. El coche no puede por tanto, separarse del nacimiento de la corte como forma de poder típica de las sociedades modernas y ha de ser considerado como elemento imprescindible del poder del príncipe y como uno de los principales atributos de los cortesanos entre los siglos XVI-XIX.

2. El coche, monopolio del cortesano

Para dar un idea, siquiera sea somera, de las modificaciones que el uso del coche impuso en la sociedad del Siglo de Oro, conviene tener en cuenta aquel proceso al que ya aludimos: la institucionalización. De

acuerdo a este fenómeno, iniciado en 1611, el uso del coche no fue eliminado o disminuido, antes bien, aumentó considerablemente. Fue a partir de entonces cuando el coche pasó a formar parte de forma inseparable de la nueva imagen del poder y a convertirse en un privilegio que mostraba la situación social y el status del usuario. Ir en coche se convirtió en estricto monopolio de las elites que gobernaban la Monarquía, es decir, la aristocracia cortesana, los ministros y criados de la Casa real, los altos eclesiásticos y quienes tuvieran estrechas relaciones con ellos en los grandes centros urbanos, o dicho de otra manera, los que tenían sangre noble y buenas relaciones en la corte. Para calibrar de alguna forma el alcance de este fenómeno baste decir que durante el reinado de Felipe III se dieron unas 2300 licencias que pudieron llegar a permitir el uso del coche a unas 3000 personas en toda Castilla, de ellas, cerca de 1000 el mismo año de 1611. En consecuencia, la institucionalización del uso del coche no sólo no disminuyó el número de los que lo usaban, sino que lo aumentó entre dos y cuatro veces, proceso que, creemos, no tuvo parangón en ninguna corte de Europa y es una muestra del esplendor que por entonces alcanzaba la Monarquía hispánica⁽¹⁾.

Las licencias se dieron a todos los presidentes de los Consejos, a todos los consejeros y a todos los fiscales y secretarios a quienes se permitía *"andar en coches de dos caballos con sus mujeres"*. El mismo privilegio alcanzaron los médicos de cámara del rey y *"todos los embaajadores"*. Junto a estos, que eran varios centenares, se dieron licencias a un buen número de titulados, la mayor parte de los cuales podía circular en coche de cuatro caballos, entre ellos los más cercanos al valido, el duque de Lerma. A estos se unieron predicadores y capellanes reales, los más destacados banqueros y algunos otros criados de las Casas reales, como gentilhombres. Tras estos se dieron licencias para coches de dos caballos a las viudas de ministros y consejeros muertos en el servicio al rey. También a las mas altas jerarquías eclesiásticas, como los obispos, a quienes se les concedió para coche de cuatro caballos. De la misma forma, la tuvieron los miembros de los Tribunales del Santo Oficio de la Inquisición y los presidentes y miembros de los Tribunales y Audiencias de Sevilla, Valladolid y Granada.

(1) Los memoriales pidiendo las licencias para el periodo 1611-1621, las deliberaciones y la concesión final se encuentran en Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla Legs. 990-1100, Libros 178-195 y Archivo Histórico Nacional, Madrid, Consejos Leg. 4419-4428 y Legs. 13.192-13.204.

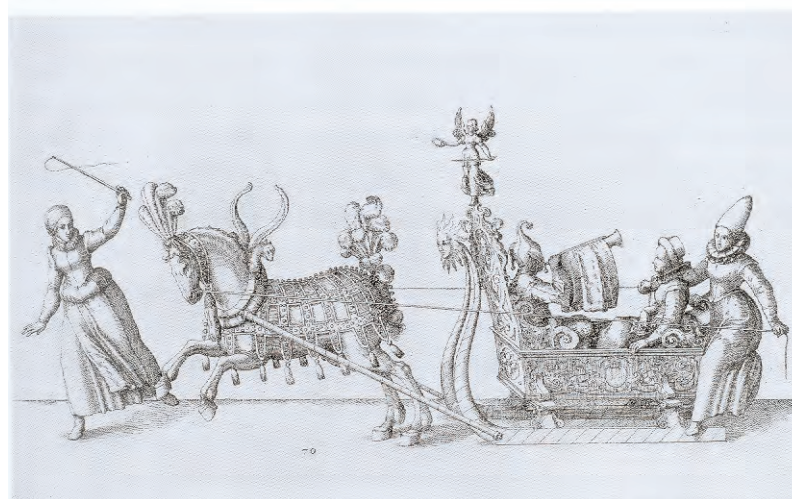


Fig. 3. Los duques de Wurtemberg en trineo, Esaias van Hulsen, Stuttgart, 1616, Lippische Landesbibliothek, Detmold, G 324. 2'.

Fuera de la corte, quienes disfrutaron de este privilegio fueron personajes con influencias en ella, como deanes y arcedianos de los capítulos eclesiásticos y destacados canónigos. Igualmente alcanzaron licencias algunos regidores de las grandes ciudades del reino, así como aristócratas, señores de vasallos, caballeros de Órdenes militares y los procuradores de Cortes.

Por lo demás, la concesión de las licencias no experimentó restricción entre 1612 y 1617, cuando se dieron una media de unas 150 al año, pero desde principios de 1618, en paralelo al importante impulso reformador acaecido en los últimos años del reinado de Felipe III, el panorama cambió radicalmente. La detención resulta palpable; 50 licencias en 1618, cuatro al año siguiente, siete en 1620 y ninguna en 1621. Con la llegada de Felipe IV al trono volvió a abrirse la espita de las licencias y en 1622 y 1623 se dieron casi tantas como en los años de la década anterior. Pero a la postre, la restricción se impuso: desde 1625 la caí-



Fig. 4. Paseo en trineo, xilografía coloreada de 1689, Museo Nacional Germánico, Nüremberg.

da fue muy significativa y las licencias fueron paulatinamente a su desaparición. Desde poco después, el mecanismo de las licencias fue sustituido por diversos intentos de cargar el uso de los coche con algún tipo de gravamen fiscal, pero eso es otro capítulo al que no podemos prestar atención ahora.

3. El coche y los viajes

Es importante tener en cuenta cómo afectó la aparición y extensión de los vehículos representativos, especialmente los coches, en la forma de viajar y

transportarse de entonces. En primer lugar hay que señalar que la movilidad personal aumentó considerablemente y en varios niveles. Por ejemplo, las sillas de mano facilitaron desde entonces los trayectos interurbanos de las mujeres de la nobleza sobre todo, aunque también de otras menos elevadas socialmente, gracias a la figura del alquiler. Así, proliferó sin duda, la movilidad en la ciudad, a través de visitas, salidas a la iglesia, galanteos, etc. Los trayectos más largos eran realizados sin embargo, mediante coches y literas. Frente a lo que se ha dicho en muchas ocasiones, la litera no desapareció debido al uso de los coches, antes bien, siguió en uso, aunque dado que eran más lentas que aquellos, quedó relegada para viajes femeninos sobre todo, pues eran consideradas más seguras. Su uso en la Casa real y en las caballerizas nobiliarias y señoriales está atestiguado hasta el siglo XVIII, al menos. Pero fueron los coches los vehículos que ampliaron de forma definitiva las posibilidades de movilidad de las gentes de entonces. Aunque como hemos señalado, su uso estaba muy restringido a los cortesanos, había coches de alquiler que hacían trayectos largos, así de Madrid a Sevilla, por ejemplo. Solían llevar hasta 8 personas y para viajar de este modo, sólo era necesario poder permitirse el gasto. Es un tema que está abierto a la investigación, pues para los siglos XVI y XVII, desconocemos frecuencias, empresarios que se dedicaban a ello, costes, etc.

En la Casa real el coche se introdujo para viajar muy tempranamente. Así, mientras la reina Isabel de Valois llegó a España en litera en 1559, para la reina Ana de Austria se diseñó en 1570 un recorrido especial por si no podía usar los coches por la fragosidad del camino y no tuviera más remedio que volver a la litera. Se trata de la *"Relación del camino que la Magd de la Reyna nrs sra puede traer desde Laredo a Burgos y por donde pueden venir los coches"*⁽²⁾. Añadamos que tan sólo Isabel de Valois disfrutó de 7 coches en su corto reinado (1559-1568) y que las cuentas de gastos de su caballeriza, dejan bien clara la frecuencia con que estos eran usados, para paseos, viajes, etc. En cuanto a Felipe II, también hizo uso de estos de forma continuada, como se aprecia por la información de la real caballeriza que conocemos. El coche se impuso en los viajes por su mayor comodidad; aunque el rey salía a caballo de la corte, no tardaba

(2) Archivo General de Simancas, Patronato Real, Leg. 57, núm. 90.

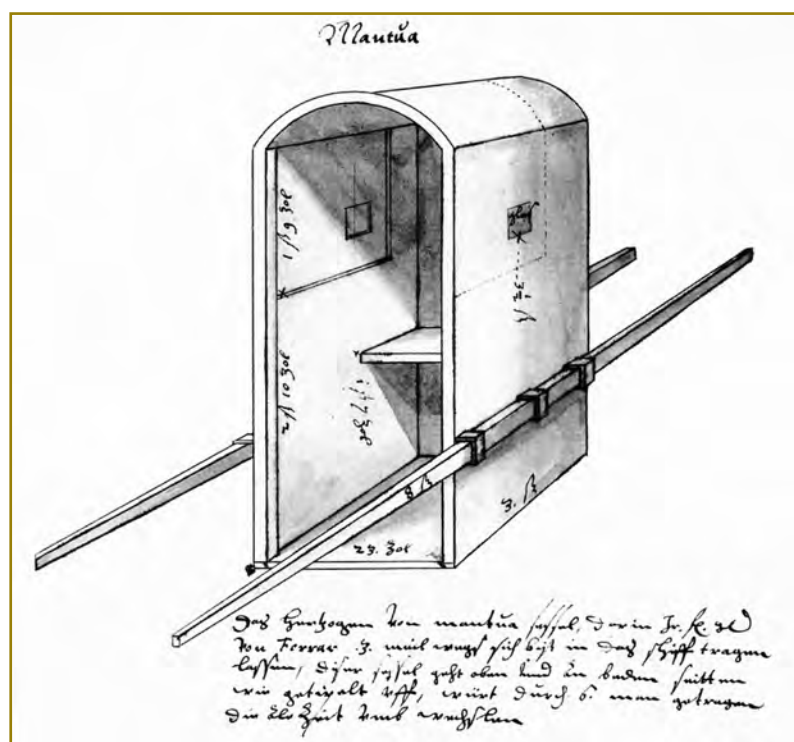


Fig. 5. Silla de manos usada por el duque de Mantua en 1599, dibujo de H. Sichkhardt, Württembergische Landesbibliothek Stuttgart, Cod. Hist. 4° 148b, f. 73.

en montar en un carruaje con el que hacía la mayor parte del camino, tomando nuevamente el caballo para entrar en las ciudades. En coche viajó a Andalucía en 1570, a Cataluña en 1585, lo mismo en 1592 a Tarazona. De hecho, el coche empezó a ser utilizado en las entradas urbanas desde 1585, sustituyendo la tradicional entrada a caballo de raigambre medieval, práctica que consolidaron sus sucesores. Al mismo tiempo, Felipe II salía en coche a pasear o de caza varias veces por semana. Desde 1560 los coches de la caballeriza real facilitaban la creciente movilidad del rey que iba fuera *"tan a menudo y a desora"*, como se decía en una orden sobre el funcionamiento de esta institución. Sabemos también que el rey *"acostumbra a andar en el coche para su recreación o entretenimiento"*, como se apuntaba en otro documento de 1589, noticias que dejan claro que el desarrollo de la caballeriza y en ella el de los coches, influyó considerablemente en la movilidad del monarca, cuyos viajes desmienten la imagen de rey inmóvil.

Las mismas prácticas se aprecian en el caso de la nobleza y los ministros e importantes cortesanos, de forma que las posibilidades de movilidad que brindaban los coches se ampliaron enormemente. Por otro lado, el proceso de institucionalización trajo consigo un aumento considerable de la movilidad en ciertas áreas urbanas y sus alfores. Las licencias

ya comentadas fueron a parar a cerca de 70 ciudades y villas diferentes, pero la gran mayoría se concentraron en unas 30. Además de las 18 con voto en Cortes, se dieron en las grandes ciudades castellanas y andaluzas, así, Ciudad Rodrigo, Jerez, Écija, Málaga, Cádiz, Medina del Campo, Plasencia o Badajoz. Junto a esto, conviene señalar que, de acuerdo a la pragmática de 1619, los labradores que sembraran 25 fanegas de trigo podían usar coche de dos mulas no siendo en la corte, ley que fue derogada en 1628, pero que volvió a entrar en vigor en 1632, y que facilitó a aquellos labradores ricos que querían poder ir también en coche a sus quiñones y siembras. Lejos de las grandes vías de transporte y comunicación y de los análisis centrados en estas, la movilidad facilitada por estos vehículos debió aumentar considerablemente en estas zonas afectando además a un mayor número de grupos sociales. Así lo manifestaba el granadino Francisco Porcel en 1621, defendiendo el uso del coche para la matrona principal y honrada, pues era *"Trono"* que a ella, sus hijas y familia,

lleva con gran obediencia a la yglesia, estaciones santas, y paseos onestos del campo, a lo qual todo tiniendo familia no puede yr con comodidad, pues no puede aver seis y ocho sillas que las lleve, y fuera mucha mas costa⁽³⁾.

4. Madrid, la Babilonia cocheril

Los cambios provocados por el uso de los coches alteraron la vida en las ciudades, modificaron las costumbres caballerescas, como el galanteo, multiplicaron los trabajadores dedicados al ramo, como los cocheros o los maestros de hacer coches, cambiaron la forma de viajar... Pero entre las consecuencias más relevantes estuvo sin duda que alteraron la imagen de la ciudad y esto en un doble sentido, tanto desde un punto de vista imaginario, es decir cómo se percibía la ciudad, como desde un punto de vista real, es decir, cómo se construía y diseñaba la urbe.

Es en la literatura de la época sobre todo, donde se aprecia que influencia tuvo este fenómeno en la visión imaginada de la ciudad. El motivo más frecuente

(3) Francisco Porcel, Pide el bulgo no aya coches, 1621, Archivo General de Simancas, Patronato Real, 15/6.



Fig. 6. Silla de manos de la Electora de Baviera, construida hacia 1685, Marstallmuseum Nymphenburg, Munich, (Inv. Kat. 03).

es el de la abundancia de coche en la corte, y ya a fines de la década de 1590 el galán de una comedia de Lope decía haber visto en Madrid,

*cuatro mil y quinientos
y cincuenta y siete coches.*

Luego apareció el tópico del coche como barco y después el del coche-casa. Tirso inició el motivo al escribir que el Consejo mandaba quitar los coches porque "... no se vio jamás/ tal desorden días ni noches;/ menos casas hay que coches". Con el tiempo, la abundancia de los vehículos empezó a adquirir visos de enfermedad. Tirso incidía en ello con una comparación de sabor bíblico:

*La multitud de los coches
en Egipto fuera plaga
si autoridad en Madrid.*

Lo hiperbólico fue la medida de los carruajes. Así, su abundancia en casi cualquier punto de la corte, llevó a considerarlos infinitos y a sus usuarios eternos encochados en torno a 1620. En esa línea, Barbadillo traía un par de personajes que querían ir "eternamente encochados" y Lope resumía así las novedades de Madrid:

*Bernabé ... y una procesión eterna
de coches yente y viniente.*

*Gonzalo. ¿Tantos hay?
Bernabé. De mil maneras....*

La confusión, el desorden, la Babilonia cocheril eran parte de una imagería literaria que deformaba la corte y hacía de ella una ciudad monstruosa o infernal. La confusión causada por el coche era metáfora del desorden social que suponía su uso sin control, pues hay que decir que muchos de los que no alcanzaban licencias usaban del coche de todos modos. Ahondando en aquella idea, Barbadillo describía su paso de la calle Mayor al Prado:

*Dª Julia: Por allí viene un coche, veinte, ciento, mil
Dª Tomasa: ¿Cómo mil? Sin duda estás borracha;
uno veo no más.
Dª Julia: Yo mil millones, que en este Prado es justo
que repares no entran con unidad sino a millares....*

Aunque los coches parecían inundar la corte toda, hubo varios espacios literarios en los que su presencia fue definitiva, aquellos que resaltaban los escenarios del poder, es decir, el paseo del Prado y la calle Mayor. Fue aquí donde las intervenciones urbanísticas, arquitectónicas y policiales fueron más profundas y continuadas y donde simbólicamente se fraguó la quintaesencia del Madrid cortesano. El Prado y sus coches eran el resumen de Madrid, protagonistas de mil y un episodios de novela y comedia, paisaje repetido, escenario imprescindible de la corte intemporal, sin el que ésta se hacía inimaginable. Este espacio se destacó como el lugar del galanteo y de la exposición del status, de ahí la necesidad de pasear por él. Así Zabaleta hablaba de "la maraña de las vueltas que dan los coches en el Prado", que iban "cargados de diferentes sexos y de diferentes estados".

La calle Mayor era el otro ámbito por excelencia para pasear con los coches, para ver y ser visto y para comprar sobre todo. A diferencia del Prado, era un espacio más comercial y promiscuo. Era uno de los lugares de mayor amplitud de la corte, aproximadamente un kilómetro entre las caballerizas del alcázar y la puerta del Sol, incluyendo Platería, Puerta de Guadalajara y Calle Mayor. Además de ser lugar de lucimiento de los cortesanos, que transitaban por ella o iban de compras, era el lugar donde las gentes iban a ver a los poderosos. Remiro de Navarra alababa así el número de coches que la surcaban:

Fig. 7. Coche construido hacia 1560 y utilizado en la boda de Guillermo el joven de Braunschweig-Lüneburg, con Dorotea, princesa de Dinamarca. Colección de arte de la Veste Coburg (Inv. Nr. XII. 3.)



Calle Mayor de Madrid que en esta variedad te aclamará el orbe! ¡Oh, tu, paseo de los días tempestuosos del invierno, donde sustentas mas coches que piedras!

Se entenderán mejor algunos de estos tópicos sobre los coches teniendo en cuenta varias características de estos vehículos. La primera de ellas, sin duda ninguna, fue su marcado cariz de objeto suntuario. Ello explica naturalmente su valoración, que era en extremo positiva. Pero otras circunstancias venían a influir en la percepción del uso del coche, como fue su novedad, algo de lo que hubo conciencia al menos hasta 1620-1630. Sorprendía porque se había introducido donde antes no existía y porque su aumento se percibió, como lo era, exponencial. Su presencia por decenas en algunas de las grandes ciudades castellanas y andaluzas pareció a muchos una invasión de espacios destinados antes a los paseantes o al caballo. Era aquí donde la materialidad de los vehículos jugaba un importante papel, porque la densidad cocheril se agudizaba si atendemos a las características constructivas de los carruajes. Uno con dos caballos o dos mulas podía alcanzar los nueve metros de longitud, los doce con cuatro animales y los quince metros si llevaba un tiro de seis. La mayor parte de los coches llevaban sólo dos caballos y más tarde dos mulas, pero los de cuatro de algunos nobles, consejeros y ministros no

fueron infrecuentes y aun los de seis, como la costumbre de los tiros largos, y podemos imaginar lo que parecería un paseo urbano o una plaza con sólo diez o doce de ellos... Qué decir de los coches reales, que salían frecuentemente de palacio acompañados por guardias y criados a pie y a caballo en largos cortejos o los de los grandes señores con sus caballerizos, pajes y escuderos. Ciertas características de los vehículos contribuían sin duda a potenciar la sensación de invasión cocheril a la que se unían también otros peligros más reales. Dado que muchas callejuelas eran inaccesibles para ellos, los



Fig. 8. Coche del duque de Sajonia Ernesto el Piadoso, construido hacia 1650. Es un excelente ejemplo de los coches de la época. Colección de arte de la Veste Coburg (Inv. Nr. XII. 4.)



Fig. 9. Coche de camino utilizado por Felipe III en su viaje a Portugal en 1619. En su interior disponía incluso de un retrete, Museo Nacional dos Coches, Lisboa (MNC 1).

coches se concentraban en los lugares de paseo, avenidas amplias y plazas. Pero la movilidad no sólo venía determinada por los lugares accesibles en la ciudad, sino por la propia idiosincrasia de los vehículos. Aunque con el tiempo se fue ganando en ligereza, solidez y posibilidades de giro, hasta la generalización de la berlina en el siglo XVIII, los coches eran por lo general, muy grandes y limitados en las maniobras, sobre todo cuando se hallaban juntos cierto número. Todas estas circunstancias contribuyeron a que no sólo se impusieran físicamente en la ciudad, sino que llegaran a transformar su espacio para poder permitir el desenvolvimiento de los poderosos con más facilidad.

También influyeron en la valoración de los coches otras circunstancias. Paradójicamente, eran, a pesar de su masividad, tamaño y movilidad, muy vulnerables y eso mismo les hacía también peligrosos. En primer lugar, por los propios caminos y firmes, no siempre demasiado sólidos. Inseguros por su sistema de tracción, no era infrecuente que asombrados los caballos, como se decía, estos salieran a la carrera y pusieran en peligro la vida de los ocupantes. También era peligrosa la conducción para los cocheros, dado que iban montados en uno de los animales del tiro, pero sobre todo, estos podían ser muy peligrosos para quien se cruzara en su camino. Por sus características constructivas también eran víctimas de los elementos, como la lluvia, las inundaciones o los temporales, se atoraban con facilidad, su estabilidad no siempre era perfecta, de ahí que no fueran infrecuentes los aparatosos accidentes, y an-

daban necesitados de cuidados y reparos a menudo. También eran ruidosos. Los cocheros se encargaban de engrasar los ejes de los carruajes, pero ello no obviaba los malos pavimentos de cantos y cuando circulaban a toda velocidad, el sonido de una máquina de 500 kilos de peso lanzada a velocidades punta de casi 40 kilómetros por hora. Por último, sus traqueteos podían ser incómodos y poco aconsejables en determinadas circunstancias, como el embarazo. Todo ello contribuyó sin duda, aunque es difícil medir en qué grado, a aderezar los tópicos sobre el coche.

5. El impacto del coche en la ciudad hasta 1600

En toda Europa se puso de manifiesto a partir de 1550 la incoherencia existente entre las ciudades formadas en la Edad Media y las nuevas exigencias de la cultura visual, en lo que Benevolo ha llamado, la difícil adecuación a las reglas de la perspectiva. Precisamente en el momento que se extendía el uso de los coches en la península, se debatía en muchas ciudades la renovación de parte de sus entramados medievales, en un proceso en el que la influencia que los vehículos tuvieron es aun poco conocida. Sabemos no obstante, que los coches contribuyeron de manera importante a los cambios del trazado viario, lo que condujo a la regularización de las calles, al ensanchamiento y derribo de los obstáculos, a la transformación de las vías en tramos más anchos y rectos y a la proliferación y mejora de zonas de paseo, como se hizo en Valladolid, Madrid y Sevilla especialmente.

La influencia de los coches en la mejora de los accesos por las puertas de las murallas, en el trazado de las calles y el aumento de su anchura, así como las restricciones a su paso, se detectan ya en la década de 1570 en diversas ciudades. La nueva ciudad cortesana tenía que ofrecer el espectáculo de calles largas y amplias plazas que los coches requerían para su desenvolvimiento, premisas que no se daban en Toledo, pero sí en Valladolid, donde tras del incendio de 1561, Felipe II mandó que se trazase una plaza y calles rectas. Madrid, desde 1561 corte de la Monarquía, también experimentó numerosos cambios derivados del uso del coche. Su accidentado relieve contribuyó a que la mayor parte de la circulación rodada y desde luego los espacios re-



Fig. 10. Coches circulando frente a la Cárcel de Corte en Madrid, pintura anónima, ca. 1670. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.

presentativos, se concentraron en una suerte de triángulo con un vértice en la plaza del alcázar y dos lados, Atocha y Mayor, unidos por un tercero, los Prados, de forma que, si bien la ubicación de Madrid no era por uno de sus lados la más apta para los vehículos, por otro dio lugar a amplios espacios en los que los coches pudieron desenvolverse con gran facilidad. Aunque ya en época de Carlos I, se trató de procurar entornos y accesos dignos a la residencia real, mejorar y ensanchar las vías principales y proporcionar espacios de recreo mediante una primera reforma del Prado, las verdaderas novedades urbanísticas y constructivas aparecieron tras la instalación de la corte, en parte influenciadas por la simultánea extensión del uso de los coches como elemento de transporte y representación. Estas no sólo afectaron a la propia villa de Madrid, sino también a la amplia red de palacios y residencias reales alrededor de la nueva corte. Así, tanto en el eje Madrid-Aranjuez-Toledo, como en el Madrid-Valsaín-Segovia, se hubo de implantar una buena red de comunicaciones apta para sortear ríos en coche, como el Guadarrama, lo que llevó a que desde los años 1570 se planteara la necesidad de construir puentes.

Diversas obras realizadas en Madrid fueron hechas con vistas a las necesidades de la corte y su aparato, incluidos los coches. Así, solucionar el problema de los accesos y su enlace con el alcázar fueron cuestiones en las que los coches impulsaron soluciones nuevas. El puente que servía para unir el

alcázar y la Casa de Campo, con una gran avenida en pendiente uniforme que lo prolongaba y entre muros de contención de tierras, ya denotaba el cambio formal impuesto por el paso de vehículos representativos. Entre 1564-1570 se plantearon y realizaron con mayor o menor fortuna diversos proyectos, como la reforma de gran cantidad de calles y lugares públicos y de tránsito y se terminaron obras de ornato iniciadas antes, aunque después, la rapidez del crecimiento demográfico asfixió las innovaciones e inversiones y se empezó a construir con retoques y parches. Fue a partir de los años 1590 cuando se actuó realmente de forma más racional y decidida, época en la que el coche empezó a convertirse en un problema urbanístico de importancia a raíz de su mayor presencia en la etiqueta y el ceremonial cortesanos y el aumento de su número. Aunque hasta ese momento se había construido pensando en él, no había sido considerado un problema en las calles. Sin embargo, uno de los capítulos del primer pregón de la Junta de ornato, surgida en 1590, ya ordenaba que *"Carros y coches, ni la madera con que se hazen, no esten en las calles"*, pudiendo estar estacionados lo que durase enganchar los tiros. Otro capítulo se ocupaba del estiércol, señales ambas de que el tráfico de carruajes representativos ya producía atascos en las calles y suciedad. En estos años se volvió a los planteamientos que pretendían regularizar las calles principales, enderezándolas, nivelándolas y ensanchándolas, al tiempo que se quitaban estorbos y recovecos, muy significativamente en la calle Mayor, derribando total o parcialmente casas. También la carrera de San Jerónimo fue a lo largo del tiempo cuidada, empedrada y ensanchada para que incluso por la parte más estrecha pudieran cruzarse dos coches. Con todo, las reformas de los años 1590 se interrumpieron con la ida de la corte a Valladolid.

6. El coche y los cambios urbanos en Madrid a partir de 1606

Tras varios años en Valladolid, la vuelta de la corte a Madrid en 1606 trajo el coche de forma definitiva y con él nuevas obras para adecuar la ciudad a su uso, así como la definitiva consolidación de su función en la ciudad cortesana y los tópicos sobre él. La instalación de la corte impulsó otra vez una se-

Fig. 11. En esta pintura se aprecia el coche de los reyes, cuya parte delantera se ha ampliado exageradamente para poder mostrar a los monarcas, Pieter Van der Meulen, Felipe III en San Sebastián, Monasterio de El Escorial (10014291).



rie de obras de diverso calado, entre ellas la demolición de casas peligrosas frente al alcázar para que pasaran los coches, la plantación de una alameda desde la carrera de San Jerónimo hasta el arroyo de la Castellana, nuevos empedrados, etc. Prueba de la importancia que el coche alcanzó en la corte a partir de entonces es que entre las intervenciones más importantes de esos años destacaron las relacionadas con el embellecimiento del Prado, pero también que el deseo de facilitar el tráfico urbano no se limitó sólo a los lugares más vistosos e igualmente se arreglaron lugares más secundarios para el tráfico, como pequeñas plazuelas. Las intervenciones en el Prado potenciaron un lugar situado en el extremo este de la villa, que desde hacía décadas era el ámbito de esparcimiento más importante de los madrileños y de sus coches. Tras la vuelta de la corte, la zona ganó protagonismo como lugar de exhibición del poder en Madrid y consecuentemente, el tráfico aumentó de forma considerable. Ya en 1613 hubo que intervenir ampliando los anchos de las calles. En junio el Consejo de Castilla aprobaba

un memorial de la villa de Madrid en el que se decía que debido al *"mucho concurso de gente que acude al Prado de San Jerónimo y el poco lugar que ay para poder andar los coches"*, convenía que hubiese tres calles del ancho que entonces tenía la principal, llegando la villa a mantener que *"esta obra es la más ymportante y menesterosa para recreación de todo el lugar"*. Las actuaciones no cesaron aquí y se extendieron por todo este ámbito, siendo también ampliado y regularizado el Prado de Recoletos, es decir, el tramo norte del Prado viejo que completaba los tramos de San Jerónimo y Atocha. Esta zona ofrecía un espacio poco agradable y no era exactamente un paseo, pero pronto se pensó también en transformarla a partir de principios de regularidad. Las obras, iniciadas en 1613, se dilataron sin llegar a soluciones definitivas, quedando patente la necesidad de amplitud para los coches. En 1618 se mantenía en el concejo que la calle había *"sido la mexor y mas bien recibida de toda la corte por ser la mas frequentada de toda la jente della"*, pero por ello justamente había *"quedado tan angosta"*

(que) *no se pueden rrodear ni dar buelta los coches ni los de quatro cavallos aunque esten solos la dan bien sino que con mucho trabaxo*", razón por la que se acordaba su ampliación en 40 pies de ancho. La intervención dio lugar a un espacio de anchura considerable y consiguió una mayor unidad y homogeneidad para la totalidad del Prado viejo. A partir de ella, el sector se convirtió en asiento de importantes familias nobiliarias y altos ministros y también en lugar preferido de las idas y venidas de los encochados.

Con el tiempo, las reformas urbanísticas acentuaron de manera clara la línea Alcázar-Prado de San Jerónimo-Buen Retiro, creando un importante espacio simbólico que fue escenario del constante ir y venir de la vida cortesana entre los dos palacios reales. En el centro de este espacio se encontraba también la calle Mayor, elemento central en la estructura de la ciudad, que había fijado su crecimiento y desarrollo posterior. Desde el punto de vista de los coches fue, como vimos, un lugar muy importante, ya que como muchas calles españolas con ese nombre, era el territorio dedicado al intercambio comercial y al encuentro privado.

Todas estas intervenciones no parecieron depa-
rar sin embargo, una mejora del tráfico urbano en lo que a los coches respectaba, pues las quejas no dejaron de subrayar el caos circulatorio debido al aumento de su número. Las reformas no fueron tan decididas como para modificar el hecho de que la corte no tenía las mejores condiciones para el tráfico de carruajes, ni siquiera en puntos muy simbólicos del espacio urbano, como eran el alcázar y sus alrededores. Además, no todo era anchura y longitud de las calles y amplias perspectivas, el uso del coche también se hizo notar en otros pormenores. Para comprender con mas precisión que significaba la presencia de los vehículos en la villa y para entender que tanto impresionara a los autores de la época su abundancia y los problemas causados por la Babilonia cocheril, baste decir que las 400 plazas y calles de Madrid ocupaban hacia 1630 un quinto de la superficie urbana y que no disponían de aceras sino de regueros por donde corrían el barro y los orines que los carros no terminaban de llevarse. La suciedad era proverbial y el estado de los empedrados nefasto, de hecho, la suciedad de las calles de Madrid era tan tópica como la limpieza de sus aires. Limpieza y empedrado de las arterias urbanas eran

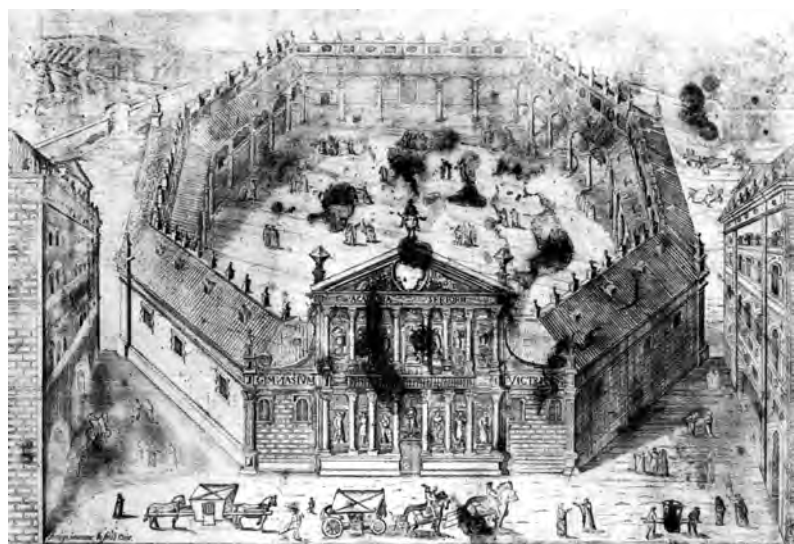


Fig. 12. En este grabado de la universidad de Huesca, se aprecian los vehículos representativos más habituales de la época: el coche, la litera y la silla de manos, Biblioteca Nacional, Madrid, Est. 12900.

problemas muy relacionados con el tráfico de coches y por ello fueron argumentos centrales en los debates que precedieron a las prohibiciones habidas en Sevilla en 1626 y en Granada entre 1621 y 1633. Ambas cuestiones habían preocupado desde muy pronto en Madrid, pero nunca habían sido realmente solventadas, como manifiestan quejas bastante tardías. Así, aunque había un cuerpo de empedradores que en número de diez por cuartel debían de tener siempre a punto las calles y plazas y aunque en 1659 se había creado una Junta de Limpieza y Empedrado, proliferaban las denuncias por-



Fig. 13. Complejas obras bajo los muros del alcázar madrileño posibilitaban el paso de los coches, que como decía Carducho, "cómodamente entran y salen, sin embarazarse los unos a los otros". Palotta, Felipe V saliendo a la campaña de Portugal, 1704, Biblioteca Nacional Madrid ER 3346 (1).

que apenas se veían carros de la limpieza y se decía que la mayoría de las calles principales estaban llenas de “*basura y muladares, cosa que no sucede en la mas corta aldea*”, y que había calles en las que ni los coches podían salir y estaban tan mal empedradas que ni a caballo, ni coche, ni a pie, se podía andar.

La presencia de los coches en las calles de la corte provocó también la adopción de medidas tendentes a facilitar su tránsito, prohibiéndose canchales, reparando a conciencia las minas y encañados o evitando los balcones muy sobresalientes. En cuanto a su estacionamiento, hay que decir que las cocheras eran imprescindibles en Madrid porque no todas las casas poseían lugares adecuados para estacionar los carruajes, de forma que muchos de sus dueños habían de pagar un alquiler por una plaza

en unos patios grandes en los que los vehículos se recogían. También era muy importante garantizar el acceso seguro y rápido de los coches, particularmente los de las personas reales e importantes cortesanos, a palacios o plazas, para los que se realizaron reformas de diversa enjundia. Entre las obras más destacadas estuvieron los zaguanes del alcázar madrileño concebidos para facilitar los movimientos de los coches en las ceremonias reales y poder jerarquizar las entradas y salidas de los cortesanos. En cuanto a las medidas tomadas para garantizar la seguridad de los reyes, destacaron las que trataron de facilitar su acceso a diversos lugares representativos, especialmente la plaza Mayor. La facilidad y seguridad en el acceso también importaba a casas y palacios privados y otras muchas instituciones, pues el coche traía y llevaba honores, fama y rentas. ♦

Referencias:

- (1) AA.VV., *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, 1968.
- (2) L. Benevolo, *La ciudad europea*, Barcelona, 1993.
- (3) A. Bonet Correa, *El urbanismo en España e Hispanoamérica*, Madrid, 1991.
- (4) F. Fischer, *Dem Volk zur Schau. Prunkschlitten des Barock*, Munich, 2002.
- (5) E. Galán Domingo (Coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, 2005.
- (6) J. Jobé, *Au temps des cochers*, Lausana, 1976.
- (7) H. Kreisel, *Prunkwagen und Schlitten*, Leipzig, 1927.
- (8) Lope, *Amar sin saber a quien*, edición de la BAE, *Biblioteca de Autores Españoles*, 34.
- (9) Lope, *El castigo del discreto*, edición de las comedias de Lope de Vega de la Biblioteca Castro, Madrid, 1993-1998, vol. VII.
- (10) A. López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid, 2007.
- (11) A. López Álvarez, “El uso de los carruajes representativos en la comedia de Tirso: coches, literas y sillas de mano”, *Estudios*, 234, (2007), pp. 41-84.
- (12) A. López Álvarez, “Las caballerizas de las reinas: cambios institucionales y evolución de las etiquetas, 1559-1611”, *Studia Histórica. Historia Moderna*, 28 (2006), pp. 87-141.
- (13) A. López Álvarez, “Coches, carrozas y sillas de mano en la Monarquía de los Austrias entre 1600 y 1700: evolución de la legislación”, *Hispania*, 224, (2006), pp. 883-908.
- (14) A. López Álvarez, “Organización y evolución de la Caballeriza”, en J. Martínez Millán y S. Fernández Conti, (dirs.), *La Monarquía de Felipe II: La Casa del rey*, Madrid, 2005, vol. I, pp. 293-339.
- (15) A. López Álvarez, “La introducción de los coches en la corte hispana y el Imperio. Transfers tecnológicos y culturales, 1550-1580”, en J. Martínez Millán (Coord.), *La dinastía de los Austrias: la Monarquía Católica y el Imperio (siglo XVII)*, Madrid, 2010, vol. III, pp. 720-760.
- (16) R. de Navarra, *Los peligros de Madrid*, 1646, edición de M.S. Arredondo, Madrid, 1996.
- (17) D. Roche (Dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle*, París, 2000.
- (18) A. J. de Salas Barbadillo, *El coche mendigón, envergonzante y endemoniado*, 1620, en *Casa del placer honesto*, ed. E. B. Place, The University of Colorado Studies, vol. XV, 4, 1927.
- (19) A. J. de Salas Barbadillo, *El Prado de Madrid y baile de la capona*, en E. Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses, loas, bailes, jácaras y mojigangas*, Madrid, 1911, vol. I.
- (20) Tirso, *El melancólico*, edición de las comedias de Tirso de Blanca de los Rios, Madrid, 1946, vol. I.
- (21) Tirso, *Quien calla otorga*, edición de las comedias de Tirso de Blanca de los Rios, vol. I.
- (22) A. de Torres, *Tratado del coche*, 1796, Biblioteca Nacional, Madrid, R 10550.
- (1) J. I. Uriol Salcedo, “Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI”, *Revista de Obras Públicas*, 1985, 132, (3257), pp. 553-563.
- (23) J. I. Uriol Salcedo, “Los transportes interiores en el siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX. Transportes de personas (primera parte)”, *Revista de Obras Públicas*, 1979, 126, (3711), pp. 539-553.
- (24) J. I. Uriol Salcedo, “Los transportes interiores en el siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX. Transportes de personas (segunda parte)”, *Revista de Obras Públicas*, 1979, 126, (3712), pp. 641-655.
- (25) J. I. Uriol Salcedo, “Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI”, *Revista de Obras Públicas*, 1985, 132, (3257), pp. 553-563.
- (26) J. I. Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990-1992, 2 vols.
- (27) R. H. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte der repräsentativen Zeremonienwagens*, Berlín, 1966.
- (28) R. H. Wackernagel, voz *Festwagen* en *Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte*, Munich, 1987, vol. VIII.
- (29) R. H. Wackernagel (Coord.), *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, Stuttgart, 2002, 2 vols.
- (30) J. de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, 1654 y 1660, ed. de C. Cuevas García, Madrid, 1983.