





**MOVILIDAD CORTESANA Y DISTINCIÓN:  
COCHES, TIROS Y CABALLOS**

**II CONGRESO INTERNACIONAL LAS CABALLERIZAS  
REALES Y EL MUNDO DEL CABALLO**



JUAN ARANDA DONCEL  
JOSÉ MARTÍNEZ MILLÁN  
Coordinadores

**MOVILIDAD CORTESANA Y DISTINCIÓN:  
COCHES, TIROS Y CABALLOS**

**II CONGRESO INTERNACIONAL LAS CABALLERIZAS  
REALES Y EL MUNDO DEL CABALLO**

CÓRDOBA, 2019

Portada: Detalle del cuadro “El Jardín Botánico desde el Paseo del Prado”, de Luis Paret y Alcázar (Museo del Prado)

Editan:

Instituto Universitario “La Corte en Europa” – IULCE  
Universidad Autónoma de Madrid  
Facultad de Filosofía y Letras  
Módulo VI BIS, despacho 111  
Francisco Tomás y Valiente, 1  
Ciudad Universitaria de Cantoblanco  
28049 Madrid  
Tel. +34914972698  
E-mail: info@iulce.es

Córdoba Ecuestre  
Caballerizas Reales, 1  
14004 Córdoba  
E-mail: cordobaecuestre@cordobaecuestre.com

© de los textos: sus autores

© de la edición: IULCE y Córdoba Ecuestre

© de las fotos: sus autores

Imprime: Litopress. Edicioneslitopress. Córdoba

ISBN: 978-84-121240-2-6

Dep. legal: CO 1901-2019

Printed in Spain

Impreso en España

---

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopias, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de los autores del copyright.

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	9
LA GLORIA DEL CAVALLO .....	13
Amedeo Quondam	
LA <i>REAL CASA DE CABALLEROS PAJES</i> , UN CENTRO DE EDUCACIÓN CORTESANA PERTENECIENTE A LA CABALLERIZA REAL .....	45
José Martínez Millán	
COCHES Y OSTENTACIÓN SOCIAL EN LA CÓRDOBA DE LOS SIGLOS XVII Y XVIII .....	135
Juan Aranda Doncel	
LA REAL YEGUADA DE ARANJUEZ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII: CAMBIOS Y CONTINUIDADES .....	189
Félix Labrador Arroyo	
CONTRATOS DE CARRUAJES PARA LA OLIGARQUÍA ECIJANA. SIGLOS XVI-XVII .....	219
Gerardo García León y Marina Martín Ojeda	
UNA APROXIMACIÓN A LOS COCHES EN LA SEVILLA DE 1723 .....	271
Álvaro Recio Mir	
LA GLORIA DEL CARRUAJE. HISTORIA Y ACTUALIDAD DE LA REAL COLECCIÓN DE CARRUAJES DE MUNICH .....	287
Magdalena Bayreuther	

EL VIRREY CONDE DE CASTELLAR Y SU LEY CONTRA EL LUJO EN LOS COCHES PERUANOS: ¿UNA VÍA PARA PRESERVAR EL ESTATUS SOCIAL O EL INTENTO DE UN NUEVO IMPUESTO? .....	305
Ismael Jiménez Jiménez y Álvaro Recio Mir	
PRÁCTICAS CORTESANAS DE COHESIÓN TERRITORIAL: ACUERDOS SOBRE CAMINOS Y PUENTES EN LAS CONSULTAS DE VIERNES DEL CONSEJO REAL DE CASTILLA .	327
Ignacio Ezquerria Revilla	
COCHES Y CABALLOS DE LOS PRÍNCIPES DE LA IGLESIA: NOTAS DE MOVILIDAD Y DISTINCIÓN DEL ALTO CLERO EN ITALIA (SIGLOS XVI-XIX) .....	381
Paolo Cozzo	
HACIA LA UNIFICACIÓN DE LAS CASAS REALES: LA REFORMA DE LAS REALES CABALLERIZAS EN TIEMPOS DE CARLOS III (1759-1788) .....	393
David Quiles Albero	
CÓRDOBA, CIUDAD MODELO DEL CARRUAJE DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA NUESTROS DÍAS .....	423
Antonio T. Pineda Navajas	



## INTRODUCCIÓN

La caballeriza fue uno de los gremios más técnicos de toda la Casa real y, sin duda ninguna, con mayor número de servidores. La mayor parte de los oficios desempeñaban labores altamente especializadas, tanto administrativas, como de cuidado de los distintos tipos de animales y enseres o del mantenimiento del propio edificio. La complejidad de su organización se acentúa aún más porque además de los criados que aparecían en los *roolos* de la Casa de Borgoña o en las nóminas de la Casa de Castilla, existía también una gran cantidad de servidores no cualificados (que desarrollaban trabajos manuales y con frecuencia temporales como limpiar las cuadras, acarrear la paja y el grano de los pueblos limítrofes, los que llevaban los caballos a la corte desde Córdoba u otras caballerizas reales, etc.), que cobraban por el extraordinario. La caballeriza adquirió toda su complejidad durante las primeras décadas del siglo XVII cuando se introdujeron los coches o carrozas en dicha sección de la casa real. El número de oficiales y el de personal eventual crecieron desmesuradamente.

Los oficios del gremio estaban agrupados en varios edificios adyacentes al Alcázar, pero independientes del mismo. Otra cosa son los departamentos anexos a la caballeriza. Su integración se debía a que el caballerizo mayor se había convertido en su superior, pero su situación espacial se diferenciaba del resto de la caballeriza, así como su gobierno e incluso su jurisdicción. Ya en el siglo XVIII, la real caballeriza fue dividida, con fines funcionales, en varios “cuarteles”, atendiendo a la labor desempeñada: “regalada” (que se ocupaba de los caballos de monta); el de animales de tiro; guardarnés general; y picaderos.

Los coches y las carrozas constituyen una sección muy valiosa del patrimonio histórico y cultural de las Monarquías europeas de la Edad Moderna. Pero además, el coche siempre fue símbolo de distinción y poder social. En 1796, Antonio de Torres, así lo afirmaba en su libro *Tratado de los coches*: “El primer bien que produce el coche es la autoridad porque siempre el que le mantiene goza entre el pueblo de distinción”. Pero además, añadía, otro bien del coche es la “conveniencia, porque el ser cualquiera brevemente transportado de un paraje a otro distante es la causa más acomodada que se puede apetecer”.

El coche se integró dentro de la caballeriza real, departamento de la Casa Real, que no solo tenía una función práctica, sino también constituía el elemento de representación de la imagen del monarca ante sus súbditos. De aquí, que la nobleza también imitara esta prerrogativa real, lo que exaltó la importancia del coche como elemento que potenció la separación de los distintos sectores sociales hasta el punto de querer utilizarlos gentes que no pertenecían a tales estamentos, por lo que durante el siglo XVII los monarcas tuvieron que reglamentar minuciosamente (y de manera reiterada) quiénes podían utilizarlos y el número de tiros que podían aplicar de acuerdo a su condición social.

La utilización del coche llevó a la remodelación del urbanismo de la ciudad, pero además, suscitó numerosos problemas: de tráfico, de preeminencia social (lo que llevó a extender licencias), de prácticas delictivas (sobre todo robos y ocultamientos de crímenes), etc. Cuando el uso del coche se generalizó, surgieron las críticas porque se pensaba que la juventud no sabría montar a caballo, lo que iba en perjuicio de la caballería y favorecía el afeminamiento de la juventud. De lo que no cabe duda es de que aumentó el número de nuevos oficios en las caballerizas y que abrió un potencial económico importante en cuanto que se abrieron talleres y se necesitaron materiales para la fabricación de los carros y sus elementos, al mismo tiempo que potenciaron la cría de caballos. Durante el siglo XIX y principio del siglo XX, el coche fue medio de la burguesía y signo de distinción social que ha llegado hasta nuestros días.

Toda esta riqueza política, económica y cultural del «mundo del caballo» no ha sido tratada con la importancia que se merece. En este segundo congreso -que organizamos conjuntamente Córdoba Ecuestre y el IULCE-UAM- pretendemos llamar la atención sobre otros aspectos distintos a los que ya estudiamos en el congreso anterior, cuyas actas publicadas constituyen la primera monografía de la colección *Las caballerizas reales y el mundo del caballo* que se pone en marcha.

Las aportaciones del segundo encuentro científico se recogen en esta nueva publicación, coeditada por el Instituto Universitario “La Corte en Europa” de la Universidad Autónoma de Madrid y Córdoba Ecuestre.

Queremos resaltar la ayuda prestada por Córdoba Ecuestre en la organización y desarrollo del mencionado congreso internacional, así como la difusión que hicieron los medios de comunicación, de manera especial el Diario Córdoba al que agradecemos su interés.

La actividad que vienen desarrollando ambas instituciones se encuadra dentro del proyecto de investigación europeo (del que Córdoba Ecuestre forma parte, al igual que el IULCE-UAM) «La herencia de los reales sitios. Madrid, de corte a capital (Historia, Patrimonio y Turismo)» (H2015/HUM3415) de la Convocatoria de Programas de I+D en Ciencias Sociales y Humanidades 2015 de la Comunidad de Madrid financiado por el Fondo Social Europeo.

Por último, es de justicia mostrar nuestro reconocimiento a los becarios Gloria Alonso de la Vega, María Onsurbe y Javier Revilla Canora, por su labor en la organización del congreso, maquetación del programa y diseño del cartel que sirve de portada a esta segunda monografía de la colección *Las caballerizas reales y el mundo del caballo* que patrocinan Córdoba Ecuestre y el IULCE-UAM.



## LA GLORIA DEL CAVALLO

Amedeo QUONDAM

*Università degli Studi di Roma «La Sapienza»-IULCE*

In questo intervento non parlerò di *coches*, né di *movilidad cortesana*, ma della *distinción* aristocratica che trova nella “gloria” del cavallo uno dei suoi fattori macrostrutturali e di lunga durata, propriamente antropologici, come è finalmente stato acquisito da una serie di studi sulle culture dell’Antico regime (in costante sviluppo), peraltro consapevoli delle radici remote del rapporto tra uomo e cavallo in tempo di guerra e in tempo di pace. Consapevoli, in particolare, del fatto che, nelle pur profonde metamorfosi che segnano la lunga durata di società tradizionali e trifunzionali, la nobiltà del cavaliere (*miles* in armi, guerriero con armatura) corrisponde, da sempre e per sempre, alla nobiltà del cavallo, e viceversa. Questa straordinaria simbiosi è tutta già nella storia semantica di “cavallo” e “cavaliere”, e non solo nelle lingue neolatine<sup>1</sup>. Biunivocamente conformi, l’uno e l’altro: in termini che vanno ben oltre l’etimologia per mettere in gioco processi che riguardano la natura e la cultura: conformi, cavallo e cavaliere, per “seconda natura”.

---

<sup>1</sup> Rinvio ai precisi e profondi riscontri (correlati all’altra parola fondamentale nelle società e nelle culture europee: “gentiluomo”, che aprono il mirabile libro di Mario Domenichelli, *Cavaliere e gentiluomo. Saggio sulla cultura aristocratica in Europa (1513-1915)* Roma, Bulzoni Editore, 2002. Senza troppo contravvenire alla scelta di essere molto sobrio nelle allegazioni bibliografiche di questo saggio, approfitto di questa nota per dire il debito che le mie incursioni in questi territori continuano ad avere verso il fondativo libro di Franco Cardini, *Alle radici della cavalleria medievale*, Firenze: La Nuova Italia editrice, 1981.

Non vado oltre in queste osservazioni proemiali, che potrebbero risultare troppo generiche, per dire quale saranno i temi del mio intervento: non solo per necessità, si limiteranno a proporre qualche riflessione su alcune caratteristiche strutturali della grande tradizione discorsiva che riguarda il cavallo, e in particolare sulla parte italiana di questa tradizione, universalmente riconosciuta come determinante e fondativa, per più aspetti. Mi soffermerò pertanto su qualche esempio, tra i tantissimi possibili, delle tipologie discorsive (e non solo: anche rappresentative e spettacolari) che formalizzano l'universo delle pratiche connesse al cavallo (e i loro modelli) nelle società cortigiane della prima età moderna e lungo i secoli dell'Antico regime aristocratico<sup>2</sup>.

Come ha documentato e continua a documentare una sempre più folta, e valida, serie di studi, necessariamente interdisciplinari, questa tradizione discorsiva presenta, nella sua storia di lunga durata, caratteristiche straordinariamente ricche di articolazioni e metamorfosi: una storia fatta di tanti libri, ma non solo di libri<sup>3</sup>. Di questa rigogliosa e

---

<sup>2</sup> Avverto che non potrò fare a meno di insistere sulle tradizioni discorsive non solo perché sono il campo del mio mestiere di storico delle culture, ma perché (con le tradizioni iconografiche: meno articolate e ampie, però) sono il lascito documentario più cospicuo per ogni analisi sugli usi pratici e culturali del cavallo; e anche quando nelle società cortigiane italiane ed europee irromperanno le nuove straordinarie pratiche rappresentative di cui sarò protagonista il cavallo, possiamo ricostruirne le varie forme e funzioni solo attraverso i discorsi che le narrano (e i disegni che le trascrivono in immagini).

<sup>3</sup> Impossibile dare un ragguglio, anche approssimativo, degli studi dedicati alle culture del cavallo in Antico regime (e oltre); dopo avere ricordato gli atti del primo convegno su *Las caballerizas reales y el mundo del caballo* (Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán, coord.), Córdoba: IULCE-UAM y Córdoba Equestre, 2016, e la tesi di dottorato di Elisabetta Deriu, *Le cheval et la cour. Pratiques équestres et milieux curiaux, Italie et France (milieu du XVe-milieu du XVIIe siècle)*, discussa a l'Université de Paris Est-Créteil (UPEC) nel 2008 (<http://www.theses.fr/2008PEST0072>), che ringrazio vivamente per avermela messa a disposizione, mi limito a indicare i libri che più direttamente mi hanno coinvolto, a cominciare da quelli di Daniel Roche, *La culture équestre de l'Occident (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*. *L'ombre du cheval*, in tre volumi: I *Le cheval moteur*, II *La puissance et la gloire*, III *Connaissances et passions* (Fayard, Paris 2008, 2011, 2015); e, a cura di Daniel Roche e Daniel Reytier, *À cheval! Ecuycers, amazones & cavaliers du XIV<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*, Versailles: Association pour l'Académie d'art équestre de Versailles, 2007; e ancora: Patrice Franchet d'Espèrey et Monique Chatenet, dir., en collaboration avec Ernest Chenière, *Les arts de l'équitation dans l'Europe de la Renaissance*, Paris: Actes Sud, 2009; Stéphane Castelluccio, *Carrousel en France du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris: L'Insulaire - Les éditions de l'Amateur, 2001; Karen Raber and Treva J. Tucker, ed., *The culture of the Horse. Status, Discipline anche Identity in the Early Modern World*, New York: Palgrave -

varia selva testuale potrò però descrivere solo qualche esemplare, partendo da un libro straordinario, anche per mole, che ne è stato certamente protagonista, stampato a Venezia per la prima volta nel 1566, arrivandovi da Napoli spagnola, come tanti altri libri di «diversi illustri signori napoletani»; un libro che ho molto amato (gli ho anche dedicato alcune pagine nell'ormai lontano 2003). È *La gloria del cavallo* di Pasquale Caracciolo, nobile napoletano di antico e illustre casato, orgogliosamente consapevole di essere parte di una storia imperiale europea, di cui Carlo V e Filippo II sono punto obbligato di riferimento, e quindi pronto a rivendicare, con inesauribile abbondanza di documenti e di argomentazioni, l'eccellenza della tradizione aristocratica napoletana nelle arti cavalleresche e in tutto quello che riguarda il cavallo, a partire dai criteri di selezione e allevamento<sup>4</sup>.

---

Macmillan, 2005; *The Horse as Cultural Icon. The Real and the Symbolic Horse in the Early Modern World*, Brill, Leiden 2011; e lo splendido Koert van der Horst, ed., *Great Books on Horsemanship. Bibliotheca hippologica Johan Dejager*, Leiden: Brill, 2014; nonché gli atti dei due *Colloques* (2011, 2012) su *Le cheval et ses patrimoines*, disponibili *In Situ. Revue des patrimoines*, 18 (2012: <https://journals.openedition.org/insitu/9542>), 27 (2015) <https://journals.openedition.org/insitu/11901>), con rinvio obbligato allo splendido del Ministère de la Culture et de la Communication dedicato al cavallo e alle culture equestri: *Le cheval & ses patrimoines* (<http://cheval.culture.fr/>).

<sup>4</sup> Rinvio al fondamentale Carlos José Hernando Sanchez, «*La Gloria del Cavallo*». *Saber ecuestre y cultura caballeresca en el Reino de Napoles durante el siglo XVI*, in José Martínez Millán (coord.), *Felipe II (1527-1598). Europa y la Monarquía Católica*, IV *Literatura, Cultura y Arte, Cultura y Arte*, Madrid: Editorial Parteluz, 1998, pp. 277-310. Come la prima, anche le successive edizioni della *Gloria del cavallo*, una ponderosa opera di circa 1200 pagine in quarto, sono pubblicate a Venezia: dal grande Gabriele Giolito de' Ferrari (l'OPAC SBN dà notizia di una nuova edizione ancora nel 1566; Edit16 registra anche copie con la data del 1567), e poi, venti anni dopo, nel 1585, dai suoi eredi, "I Gioliti" (anche di questa nuova edizione i repertori in rete registrano copie con la data del 1586 e 1587; nel 1589 ad altre copie di quella del 1585 fu aggiunta un'opera di Giovanni Antonio Cito); sempre a Venezia fu ripubblicata nel 1589 da Niccolò Moretti e nel 1608 da Bernardo Giunti e Giovanni Battista Ciotti; nel 1646 a Napoli da Francesco Savio. Ne ho trattato in *Cavallo e cavaliere. L'armatura come seconda pelle del gentiluomo moderno*, Roma: Donzelli Editore, 2003. Manca ancora un ritratto biografico di Pasquale Caracciolo: nel 1560 l'editore genovese Antonio Belloni gli dedicò *Il Cortigiano del Sessa* (Agostino Nifo), tradotto da Francesco Baldelli, dando qualche generico riferimento sui possedimenti del cavaliere napoletano («la cui illustrissima famiglia nelle medesime contrade della Lucania molte castella possiede anticamente») e sulle sue qualità culturali («Vostra Signoria, la quale e di cortigiane e di cavallerie tiene il vanto fra i principali baroni di quel reame»); fornisce qualche notizia della *Gloria del cavallo*, che forse Belloni avrebbe voluto pubblicare, tramite i buoni uffici, e il lavoro redazionale, di Marco Antonio Terminio. Un primo riscontro della rete di relazioni di Caracciolo è offerto di paratesti che introducono

Da Napoli, prima, e da Venezia, poi, il libro di Caracciolo si proietta verso il futuro, perché è parte di una famiglia discorsiva (e libraria) che forse noi storici abbiamo poco frequentato, anche se negli ultimi tempi mi sembrano notevoli i segni di un nuovo interesse, propriamente storiografico, verso il mondo e la cultura del cavallo nei secoli dell'Antico regime, in quanto parte costitutiva e propria, se non primaria, della tipologia culturale classicistica<sup>5</sup>. Anche quando verrà il tempo delle carrozze e delle sempre più raffinate pratiche cavalleresche (e dei loro libri sempre più ricchi e complessi) resteranno integri, saranno anzi accentuati, tutti i fattori di distinzione sociale (cioè, in primo luogo etica ed estetica: in quanto organica “forma del vivere” aristocratica e classicistica) che il libro di Caracciolo a metà Cinquecento aveva prospettato con tanta nitida ricchezza argomentativa alla nobiltà dell'età moderna.

Per avere una prima idea di quanto ricco e articolato sia l'impianto argomentativo di questo grande libro può intanto bastare la citazione completa del suo frontespizio nella *princeps*: «La gloria del cavallo. Opera dell'illustre signore Pasqual Caracciolo divisa in dieci libri, ne' quali, oltre gli ordini pertinenti alla cavalleria, si descrivono tutti i particolari che son necessari nell'allevare, custodire, maneggiare e curar cavalli, accomodandovi essempli tratti da tutte l'histoire antiche e moderne, con industria e giudizio dignissimo d'essere avvertito da ogni cavalliero. Con due tavole copiosissime, l'una delle cose notabili, l'altra delle cose medicinali».

---

l'opera, tra i quali si notano i sonetti di Luigi Tansillo, Girolamo Fenaruolo, Ferrante Carafa, Bernardino Rota, e altri.

<sup>5</sup> Senza tentare rassegne bibliografiche, che sarebbero approssimative e ridondanti rispetto a quelle offerte dagli altri interventi a questo Convegno, mi limito a citare, con gli altri di cui darò poi ragguaglio, due recenti contributi italiani, di diverso impianto: i densi saggi interdisciplinari di Gavina Cherchi *Equus in fabula. Immagini del cavallo tra mito, arte e letteratura*, Pisa: Edizioni ETS, 2012; l'informata sintesi di Giovanni Battista Tommasini, *Le opere della cavalleria. La tradizione italiana dell'arte equestre durante il Rinascimento e nei secoli successivi*, Frascati: Cavour Libri 2013. Mi piace anche citare un recente convegno che si è tenuto a Londra il 21-23 marzo 2018, presso The Wallace Collection, con un ricco e articolato programma e con un titolo molto bello nell'impiego metaforico di *redini: Horses and Courts. The Reins of Power: A International Symposium*: perché mi sollecita a ricordare con qualche nostalgia la mancata realizzazione di un progetto di ricerca e documentazione, finalizzato a un convegno (e a una mostra) d'impianto molto simile a questo londinese, che il Centro di studi “Europa delle Corti” elaborò tra il 2006 e il 2007: con il titolo *La gloria del cavallo*, ovviamente.



Come è stato ricordato più volte da tanti, e giustamente, la *Gloria del cavallo* è la summa enciclopedica di quell'imponente tradizione discorsiva di cui ho detto: di remota fondazione (nel mondo antico: come molte altre, se non tutte) e di lunghissima durata, che si distende con procedure coerenti e organiche in campi tra loro diversi, tutti integrandoli (e questa è la sua novità strutturale e funzionale), a partire da quelli che propriamente riguardano sia l'allevamento e l'addestramento, sia le cure veterinarie. L'impianto della *Gloria del cavallo*, insomma, si presenta non molto diverso, e proprio da un punto di vista strutturale e funzionale, da quanto oggi è disponibile in alcuni siti specialistici, allestiti là dove la cultura del cavallo unisce le competenze specialistiche della selezione e allevamento a quelle storiche e culturali che conservino l'ingente archivio di documenti e memorie di quella cultura che è considerata parte integrante del patrimonio nazionale<sup>6</sup>.

Guardando al mondo contemporaneo che è suo (per il cavaliere napoletano Caracciolo –lo ripeto– è quello dell'Italia spagnola, e soprattutto di Napoli spagnola), la *Gloria del cavallo* (come già segnala il frontespizio) si distende anche nei campi dell'erudizione storica e dell'esemplarità etica, con una miriade di allegazioni documentarie e narrative pertinenti al mondo di questo animale domestico, che però ha ben poco in comune con gli altri animali domestici. Le tradizioni discorsive che lo riguardano, e che Caracciolo raccoglie e rilancia, costituiscono infatti un *unicum* senza paragoni, anche perché non si limitano a fornire informazioni pratiche di ogni tipo, ma le mescolano a tanti miti e a tante storie, che dimostrano quanto e come il cavallo sia stato e resti insediato nell'immaginario umano di tutti i tempi, in termini, tra l'altro, che certamente non riguardano soltanto l'immaginario del cavaliere guerriero, prima, e del gentiluomo e della gentildonna, poi. Nelle pagine del libro di Caracciolo i miti e le storie del cavallo (provenienti dal mondo antico e dal mondo moderno) assumono infatti una evidente funzione universale e universalizzante, perché lo propongono come un animale del tutto speciale: anche magico e fantastico, dotato comunque e sempre di caratteristiche eccezionali rispetto agli altri animali che pure popolano l'universo, altrettanto antico e culturalmente forte, dei bestiari. Al tempo stesso, però, il cavallo è un animale umano, troppo umano: «animal generoso e degno di gloria, come quel che fra tutti gli altri meritamente ritien dopo l'uomo il primo grado», scrive Caracciolo; *gene-*

---

<sup>6</sup> Come, a esempio, *Équi-pedia*, nel portale dell'Institut français du cheval et de l'équitation, istituito nel 2010: <http://mediatheque.ifce.fr/index.php>.

*roso*: cioè, nobile. E in apertura del primo libro ribadisce che il suo libro intende mostrare «come il cavallo sia glorioso, per essere il più giovevole animale di quanti per uso dell'uomo siano stati prodotti dalla natura, e per essere in molte qualità di sentimenti e di affetti somigliante e conforme all'uomo istesso». Somiglianza e conformità, dunque, subito messi in rilievo: costituiscono la struttura profonda dell'argomentazione della *Gloria del cavallo*.

La conformità tra cavaliere (nobile) e cavallo (*generoso*) è costantemente replicata da Caracciolo, come mostra questa citazione, dove basterebbe sostituire il termine "cavallo" con "uomo" per prendere atto che non ci sarebbe spostamento alcuno di senso:

«E perché dovendo il cavallo conseguire il titolo della vera eccellenza, è necessario che abbia gli adornamenti del corpo e dell'animo insieme congiunti, sì che di bellezza e di bontà lodevole sia stimato; la qual congiunzione è tale e tanta che Platone, come che la proprietà del nome con gran diligenza sempre spiando andasse, non volle mai tra il bello e 'l buono mettere differenza, per dinotare che l'uno senza l'altro non potea stare, eccetto per mancamento della natura, la quale da radissimo induce un animo bello ad albergare in sozzo corpo. Tuttavolta, se ad alcuna di queste doti avesse per avventura a mancare, i difetti della forma più tosto che quelli de l'ingegno, che più pericolosi e più difficili sono ad ammendarsi, meriteranno perdono. Con ciò sia cosa che molte volte si vede un cavallo mal fatto e brutto, per la sua bontà esser tenuto caro e in molto pregio, ricevendosi più servizio dalla virtù che da l'apparenza» (p. 170).

Caracciolo tratta questi temi, che pertengono a tradizioni discorsive molto diverse tra loro, con una sensibilità tutta particolare, che dimostra quanto il rapporto simbiotico tra cavaliere e cavallo coinvolga, oltre alla sfera affettiva, anche quella propriamente estetica. In chiave propriamente classicistica, direi, se il punto di forza della sua argomentazione può essere così sintetizzato: perché possa accedere alla gloria, non bastano al cavallo (come al cavaliere) le doti native nelle forme naturali (bellezza e indole: *ingenium*), ma queste doti devono essere perfezionate ed esaltate con un'appropriata *institutio* (forgiata su misura: *institutio equi*), con un lungo e faticoso addestramento: anche il cavallo va a scuola, anche il cavallo ha le sue discipline e i suoi maestri. Per diventare buono, oltre che bello. Per coerente istanza di καλοκαγαθία: cavallo e cavaliere, in simbiosi di seconda natura.

Come è stato opportunamente più volte ricordato, impostando in questi termini la sua vasta enciclopedia, Caracciolo non fa che convalidare una tradizione antichissima: quella che, nel IV secolo a. C., Senofonte aveva chiamato ἡ ἵππική (propriamente una τέχνη, in quanto arte equestre), scrivendo il manuale dell'ἵππαρχικός, del comandante della cavalleria. Non credo che sia ridondante ricordare che quest'opera antica non tratta soltanto dell'arte della guerra, ma è già una prima enciclopedia generale: ragiona infatti di come scegliere un cavallo giovane (oppure adulto), come domarlo, curarlo, governarlo, montarlo, eccetera, ma anche, in conclusione, come addestrarlo alle parate e alle battaglie. Con la sua ricca articolazione, destinata a costituirsi come modello argomentativo dei futuri discorsi *de equo*, in particolare nell'età classicistica, l'opera di Senofonte (più volte stampata nel testo greco: a partire dall'edizione aldina del 1525, per entrare nel canone con quella curata da Henri Estienne nel 1561; tradotta in latino nel 1539 e in volgare nel 1580<sup>7</sup>) dimostra in termini molto nitidi quanto remota sia la fondazione antropologica del rapporto simbiotico tra cavaliere guerriero e cavallo. Ci aiuta anche a capire perché questo rapporto abbia trovato subito, nel mondo antico, la propria proiezione mitografica nella figura del centauro, destinata, con il più famoso tra tutti, il saggio Chirone, a un duraturo e forte impatto nella tradizione classica e classicistica della *paideia* dei giovani guerrieri, a cominciare da Achille, senza però dimenticare che per Machiavelli è il simbolo dell'umanità e bestialità del principe, entrambe indispensabili.

Se su questo tema mirabilmente arcitopico tornerò tra poco, vorrei intanto segnalare che, proprio per la sua forza ed efficacia argomentativa e documentaria, la *Gloria del cavallo* diventa uno dei testi fondamentali della Biblioteca classicistica, e proprio di quella sua sezione dedicata organicamente alle arti e alle scienze del cavallo, che certo non inizia, e tanto meno si esaurisce, con questo libro, come attestano le tante biblioteche che sono, per vincolo di seconda natura, presenti nelle dimore nobiliari d'Antico regime (una sezione che ovviamente esiste ben prima delle nostre bibliografie specializzate). Tutte accolgono ed esibiscono, infatti, una sezione dedicata al cavallo e alle arti equestri, confermando così quanto ampia sia stata, ed espansiva nel tempo e nello spazio, ques-

---

<sup>7</sup> A conferma del genetico intreccio tra etica ed estetica nella ricezione della tradizione classica nell'età del Classicismo segnalo in particolare la presenza dell'*Arte di cavalcare* nel volume *Le opere di Senofonte molto utili a capitani di guerra et al viver morale e civile*, tradotte da Marc'Antonio Gandini, Venezia: Pietro Dusingelli, 1589.

ta tradizione discorsiva e libraria, che tra Sei e Settecento si arricchisce anche di opere splendidamente illustrate, stampate un po' ovunque in Europa.

Rispetto alle imponenti proporzioni e alla varietà tipologica (e linguistica) che questa biblioteca settoriale assumerà nei secoli successivi, la *Gloria del cavallo* prospetta una caratteristica che vorrei mettere subito in rilievo. Con altri libri che la precedono nel tempo, e con altri che le fanno contorno, dimostra che quella a cui in modo esplicito e consapevole appartiene è una tradizione italiana che esporta rapidamente in Europa i propri modelli, e prima ancora le parole che danno loro corpo comunicativo, nominando gli oggetti e le pratiche pertinenti al cavallo.

La cultura aristocratica europea parlerà italiano anche quando parlerà dei suoi cavalli e non solo quando vorrà trattare di poesia o di arte: sia perché con le fiere e gli scambi commerciali (e con gli indispensabili saperi pratici che questi eventi comportano) migra ovunque tanta parte del lessico specialistico relativo al cavallo, sia perché a migrare sono anche i libri che usano questo lessico, che raccolgono e convalidano autorevolmente l'efficacia pratica delle conoscenze ippologiche e ippiatriche. Più in generale, sono i libri a proporre i sempre più nitidi e pervasivi modelli che danno nuovo respiro argomentativo a queste antiche tradizioni e, in particolare, le attualizzano in convenienti forme di scrittura, che sempre più adottano forme comunicative non specialistiche, ma di piacevole leggibilità, anche narrativa, e molto spesso sono arricchite da splendidi apparati iconografici.

Tali caratteristiche strutturali e formali riferiscono immediatamente la *Gloria del cavallo*, e gli altri libri italiani di cui dirò, a quella cultura classicistica (e cortigiana) di cui peraltro sono parte integrante (per tanti aspetti, anzi, iperconnotativa). Del resto, restando al solo ambito lessicale, se questi discorsi sul cavallo, da Senofonte in poi, riguardano il campo di un'arte, per quanto settoriale e "minore" (o "applicata") sia, non possono che seguire lo stesso destino del lessico classicistico delle arti "maggiori" nella sua pervasiva diffusione nel tempo e nello spazio dell'Antico regime: un lessico che da italiano diventa europeo, con le tante opportune metamorfosi, secondo circostanze e differenze, che lo innestano e rendono vivo nelle diverse culture locali.

\*\*\*

Non sono tanti (di numero) i libri sul cavallo che partono dall'Italia, e in particolare dal suo Mezzogiorno, eppure sono un'indiscutibile do-

cumentazione di quanto antica e radicata per secoli sia stata la fama dei cavalli e delle arti equestri del Regno di Napoli, dall'età sveva all'età aragonese, fino all'età spagnola e oltre. Ne danno conferma due dettagli molto famosi: il *Decamerone* (II 5) renderà universale la disavventura dell'ingenuo Andreuccio da Perugia, «cozzone [sensale] di cavalli», «venuto a Napoli [...] avendo inteso che a Napoli era buon mercato di cavalli», portando con sé ben «cinquecento fiorin d'oro» da spendere per comprarli; a un livello istituzionale e simbolico tanto più alto e duraturo, per secoli, a partire da Carlo I d'Angiò e fino quasi a tutto il Settecento, i re di Napoli inviarono ogni anno al Papa, con solenne cavalcata, la famosa chinea, un «palafreno [cavallo da sella e da parata] dal mantello bianco, bello [di forma] e buono [per indole e addestramento]», come tributo feudale per la loro investitura a re di Sicilia.

Non sono tanti – dicevo – i libri napoletani dedicati al cavallo, ma già quello più antico segna una fondazione. È scritto dal calabrese Giordano Ruffo verso la metà del secolo XIII e ha una straordinaria tradizione manoscritta (con un titolo mobile: *Mariscalcia equorum*, *Liber de curis equorum*, *Cyrurgia equorum*: stabilizzato, negli studi più recenti, in *De medicina equorum*), che dalla corte dell'imperatore Federico II di Svevia lo fa migrare quasi ovunque. I dati bibliografici, folti di 189 testimoni, di cui 173 manoscritti e 16 a stampa, ci informano che dal latino è presto tradotto in tante lingue: italo-romanzo, francese, occitanico, catalano, gallego, ebraico, tedesco. Questo suo successo è dovuto proprio all'impostazione già ampiamente enciclopedica: nei suoi sei libri tratta infatti di questioni sia ippologiche (nascita, allevamento, addestramento, comprese le descrizioni dei morsi e delle ferrature, con relative terminologie) sia ippiatriche (malattie, accidentali e naturali, e relative cure: nel sesto libro, che è in assoluto il più ampio e dettagliato)<sup>8</sup>.

Tre secoli dopo, ancora nella capitale del Regno di Napoli, ora spagnolo, pochi anni prima della *Gloria del cavallo*, è pubblicato nel 1550 (da Giovanni Paolo Sukanappo) un libro destinato anch'esso a grande successo: *Gli ordini del cavalcare*, del gentiluomo napoletano Federico Grisone: sarà ristampato in Italia (di nuovo: soprattutto a Venezia) ancora una ventina di volte entro il 1620, e presto sarà tradotto in

<sup>8</sup> Rinvio alla voce «Ippiatria» di Riccardo Gualdo in *Enciclopedia Fridericiana*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 2005, disponibile in rete: [http://www.treccani.it/enciclopedia/ippiatria\\_%28Fridericiana%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/ippiatria_%28Fridericiana%29/); e soprattutto ad Antonio Montinaro, *La tradizione del «De medicina equorum» di Giordano Ruffo. Con un censimento dei testimoni manoscritti e a stampa*, Milano: LedizioniLediPublishing, 2015.

francese, spagnolo, inglese, tedesco<sup>9</sup>. Anche in questo caso conviene citare il frontespizio, che si complica molto dopo la sobria *princeps*. Segnala infatti le sostanziali novità argomentative (e culturali) di quest'opera, anche per le tante immagini che propone: «Ordini di cavalcare, et modi di conoscere le nature de' cavalli, emendare i vitii loro e ammaestrargli per l'uso della guerra e comodità degli huomini. Con le figure di diverse sorti di morsi, secondo le bocche e i maneggiamenti de' cavalli. Opera nuova e utilissima ad ogni sorte di persona di conto».

La lista dei nuovi libri che espandono il successo di quello di Grisone, a partire dalla *Gloria del cavallo* di Caracciolo, potrebbe (e dovrebbe) continuare, ben oltre il Cinquecento e, ovviamente, ben oltre l'Italia, per dare almeno un primo ragguaglio sull'importanza che le culture del cavallo assumono nell'Europa dell'Antico regime classicista, e proprio in quanto forme di un'arte cavalleresca sempre più pervasiva e sempre più d'impatto propriamente spettacolare.

Posso però qui proporre solo una rapida osservazione, a proposito di questo settore equestre della Biblioteca classicistica. Come ho detto, non c'è dubbio che i suoi scaffali, nel corso dei secoli di Antico regime, diventino sempre più folti e particolarmente curati, accogliendo libri spesso bellissimi, fatti di splendide tavole di grande formato, e arricchendosi di tante altre esperienze "nazionali" in materia di arti equestri (e assumendone le lingue di volta in volta locali o dominanti nell'Europa di Antico regime). E non c'è dubbio che proprio questa sia la più diretta ed eloquente testimonianza di quanto diffusa fosse la cultura del cavallo e più ancora di quanto diventasse decisiva, come fattore distintivo di prestigio culturale. Credo però che questo organico e riconoscibile insieme di libri debba essere considerato anche come proiezione discorsiva (e figurativa) di modelli che certo non restano inerti e confinati sugli scaffali, ma instaurano un'attiva e mutua integrazione di senso con l'universo delle pratiche ordinarie che conseguono, *ipso facto*, dalla presenza di cavalli di razza nelle scuderie (un luogo dedicato al cavallo, la sua casa: finalmente oggetto di studi), affiancate spesso da funzionali cavallerizze (la scuola del cavallo), e più tardi dalla presenza di splendide carrozze nelle loro rimesse (e a questo tema è dedicato il

---

<sup>9</sup> Rinvio a Mario Gennero (a cura di), *Federico Grisone e l'arte equestre del Cinquecento. Atti del Convegno (13 novembre 2010)*, Collegno: Roberto Chiaramonte Editore, 2010 (con bibliografia delle edizioni a cura di Patrizia Arquint).

nostro Convegno)<sup>10</sup>. Non solo: ai modelli disegnati dalle parole (e dalle immagini) dei libri e alle pratiche connesse ai corpi dei cavalli e delle carrozze e ai luoghi delle scuderie e delle cavallerizze, si correlano anche le proiezioni simboliche che sono proprie di tanti usi pubblici del cavallo: in particolare di quei ritratti di gentiluomini e gentildonne in sella che non mancano mai sulle pareti delle residenze aristocratiche, a memoria e gloria del soggetto del ritratto e della sua famiglia.

\*\*\*

Uno dei fattori nuovi della cultura classicistica del cavallo (finalmente entrato, con gli altri, a fare parte dei territori dello storico) è nell'invenzione di tipologie spettacolari che modificano e alla fine rimpiazzano le antiche tradizioni (troppo spesso cruento) del torneo e della giostra. Il guerriero lancia in resta sul cavallo (catafratti entrambi) lascia la scena al gentiluomo letterato (con armatura da parata), che non disdegna di impegnarsi nella rappresentazione di situazioni drammaturgicamente inventate oppure in eleganti evoluzioni che danno vita a veri e propri balletti equestri, o, ancora, in tanti altri eventi cerimoniali che assumono proporzioni spettacolari (con programma e regia). Tutto cambia in queste pratiche, ma persiste, facendosi sempre più intensa, la simbiosi tra cavaliere e cavallo, anche, e soprattutto, perché entra nell'economia dell'arte. Questa nuova simbiosi tra cavallo e cavaliere è infatti propriamente culturale, frutto, per entrambi, di studio e fatica: la nuova arte della cavalleria che ne consegue è tale perché nel suo tendere alla perfezione dei corpi in azione sa nascondere, con appropriata sprezzatura, il suo essere arte, per sembrare natura. Nei termini, cioè, costitutivi e propri dell'estetica classicistica.

Di questa consapevole e progettata annessione della rinnovata simbiosi aristocratica cavallo | cavaliere al campo delle arti dello spettacolo (nella restituita economia classicistica del teatro e delle sue favole rappresentative) sono testimonianza alcuni eventi straordinari di cui è rimasto il racconto (talvolta con immagini): anche questa è una tipologia libraria inventata nelle corti italiane<sup>11</sup>. Mi riferisco alle *Cavalerie della*

<sup>10</sup> Su questi temi rinvio al volume di atti di un convegno del 2013 che affronta queste diverse tematiche, offrendo anche un aggiornato quadro d'informazione bibliografica: Margherita Fratarcangeli (a cura di), *Dal cavallo alle scuderie. Visioni iconografiche e architettoniche*, Roma: Campisano Editore, 2014.

<sup>11</sup> Un primo inventario di questi libri italiani che narrano feste cavalleresche (stampati tra il 1548 e il 1680) è nell'edizione della traduzione spagnola di una delle più famose,

città di Ferrara, che nel 1566 raccolgono in unico volume il racconto minutamente descrittivo di tre feste cavalleresche promosse da quella corte nel carnevale 1561 (dal 3 ottobre 1559 il duca di Ferrara era Alfonso II d'Este: con lui la dinastia si estinse nel 1597): *Il Castello di Gorgoferusa, Il Monte di Feronia, Il Tempio d'Amore*<sup>12</sup>.

Non poteva che essere Ferrara il luogo di questa sperimentazione che inizia a trasformare gli antichi riti del torneo e della giostra (le «cose d'arme» di cui parla la breve premessa datata «il giorno di Pasqua MDLXI», ma non firmata) in un raffinato e colto spettacolo, fondativo di una tipologia di festa cortigiana destinata a espandersi in tutta Europa, con soluzioni sempre più spettacolarmente grandiose.

Giostra e torneo non sono più uno scontro in armi, ma rappresentazioni teatrali funzionali alla messa in scena di uno specifico soggetto, di una situazione propriamente narrativa, con forti ed esplicite funzioni morali (perlopiù su temi di onore e virtù del moderno cavaliere): tornei simulati, con cavalieri e cavalli che recitano la propria parte, su di una scena propriamente teatrale, come personaggi di una storia, incruenta e a lieto fine, ovviamente<sup>13</sup>. A conferma delle dinamiche interne ai pro-

---

di cui ora dirò: *Caballería, diplomacia y ficción entre España y Italia: «El Monte de Feronia» (1563)*, edición y estudio de Jimena Gamba Corradine, Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2016, pp. 163-169; a questa edizione rinvio anche per la bibliografia sulle “cavallerie ferraresi”; segnalo subito che per Gamba Corradine, che ne ricostruisce la storia, l'immediata traduzione spagnola nasce da «un tipo de sociabilización y de comunicación diplomática entre cortes europeas, una expresión común que se activa en la fiesta, pero que se actualiza, se difunde y se perpetúa en relaciones y en traducciones como esta que editamos» (p. 12); nell'Italia spagnola, ovviamente, dopo Cateau-Cambresis, con Ferrara che deve riaccreditarsi dopo essere stata schierata dalla parte dei francesi.

<sup>12</sup> La prima edizione di queste narrazioni (edite senza nome d'autore, ma tradizionalmente attribuite al ferrarese Agostino Argenti: per questo problema rinvio a Gamba Corradine, pp. 21-26, che però mette in rilievo la parte decisiva di Giovanni Battista Pigna, già segnalato da Tiraboschi come autore: «como uno de los creadores intelectuales de las fiestas (y de las relaciones)», p. 23) non presenta note tipografiche, ma i repertori la riconoscono stampata in Ferrara da Francesco Rossi jr. nel 1566; è ristampata l'anno seguente a Venezia da Domenico e Giovan Battista Guerra (cito da questa edizione); era stata però preceduta dall'edizione del solo *Monte di Feronia* a Venezia, Nicolò Bevilacqua 1561 (poi Ferrara, Valente Panizza 1562); nel 1563 ne fu stampata la traduzione spagnola (ancora da Panizza a Ferrara). A questi tre racconti se ne aggiungeranno altri due: *L'Isola beata* (Ferrara, Francesco Rossi jr 1569), *Il Mago rilucente* (Ferrara, Francesco Rossi jr. 1579).

<sup>13</sup> Questa metamorfosi dell'antica tradizione dello scontro tra cavaliere in armi e a cavallo è stata variamente definita: “torneo a soggetto”, “torneo a tema”, “torneo d'invenzione”, che nelle relazioni a stampa diventano «torneos de papel», secondo la



cessi culturali innescati dalla tipologia classicistica, che sostanzialmente portano a una sofisticata culturalizzazione della violenza insita nella singolar tenzone del torneo<sup>14</sup>.

Non poteva che essere Ferrara, città (e corte) da sempre devota alla tradizione cavalleresca, anche nella sua fondazione francofona (da Boiardo ad Ariosto: con il giovane Tasso che vi arriva pochi mesi dopo le feste del carnevale del 1561, nell'ottobre 1565), da molto tempo, tra l'altro, particolarmente attenta alla rinascita delle forme propriamente teatrali, senza però dimenticare quanto profondo vi sia stato il radica-

---

definizione di Gamba Corradine (p. 33); comunque e sempre eventi spettacolari predefiniti da una precisa drammaturgia, ancorché performativi, e soprattutto con appropriate (e complesse) scenografie in uno spazio tutto teatrale, cioè simulato. Senza dimenticare, come opportunamente ricorda Gamba Corradine, che «la realización de espectáculos caballerescos de esta envergadura han de considerarse producciones colaborativas. En ellos tuvieron que intervenir artistas y artesanos (pintores, músicos, literatos, carpinteros, etc.) y otros profesionales competentes, que habrían aportado sus saberes en aspectos como la construcción arquitectónica de la escenografía efímera, el manejo de la pirotecnia, la movilidad del autómatas de la Victoria, etc» (pp. 24-25). La festa cortigiana, infine, è anche un grande cantiere che dà lavoro a tanti artigiani e sollecita non poche invenzioni propriamente tecnologiche per le sue macchine: è una forma specifica di quella più generale economia del dispendio onorato che connota la nuova liberalità del gentiluomo classicista.

<sup>14</sup> Concordo pienamente con quanto scrive Gamba Corradine introducendo l'edizione del *Monte di Feronia*, prima citata, che ragiona anche sulla specifica tipologia formale e comunicativa di queste scritture che propongono accurate relazioni di eventi spettacolari, peraltro analoghe a tante altre che nel Cinquecento fioriscono su altre pratiche di festa cortigiana, che si distingue dalle tante tradizioni cerimoniali cittadine e religiose. Per una mappatura bibliografica su scala europea, nella lunga durata dell'Antico regime, di questa specifica tipologia libraria, sempre molto rara per le sue caratteristiche di *instant book*, è d'obbligo il rinvio al repertorio Helen Watanabe-O'Kelly e Anne Simon (a cura di), *Festivals and Ceremonies. A Bibliography of Works relating to Court, Civic and Religious Festivals in Europe 1500-1800*, London-New York: Mansell, 2000. Sulla specifica tipologia della festa cortigiana, di crescente interesse nella storiografia internazionale, rinvio soltanto a: J. R. Mulryne and Elizabeth Goldring (ed.), *Court Festivals of The European Renaissance. Art, politics and performance*, Aldershot-Burlington: Ashgate, 2002; María Luisa Lobato e Bernardo J. García García (coord.), *La fiesta cortesana en la época de los Austrias*, Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, 2002; e ai due volumi di grande formato e riccamente illustrati che offrono una selezione, non sempre convincente, di queste tipologie festive: *Europa Triumphant. Court and Civic Festivals in Early Modern Europe*, General Editors J. R. Mulryne, Helen Watanabe-O'Kelly, Margaret Shewring, Associate General Editors Elizabeth Goldring and Sarah Knight, Aldershot-Burlington- London: MHRA-Ashgate, 2004; e ora: Jimena Gamba Carradine, *Fiesta caballerescas en el Siglo de Oro: Estudio, antología y catálogo*, Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2017.

mento della cultura umanistica, che sarà componente essenziale degli apparati effimeri. E le due feste del 1561 si muovono, con evidente precisione di rapporti, tra le invenzioni fantastiche e magiche di Ludovico Ariosto e le elaborazioni politiche consegnate al trattato *Il Principe* di Giovanni Battista Pigna, che era segretario del duca Alfonso II<sup>15</sup>; mentre nella terza festa, *Il Tempio d'Amore*, nel 1565, è riconoscibile la presenza di temi tassiani.

\*\*\*

Tutto nasce dal desiderio del Duca Alfonso: «fare un torneo, che oltre alla bellezza dello spettacolo, avesse una bella occasione di tre mantentori» (p. 5; cioè, i cavalieri che sfidavano al combattimento e attendevano nello steccato chi volesse misurarsi con loro). Se la presenza di queste figure è canonica nell'impianto del torneo e della giostra delle antiche tradizioni di cavalleria, è però da rilevare l'insistenza sul valore estetico che la parte propriamente in arme dovrà avere in quanto «bella occasione» finalizzata alla «bellezza dello spettacolo»: non si risolverà più nella sola giostra.

È il Duca il regista di tutto (con i suoi più influenti e fidati cortigiani, ovviamente): «ordinò la cosa di questa maniera». La festa inizia la domenica di carnevale, ed è una festa di corte, subito: «nelle stanze della Duchessa, inanzi cena, si faceva una danza tra dame e cavalieri» (p. 5). La danza è interrotta dall'arrivo di una Regina che «parlò in lingua araba»: questa sua allocuzione, subito tradotta da un interprete, che in primo luogo ne rivela anche l'identità («è Alfarabia, figliuola di Taccaforo re di Gaoga ne' Marmarici»). È questo l'inizio dell'evento spettacolare, da subito in forma di favola: nel suo viaggio dall'Africa verso l'Alemagna, con suo marito Colocauro re di Panticapea, arrivano al bosco di Feronia, dove si erge un castello «di vista meravigliosa e terribile», un «luogo incantato, ove tra molte fate Gorgoferusa fa la sua residenza» (p. 6), e dove restano prigionieri i cavalieri che osano sfidare il Gigante che lo sorveglia. Anche Colocauro ha tentato la sfida, ma ora, sconfitto, è lì prigioniero nelle «lascive braccia di quelle maghe». Alfarabia ha chiesto aiuto alla corte di Ferrara, «dove è un concorso d'honoratissimi cavalieri», per questa «opera gloriosa» che è propria-

---

<sup>15</sup> Anche su questi temi sono molto convincenti le pagine di Gamba Carradine.

mente il *debito* di ogni cavaliere («soccorrere una dama afflitta e abbandonata»<sup>16</sup>).

Se è fin troppo facile riconoscere nell'esile trama di questa favola la presenza di quelle tradizioni fantastiche e magiche che sono parte costitutiva dei romanzi di cavalleria, e in particolare del *Furioso* (con i loro giganti invincibili e i dragoni, le fate lascive, i cavalieri prigionieri e le dame afflitte), è certamente una prima innovazione strutturale quel dettaglio che riguarda le «dodici leggi latine» che governano il castello della fata Gorgoferusa (p. 7), che però sono tradotte in «lingua italiana»; leggi che scandiscono le regole della sfida ai due giganti e al dragone del castello, affinché il cavaliere sfidante possa conquistare con onore la vittoria: le nuove regole per il nuovo torneo-spettacolo.

Preso l'impegno di soccorrere Alfarabia, la corte decide di occupare il tempo residuo della giornata con «qualche cosa d'arme» (p. 9). Anche questa è però inscritta in una rappresentazione che coinvolge lo spazio della città: nell'allontanarsi la Regina esprime il timore che un gruppo di cavalieri in arrivo a Ferrara lungo il Po potesse «assalirla al partir suo di qua» (p. 9). La decisione è immediata: sarà la corte stessa, con il Duca in testa, a garantirne la sicurezza, tutti in cavalcata e in maschera, cavalli e cavalieri; una scena preordinata, da rappresentare con cura lungo l'ampia via della Giudecca:

«la Regina con tutta la sua comitiva in bellissima pompa cavalcò per la Giudecca con cameli e timpani, e dietro le venivano otto corsieri sopra i quali erano il Duca e il signor Cornelio Bentivoglio, il signor Antonio Galeazzo Bentivoglio, il conte Alfonso Estense Contrario, il conte Hippolito Estense Tassone, il conte Camillo Montecuccoli, il conte Alvarotto, il signor Marc'Antonio Giliuolo. Et essi corsieri erano accommodati con promoscide e teste e colli e groppe, per modo che parevano elefanti, e ciascuno de' cavalieri che vi erano sopra stava rinchiuso in un castello tutt'inargentato, in concerto delle vaghe e ricche coperte degli elefanti, e s'era finto che questi animali servissero non per uso di guerra ma per somieri e che le bagaglie della corte fossero in quei castelli» (p. 9).

---

<sup>16</sup> Il racconto di questo torneo-spettacolo è stato riassunto e illustrato da Vincenzo Pacifici, in un saggio poco frequentato, che è parte di uno studio in più puntate dedicato al cardinale Luigi d'Este, fratello di Alfonso II e famoso per la villa di Tivoli: *La favola d'Alfarabia*, in «Atti e memorie della Società Tiburtina di storia e arte», XI-XII (1931-1932), pp. 284-316.

A «meza la Giudecca» (p. 10), il colpo di scena sulle strade d'acqua che circondavano Ferrara, reso possibile anche per l'impiego di macchine teatrali (*ordegno*); ne sono protagonisti otto *donzelle* e otto cavalieri:

«comparvero alla bocca d'una strada otto barche inargentate con una donzella per ciascuna e con un cavalier a cavallo, con tal ordegno che ove il cavallo portava la barca pareva che fosse portato da essa. I cavalieri, vestiti di bianco e nero con guarnimenti ricchissimi e superbi pennacchi, erano il signor don Alfonso da Este, il signor Luigi Gonzaga, il conte Giulio Estense Tassone, il conte Ferante Estense Tassone, il conte Hercole Estense Contrario, il conte Hippolito Turco, il cavalier Trotto, il signor Alfonsino Trotto; e mostrando questi cavalieri d'esser giunti a terra ferma, dando di sprone ai cavalli balzaron fuori delle navi» (p. 10).

Dopo la baruffa iniziale, nata da un equivoco («fu prima a due contra due, e poscia a quattro contra quattro», p. 11), anche questi cavalieri accolgono l'invito della Regina di unirsi agli altri. Si forma così un corteo che continua ad attraversare la città in festa, con tante maschere, gentiluomini a cavallo e gentildonne in carrozza (o qualcosa di simile). Una «cosa maravigliosa», questo spettacolo compiutamente urbano: «seguendola [la Regina], passeggiorno tutta quella bella strada ch'era tanto piena di persone così in maschera come smascherate, et così di gentil'huomini sopra i cavalli come di gentil donne sopra carrette e cocchi oltre quelle che dall'un lato et dall'altro si vedeano alle finestre, che era cosa maravigliosa» (p. 11). La festa ha il suo culmine quanto il corteo arriva al Palazzo ducale e i suoi componenti possono dedicarsi alle danze prima di partecipare tutti a «una cena sontuosissima» (p. 12).

A questo prologo segue, nella seconda domenica di quaresima (precisamente il 2 marzo), la festa vera e propria, differita a questa data per attendere l'arrivo del Duca di Mantova (Guglielmo Gonzaga) e del Principe di Firenze (Cosimo I de' Medici): rapporti diplomatici indispensabili per Ferrara nel nuovo equilibrio dell'Italia spagnola dopo Cateau-Cambrésis. Non solo questi due illustri ospiti: il narratore si premura infatti di precisare che «insieme vi furono molti honorati personaggi di tutte le città circonvicine». Già questi dettagli di cronaca sono utili per mettere in evidenza l'impatto che questa prima cavalleria ferrarese ebbe nelle culture di corte: in Italia, con i tanti suoi spettatori giunti a Ferrara da ogni dove; ovunque, con le relazioni presto a stampa.

Già la descrizione, dettagliatissima, della complessa scenografia allestita per questa prima cavalleria ferrarese documenta l'annessione della forma torneo a una più generale economia dello spettacolo rappresentativo, che si svolge in un vero e proprio teatro all'aperto (e grande e comodo nelle gradinate), che contiene al suo interno l'indispensabile e antico *steccato*, che è quanto resta di un'antica tradizione, di cui pur sempre sono protagonisti cavallo e cavaliere, ma *quantum mutatis ab illis!* Eccola:

«Il luogo stava di questa maniera. Era nel cortile maggiore che è dinanzi alla piazza un teatro capace di diece mila persone co' suoi gradi molto commodi, in mezzo al quale era uno ampio steccato, e in prospetto stava un monte, sopra il quale era fondato un castello con cinque torri, due delle quali erano dinanzi in sul piano e tre di dietro, sopra la collina del monte; e quella di mezzo era assai maggiore delle altre, tanto che avanzava sopra la cuppola della scala grande del Palazzo, e insieme haveano le loro torricelle e cuppole, nella summità delle quali splendeano palle di vetro gialle e turchine, che sono i colori del Duca, e vi sventolavano sopra bandiere de' medesimi colori. Attorno alla merlatura delle torri e lungo le cortine vedeansi diversi bellissimoi trofei, alcuni de' quali haveano li nome del cavaliere di chi già furono le armi di essi trofei, tra i quali ordinatamente apparivano varie iscrizioni convenienti al luogo e al soggetto. Dal cordone in su, dall'uno canto dalla porta, erano due tavole, e dall'altro due altre con parole scritte in argento diffuse pur nel proposito della materia. Dal destro lato, sotto le due tavole, ne pendeva una con sei leggi notate in oro, e dal sinistro lato, pur sotto le due tavole, ne pendeva un'altra, con sei altre leggi medesimamente notate in oro» (pp. 12-13).

Come ho accennato, è anche il cospicuo insieme delle iscrizioni a dare immediato riscontro di quanto profonde siano le innovazioni in questa scena spettacolare, peraltro mutate da altre tipologie festive che da almeno un secolo connotano la vita di tante città capitali degli stati italiani, a partire da quelle dei trionfi all'antica e delle entrate solenni, che si svolgono (e sempre più si svolgeranno in età barocca) tra apparati effimeri elaborati sulla base di un programma iconografico pressoché sempre finalizzato a proporre percorsi di virtù (e di bellezza meravigliosa). In questi apparati all'antica hanno particolare rilievo le iscrizioni con motti latini (talvolta greci), i raffinati emblemi e i tanti altri dispositivi verbali e figurativi: segni inequivocabili di una cultura che non esita

a mostrarsi in pubblico (a tutta la città, anzi, se il teatro può accogliere diecimila persone) proprio nei suoi tratti distintivi, propriamente classicistici. Così è a Ferrara nel 1561: sono in latino i nomi dei cavalieri antichi posti sotto i «bellissimi trofei»; sono in latino le quattro iscrizioni che scandiscono, in lettere d'argento, la storia rappresentata (il «propósito della materia») e ne registrano il senso morale; sono in latino le due iscrizioni, in lettere d'oro: con le dodici leggi del torneo.

La scena non si esaurisce così: la sua descrizione insiste su altri incredibili dettagli del complesso apparato effimero e in particolare sulla straordinaria macchina che lo anima, scandendo il numero dodici in ogni suo dettaglio:

«Tra le due torri della collina correva una loggia di sette archi, de' quali quel di mezzo era di quattro colossi che sostenevano il torrione che veniva a punto di mezzo tra esse due torri; e tra questi quattro colossi era una fontana situata in questa guisa. In sul piano stava un gran conchile marino che serviva di vaso, e attorno attorno stavano dodici dèi marini con le mani alle ginocchia e i capi bassi verso il centro del conchile, e sopra le loro spalle erano dodici amorini co' ventri tesi e con le bocche aperte; nel mezzo del conchile surgeva un bello arbore finto di corallo con dodici rami, da' quali uscivano dodici spilli che gittavano l'acqua nella bocca degli amori, i quali la urinavano poi sopra la testa di quei dèi marini» (p. 13).

Per farla breve: gli altri archi della loggia, in ordine toscano, erano sostenuti da pilastri con «infiniti specchi di cristallo»; sui loro capitelli erano statue, alternate, di finto marmo e finto bronzo che raffiguravano «diversi amorosi casi di Giove» (p. 14). Sopra la loggia era disposta una balaustra d'oro e d'argento, sormontata da vasi di grandezze e forme diverse che sembravano scolpiti in pietre preziose, e al loro interno erano piantati arboscelli con fiori e frutti, anch'essi d'oro e d'argento: tra i vasi, su bassorilievi, ancora amorini che «scherzavano insieme; e poi festoni, eccetera. Sotto la torre di mezzo si apriva «una porta rustica» che dava accesso a una sala da bagno di forma ottagonale, con otto nicchie ornate da statue: agli angoli della piscina, anch'essa di forma ottagonale, otto ninfe con le mani sollevate sostenevano, in cerchio, una cupola di vetri dipinti. Dagli altri archi si affacciavano due spelonche, che contribuivano a dare un effetto prospettico di lontananza; e poi c'erano scogli con sopra una più remota galleria, fatta di colonnine chiuse da vetrate e sormontate da statuette di animali rampanti,

anch'esse in finto bronzo e finto marmo. Davanti alle due torri laterali era poste due Veneri per ciascuna parte e sopra si scorgevano due padiglioni con sopra un amorino; e dietro si intravvedevano piramidi con geroglifici con due figure di Apollo ai loro lati. Ancora amorini sopra la balaustra posta di fronte alla loggia, scolpita in finto alabastro. Al centro una «Vittoria d'oro che con ambe le mani porgeva una bellissima ghirlanda di seta e d'oro»: una macchina, anch'essa, che alzava le braccia ogni volta che «fosse toccata una lamina di ferro che era in sul piano» (p. 16).

Anche l'esecuzione del torneo ne mette in secondo piano l'aspetto tradizionale di fatto d'arme, per esaltare invece le componenti spettacolari e allegoriche: tutto inizia infatti «sull'imbrunire», quando, con le altre luminarie, vengono accese le *facelle* poste nelle mani delle tante statue disseminate nella scenografia. Il cronista, impressionato da tanto splendore artificiale ne precisa il numero: «s'accesero ducento torchi di cera bianca ch'erano a' fianchi del Castello» e altre seicento *torchi* («tutti di grandezza tale, che duravano sicuramente sei hore», p. 20) dentro il teatro, cosicché «la luce era così grande, che ben si potea dire che ivi pareva di giorno». Un impatto impressionante!

«Fattosi notte, in un tempo medesimo si videro comparire nello steccato sei signori del campo vestiti alla greca d'habiti lunghi di tele d'oro e di seta cremesina, tutti in un concerto». Anche l'ingresso di questi cavalieri, e poi dei tre che dovranno cimentarsi coi giganti e il drago («armati all'antica con morioni e con scudi coperti di specchi d'acciaio in punta, che rendevano un riflesso grandissimo, ed erano vestiti di ricchissimi drappi bianchi tutti messi a oro, e sopra il tutto con pennacchi soperbissimi», p. 21), fa dunque parte dello spettacolo, regolato da una precisa regia, attenta a sincronizzare i movimenti di tutti, quasi in coreografia (e questo sarà uno sviluppo ulteriore di questa forma nuova delle cavallerie che sta qui e ora nascendo: l'opera torneo, il balletto equestre)<sup>17</sup>.

Mi piacerebbe procedere oltre nella descrizione di questo torneo che si trasforma in una straordinaria, e sempre più sofisticata e al tempo stesso spettacolare, festa cavalleresca con finalità politiche e morali, ma posso qui citare solo la conclusione, con quanto accade dopo che la Vittoria ha incoronato il conte Alvarotto:

---

<sup>17</sup> Il narratore fa i nomi di questi cavalieri: i sei sono Luigi Gonzaga, Ercole Tassoni, Camillo Montecuccoli, Giambattista Trotti, Marcantonio Giglioli, Tommaso Lavezzuolo; i tre: il duca Alfonso, Cornelio Bentivoglio e Giulio Tassoni.

«Allhora in un subito la girandola della gran torre gettò infiniti fuochi con uno strepito formidabile e due altre subintrorono con tanti razzi, che pareva che tutto il cielo ardesse. E in quello istante medesimo, per esser acconzi a questo effetto cento mortali, si sentì così gran terremoto, che mostrò che tutta la città ruinasse. Né così tosto s'udì questo rumore tanto terribile, che si vide in un momento disappearire tutto il Castello con tutti gli edificij, con tutti gli ornamenti e con tutti i lumi non meno di questo luogo che del teatro. Percioché il tutto era congegnato di modo che tagliando cinque corde principali, che furono tagliate subito a un momento prefisso, in un punto stesso ruina» (p. 48).

La *ruina* del Castello libera dall'incantesimo i cavalieri che vi erano prigionieri: compaiono in una scena (*stupenda*: che dà stupore) di luci e di colori, in uno spettacolo mai visto:

«E come la cosa in sé hebbe dell'inusitato e del nuovo, e fu in effetto stupenda, così la varietà dei colori e la ricchezza de' drappi, ch'erano di rafo, di velluto, di tele d'oro e d'argento e di broccato con fogliami e fiori e intagli in varie guise, e con sottocoperte ben corrispondenti, e la varietà delle imprese d'amore e d'honore, e delle penne altissime poste per cimieri, con che i cavalieri erano adornati, fu vaga e bella oltra misura, percioché erano quivi tutti raccolti in un drappello e ciascuno mostrava la pompa della sua persona» (p. 49)

Dopo avere cercato di dare un'idea delle novità introdotte nella tradizione del torneo cavalleresco dallo spettacolo ferrarese del *Castello di Gorgoferusa*, mi sembra indispensabile ricordare che non si trattò di un *unicum*. Tutt'altro. Come ho detto, nel giro di un solo decennio la stessa corte ne organizzò altri quattro, sempre spettacolarmente impegnativi: la serie delle *Cavallerie della città di Ferrara* raccoglie infatti anche *Il monte di Feronia* (messo in scena già il 27 marzo dello stesso anno 1561) e poi *Il Tempio d'Amore*, rappresentato l'11 dicembre 1565, in occasione delle seconde nozze del duca Alfonso II con Barbara d'Austria. Uno spettacolo autonomo rispetto alle tradizioni di cavalleria, impostato come una festa strutturalmente e funzionalmente cortigiana: rinnovata il 25 maggio 1569 con *L'Isola beata* (anche se continua a definirsi come *torneo*: «fatto nella città di Ferrara per la venuta del serenissimo principe Carlo, arciduca d'Austria», fratello di Barbara); e ancora il 9 febbraio 1570 con *Il Mago rilucente* (pur sempre un *torneo* «fatto nella città di Ferrara per le nozze del principe e della principessa di



Urbino»: Guidubaldo II della Rovere e Lucrezia d'Este, figlia di Ercole II e sorella di Alfonso II).

A Ferrara, per volontà di Alfonso II, con Pigna regista e (forse) autore delle relazioni a stampa delle cinque feste cavalleresche che inventano un modello di festa cortigiana<sup>18</sup>: un progetto unitario e coerente, che si precisa e rafforza nel tempo, documentando le metamorfosi moderne dell'archetipica simbiosi tra cavallo e cavaliere. Ora in scena: per bellezza, per onore, per virtù.

\*\*\*

Per cogliere le dinamiche di questa mutazione culturale nell'antica arte della cavalleria e dei suoi usi pubblici (e politici) non posso che proporre un rapido sondaggio sul *Libro del Cortegiano*, che solo pochi decenni prima, e pur sempre nell'Italia padana delle piccole corti (in questo caso, Mantova), replicava il paradigma antico della cavalleria come «principal professione» del nobile *miles*, con le *opere* che da sempre sono sue proprie e *leggiadre*, oltre a quelle della guerra, esemplarmente rappresentate da Guidubaldo, in modo tale da suscitare l'emulazione degli altri cavalieri presenti nella sua corte: «onde nelle giostre, nei torneamenti, nel cavalcare, nel maneggiare tutte le sorti d'arme, medesimamente nelle feste, nei giochi, nelle musiche, insomma in tutti gli exercitii convenienti a nobili cavalieri, ognuno si sforzava di mostrarsi tale che meritasse esser giudicato degno di così nobile commercio» (I 2 15). E quindi, dal momento che «adopransi anchor l'arme spesso in tempo di pace in diversi exercitii, e veggonsi i gentilhomini nei spettacoli pubblici alla presentia de populi, di donne e di gran signori» (I 4 51), nella sua formazione il cortigiano che ambisca alla perfezione dovrà assumere piena competenza non solo di cavalli e di quanto pertiene al cavalcare (cioè, le materie della tradizione discorsiva che esploderà poco più tardi), ma anche di alcuni specifici *esercizi* che riguardano propriamente la professione della cavalleria in tempo di pace:

«Però voglio che 'l nostro cortegiano sia perfetto cavalier d'ogni sella, ed oltre allo haver cognition di cavalli e di ciò che al cavalcare s'appartiene, ponga ogni studio e diligentia di passar in ogni cosa un poco più avanti che gli altri, di modo che sempre tra tutti sia per eccellente conosciuto [...] E perché degli Italiani è peculiar laude il ca-

<sup>18</sup> Rinvio alle osservazioni di Gamba Corradine, *op. cit.*, p. 20.

valcare bene alla brida, il maneggiar con ragione massimamente cavalli asperi, il correr lance e 'l giostrare, sia in questo de' migliori Italiani. Nel torneare, tener un passo, combattere una sbarra, sia bono tra i miglior Franzesi. Nel giocare a canne, correr tori, lanzar haste e dardi, sia tra i Spagnoli eccellente. Ma sopra tutto accompagni ogni suo movimento con un certo bon giudicio e gratia, se vole meritar quell'universal favore che tanto s'apprezza» (I 4 51-54).

È già evidente in queste battute la nuova attenzione per le funzioni spettacolari delle opere di cavalleria che in tempo di pace si svolgono in pubblico, che già, in quanto esercizi di eleganza e destrezza, segnalano i mutamenti culturali che stanno maturando nelle arti equestri, peraltro annesse d'ufficio da Castiglione alla «regula universalissima» della grazia: «Né di minor laude estimo il volteggiar a cavallo, il quale, benché sia faticoso e difficile, fa l'homo leggierrissimo e destro più che alcun'altra cosa, ed oltre alla utilità, se quella leggierezza è compagnata di bona gratia, fa (al parer mio) più bel spettacolo che alcun degli altri» (I 4 58). E ancora, sempre insistendo sui nuovi vincoli comportamentali richiesti agli esercizi di cavalleria svolti in pubblico, che sono significativamente conformi sia per il cavaliere sia per il cavallo e riguardano dettagli estetici e culturali:

«E se poi [il cavaliere cortigiano] se ritroverà armeggiare nei spettacoli pubblici, giostrando, torneando o giocando a canne o facendo qualsivoglia altro exercitio della persona, ricordandosi il loco ove si trova ed in presentia di cui, procurerà esser nell'arme non meno attillato e leggiadro che sicuro; e pascer gli occhi dei spettatori di tutte le cose che gli parrà che possano aggiungergli gratia; e porrà cura d'haver cavallo con vaghi guarnimenti, habiti ben intesi, motti appropriati ed inventioni ingeniose che a sé tirino gli occhi de' circostanti, come calamita il ferro» (II 3 5-6).

Non procedo oltre nelle allegazioni citazionali dal *Libro del Cortegiano*, per dare invece un rapido riscontro dell'esperienza personale di Castiglione quale emerge con nitida evidenza dalla recente edizione del suo vasto epistolario: in quanto cavaliere in armi impegnato in campagne di guerra, prima, e diplomatico che viaggia a cavallo. *Equitans* come tutti i nobili di ogni grado e funzione, anche cortigiani letterati: come i protagonisti di quel singolare dialogo di Celio Calcagnini, intitolato *Equitatio*, che narra le conversazioni di un gruppo di sodali, tra cui il

giovane Ariosto, in viaggio (nel 1507) da Ferrara –di nuovo– verso la delizia estense di Benvignante: un'accademia a cavallo<sup>19</sup>.

Le lettere di Castiglione documentano quanto profonda e continua sia la sua passione per i cavalli, e non poteva essere diversamente per un mantovano: con tutto che sia sempre lontano da casa, non manca mai di chiedere notizia dei cavalli che vi ha lasciato (e li chiama per nome), e spesso mette in evidenza, scrivendo alla madre, la necessità di averne di buona qualità e bellezza per il suo lavoro diplomatico a Roma, anche per farne dono a conoscenti di rango con cui è in relazione, e di cavalli suoi e altrui parla continuamente, come pure di *cavallari* (non *cavaliere*), i corrieri addetti alla posta. Nella sua qualità di ambasciatore a Roma di Federico II Gonzaga Castiglione assolve anche all'incarico di curare la partecipazione (sfortunata) dei famosi purosangue mantovani ai tradizionali palii di carnevale, nel febbraio 1524<sup>20</sup>.

\*\*\*

La millenaria gloria del cavallo non è fatta soltanto di discorsi scritti e di libri “tecnici” (nel senso greco della parola): si nutre di storie e di miti, e delle loro immagini. Mi soffermo su di una, in particolare, che negli anni terminali dell'Antico regime e del suo Classicismo propone ancora una variante esecutiva del grande *topos* di Chirone e Achille, che ho prima richiamato: è il quadro di Pompeo Batoni (ora nella Galleria Nazionale di Parma: misura 102 x 138 cm), che risale al 1761 e ripropone ancora una volta il grande tema dell'*institutio principis*. La situazione è quella topica, replicata tante volte (la nereide Teti affida il piccolo, e riluttante, Achille, nato dal matrimonio con Peleo, al centauro Chirone, incaricato della sua educazione), solo che in questo caso sembra che i riferimenti siano a una vicenda storica: Teti sarebbe la Duchessa di Parma, Marie Louise Élisabeth di Borbone Francia, Achille sarebbe suo figlio Ferdinando, nato il 20 gennaio 1751 e futuro Duca di Parma, dal 1765, Chirone sarebbe il famoso Étienne Bonnot de Condillac, in quegli anni residente in Corte a Parma<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Rinvio a Elisa Curti, *Una cavalcata con Ariosto. L'“Equitatio” di Celio Calcagnini*, Ferrara Arte, Ferrara 2016.

<sup>20</sup> Mi riferisco alla splendida edizione delle *Lettere famigliari e diplomatiche* di Baldassarre Castiglione, a cura di Guido La Rocca, Angelo Stella e Umberto Morando, in tre volumi, Giulio Einaudi Editore, Torino 2016.

<sup>21</sup> Pochi anni dopo, nel 1770, Batoni dipinse un altro quadro (più grande: 227 x 298 cm: ora è al Museo dell'Ermitage a San Pietroburgo) su questo tema (e non solo un

Come sempre nella tradizione iconografica classicistica contano i dettagli: se la scena marina è canonica, con due delfini nello sfondo, a destra, e con Teti e suo figlio, accompagnati da una ninfa, che arrivano su di una conchiglia spinta da due tritoni, contano quelli posti a sinistra, nella nicchia rocciosa (il suo fondo è aperto). Qui spicca un busto (da sempre vi è stato riconosciuto Omero, cioè un uomo illustre, un *exemplum* di virtù da seguire, non solo poetica), cui sono appesi un arco e una faretra (strumenti di guerra, da dismettere in quanto tali nella fase educativa, ma da praticare per addestramento), mentre sul ripiano è appoggiata una lira (strumento tipico per intonare poesie in musica). Sono queste le tre arti che il piccolo Achille apprenderà alla scuola del centauro Chirone: l'arte della guerra (e della caccia), l'arte della musica e l'arte della poesia, nel rispetto degli uomini illustri (cioè, degli antenati). Tre percorsi di virtù, che, come sempre è previsto nella tradizione classica della *paideia*, richiederanno tempo, fatica e studio.



Fig. 1. Pompeo Batoni, Teti affida Achille al centauro Chirone, Galleria Nazionale di Parma

---

altro): questa volta Teti torna da Chirone per riprendersi Achille, che dorme beato nella stessa conchiglia condotta dai tritoni con cui era arrivato anni prima, circondato, ora che è diventato un ragazzo da quattro ninfe.

La tradizione figurativa del cavallo è sterminata e pervade tanti generi della pittura, soprattutto, e della scultura dell'età moderna: dal ritratto privato e di stato alle scene di battaglia, alle favole di dèi e di eroi, eccetera. Cose strane, su cui non mi soffermo neppure per un attimo. Non posso invece non dire qualcosa su di uno specifico segmento di questa tradizione figurativa, che è quello che riguarda i ritratti di cavalli. Non solo perché conferma le caratteristiche eccezionali del cavallo rispetto agli altri animali domestici, ma anche perché ne connota l'umanità e lo costituisce, da genere, in individuo, con la sua personalità, fisica e morale, con il suo carattere: e con il suo nome proprio.

Anche questa è una tradizione settoriale che si forma nella stagione dei primi libri di scienze e arti equestri e che è destinata a lunghissima durata, trasformandosi anche, in tempi più recenti, da ritratto di pittura in ritratto di fotografia: comunque fossero, raccolti ed esibiti sulle pareti di signorili dimore. Ritratti veri e propri, talvolta: a figura intera, nelle reali dimensioni dei corpi equini, con il nome registrato con ogni cura. Per memoria e per gloria, come tutti i ritratti; in questo caso: del cavallo e del suo nobile proprietario,

Il primo rinvio è obbligato: non può che essere alla Sala dei cavalli di Palazzo Te a Mantova, che è la più grande, destinata a feste e cerimonie. Questo Palazzo è una villa suburbana, allora su un'isola tra i rami del Mincio: una delle tante ville che sono costruite ai margini delle città capitali degli stati signorili a partire da fine Quattrocento, luoghi di delizie e di ozi onorati (onesti, nel lessico di allora). Già prima che fosse edificato palazzo Te, il luogo era stato destinato (da Francesco II Gonzaga, marito di Isabella d'Este) ad accogliere le stalle per i suoi, già allora famosi, cavalli di razza. Federico II, di cui ho già detto parlando di Castiglione, affida nel 1524 a Giulio Romano (giunto a Mantova grazie ai buoni uffici dell'ambasciatore romano) la costruzione e la decorazione della villa-palazzo. Il programma iconografico della Sala dei Cavalli (gli affreschi furono eseguiti tra 1526 e 1528), come delle altre sale monumentali del Palazzo, è molto complesso e raffinato, proprio per le funzioni di rappresentanza cui la Sala avrebbe dovuto assolvere. In estrema sintesi, sulle sue quattro pareti, affrescate con significative variazioni cromatiche, esibisce i ritratti, a grandezza naturale, di sei cavalli distinti non solo dall'identità dei loro corpi, ma anche dai nomi propri di ciascuno. Sono i preferiti dal Duca: *Bataglia* e *Dario* sulla parete nord; *Morel Favorito* sulla parete sud, a destra; *Glorioso* sulla parete ovest (resta illeggibile il nome del cavallo sulla parete est e di quello a sinistra nella parete sud). Il programma iconografico non si esaurisce con i

ritratti dei cavalli, ma acquista senso pieno nel contestualizzarli a due altre serie di immagini, inscritte, con i ritratti, in uno spazio scandito da un ordine architettonico (dipinto) di pilastri corinzi che separano piccole pareti verticali di marmi policromi. La prima serie è quella che sormonta i ritratti di cavalli e propone sei episodi delle fatiche di Ercole, eseguiti in finti bassorilievi di bronzo, pertanto monocromi: Ercole e Anteo, Ercole e l'idra sulla parete nord; Ercole e il leone nemeo sulla parte est; Ercole e il toro di Creta, Ercole e il cane Cerbero sulla parte sud; Ercole e Deianira sulla parete ovest. La seconda serie di immagini dipinte è costituita da quattro statue poste in nicchie che affiancano i ritratti dei cavalli posti sulle pareti corte, a ovest ed est (Giove e Giunone, Venere e Marte) e da una quinta statua posta sopra il camino della parete sud (forse Vulcano); oltre che da cinque busti posti sopra le finestre della sala, di pari numero, probabilmente di illustri antichi: ne sono stati identificati solo due (Antino e Cleopatra).

Già da questa sommaria descrizione, dovrebbe risultare evidente che la gloria dei sei cavalli del Duca (tra cui quello chiamato Glorioso) è del tutto omologa a quella di ogni principe classicista: il loro universo di riferimento è infatti costituito da dèi ed eroi dell'antichità. Nella loro perfezione fisica e morale (cioè, nelle due componenti primarie di qualsiasi ritratto), anche i cavalli di Mantova sono classicisti.

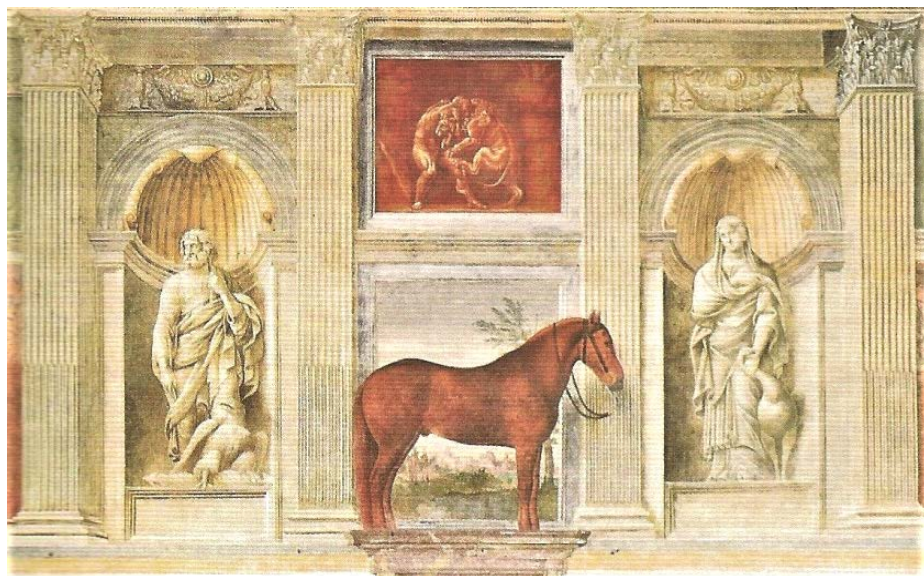


Fig. 2. Sala dei cavalli di Palazzo Te a Mantova. Parete est: cavallo senza nome tra Giove e Giunone; sopra: Ercole e il leone nemeo



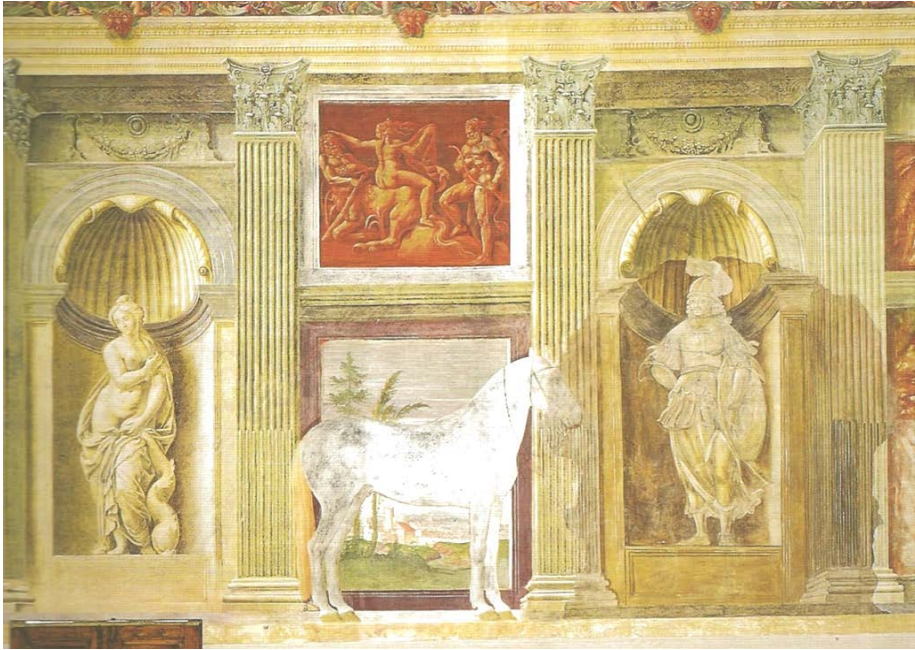


Fig. 3. Sala dei cavalli di Palazzo Te a Mantova Parete ovest: cavallo Glorioso, tra Venere e Marte; sopra: Ercole e Deianira

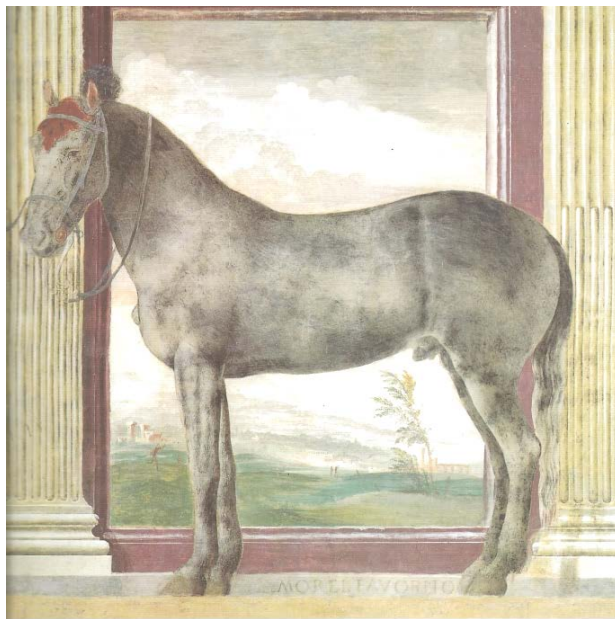


Fig. 4. Sala dei cavalli di Palazzo Te a Mantova Parete sud: ritratto del cavallo Morel Favorito



Fig. 5. Sala dei cavalli di Palazzo Te a Mantova Parete nord:  
Ercole e Anteo, Ercole e l'Idra di Lerna

Il secondo esempio, meno noto e di minore pregio artistico, ma non meno significativo, è ancora una sala (anzi, un complesso di sale) con ritratti di cavalli. Si trova nel Castello di Venafro, ora in Molise, ma allora nel Regno di Napoli: una fortezza di medievale fondazione e profondamente ristrutturata nel corso del Quattrocento dai nuovi signori, i conti Pandone.

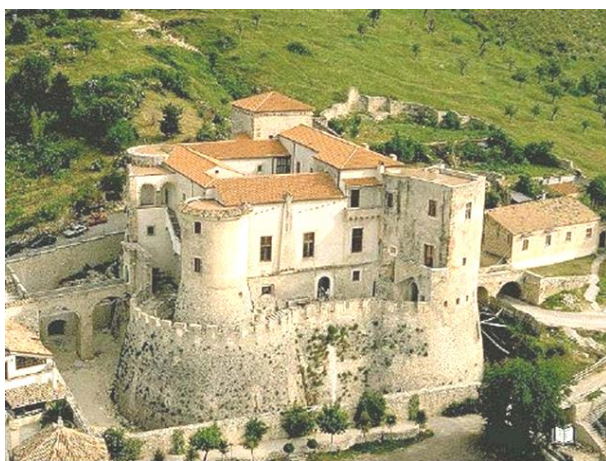


Fig. 6. Castello Pandone a Venafro, Molise

Fu poi il conte Enrico (1494-1528)<sup>22</sup> a tentarne con scarsi risultati la trasformazione in residenza signorile, ma con modesti risultati, per la

---

<sup>22</sup> Figlio di Carlo, conte di Venafro, e di Ippolita d'Aragona, sposò nel 1545 Porzia Tomacelli, ed ebbe due figli, Francesco e Giambattista, ai quali è rivolta la premessa della *Gloria del cavallo*: la sua breve e tragica esistenza ne illustra lo *status* di nobile



resistenza dell'originaria struttura del castello come rocca difensiva. Promosse però la decorazione degli interni con una serie di ritratti dei cavalli: eseguiti certamente tra il 1521 e il 1527, cioè prima della Sala di Palazzo Te, a conferma di quanto radicata fosse nella nobiltà del Regno la cultura del cavallo.

I ritratti, realizzati con una particolare tecnica di affreschi su stucchi in rilievo, sono disposti, in modo tutt'altro che ordinato, sulle pareti delle sale del piano nobile: ai tempi del Duca proponevano ben 26 ritratti di cavalli dipinti «del vivo» («i più perfetti e più graditi»), in grandezza naturale, bardati con sella, tutti corredati da una precisa carta d'identità (con nome, razza e caratteristiche, e talvolta con il nome e il titolo della persona che lo comprò o alla quale fu donato): un insieme imponente, che sembra formare un ciclo di “cavalli illustri”<sup>23</sup>. Ne sono stati recuperati, dopo pazienti restauri, soltanto dieci.

Malgrado le gravi perdite e le pesanti manomissioni (e la modesta qualità estetica) il ciclo dei ritratti resta certamente impressionante, come dimostra a sequenza dei ritratti raccolti nella cosiddetta Sala dei cavalli da guerra, dove domina il ritratto del cavallo San Giorgio, che il Pandone aveva donato a Carlo V per ringraziarlo della Contea di Boiano.



Fig. 7. Castello Pandone a Venafro, Sala dei cavalli da guerra

cavaliere in armi e i suoi intrecci con la feudalità napoletana (nel 1514 sposò Caterina Acquaviva dei duchi di Atri); dopo avere militato nelle armate spagnole nel corso delle campagne d'Italia (per i suoi meriti Carlo V lo nominò Duca di Boiano), decise di schierarsi con i francesi che nel 1528 assediavano Napoli; furono sconfitti e il conte Pandone fu decapitato per alto tradimento.

<sup>23</sup> Rinvio a Francesca Della Ventura e Daniele Ferrara, «*Fe' dipignere del vivo i più perfetti e più graditi cavalli*»: *Enrico Pandone e il ciclo affrescato nel Castello di Venafro*, in *Dal cavallo alle scuderie*, op. cit., pp. 65-80; ea Elisabetta Deriu, *Images du cheval à la Cour: les programmes iconographiques (Italie-France, XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle*, in *In Situ. Revue des patrimoines*, op. cit., 27 (2015: <https://journals.openedition.org/insitu/11976>).



Fig. 8. Castello Pandone a Venafro, Sala dei cavalli da guerra. «Lo liardo San George favorito che è de questa taglia retracto de naturale e di quattro in cinque anni, a' di vii de octobre MDXXI mandato alla Maestà Cesarea | [...] VIII del mese de octobre MDXXII»



Fig. 9. Castello Pandone a Venafro «Bayo Stella ginetto»: mandato allo signore Aniballo Caraciolo gentilhomoneapolitano del mese de marzo MDXXIII

In conclusione, e tornando alla *Gloria del cavallo*, vorrei ancora insistere su quella parte del suo impianto argomentativo che insiste sull'*institutio equi* (nel quinto libro, dedicato alla «disciplina del cavallo»). Qui la conformità tra il nobile animale e il nobile cavaliere diventa particolarmente vistosa, perché entrambi condividono un percorso formativo esemplato sui principi della *paideia* classica e umanistica. In estrema sintesi: senza mai sforzarne l'*ingenium* (cioè, le doti di natura), conviene seguire e sviluppare le inclinazioni proprie di ciascun animale, tenendo conto che le diversità, fisiche e morali, che distinguono gli uomini sono le stesse, *mutatis mutandis*, che distinguono i cavalli; nel percorso formativo è opportuno usare carezze e segni di affetto, pur sempre in modo risoluto e fermo («Se l'arte – secondo il Filosofo – imita la Natura, quanto ella, e seguendo i suoi mezzi, molte cose di lei esegue: come vediamo le piante prima produrre le foglie e poi i fiori e quindi i frutti, e nessuna cosa in un tratto può conseguire la sua perfezione, così è impossibile che un puledro si adatti subito ai movimenti violenti se prima non sia stato sgrassato con alcuni più dolci e tollerabili. Le discipline gli devono essere date consideratamente con l'ordine suo», p. 376).

Senza entrare nel merito delle indicazioni utili per *addottrinare* i cavalli e per definire cosa si debba *insegnare* loro, mi limito a rilevare l'impatto straordinario che nel lessico morale occidentale hanno le parole relative agli strumenti fondamentali per l'*institutio equi*, prima, e per il suo buon uso, poi: *briglie*, *freno*, *sproni*. Inscrivono un'economia semantica di forte, pervasiva e duratura, densità metaforica che è, al tempo stesso, etica ed estetica, ed entra anche nel lessico politico. E se le briglie, il freno, gli sproni sono gli strumenti fondamentali per il buon governo di sé (cavaliere e cavallo), in tempo di guerra come in tempo di pace, possono essere acquisiti (diventando *habitus* ordinario: seconda natura, forma del vivere) solo con studio e fatica, anche doverosamente praticando le lettere.

Solo così il *generoso* cavallo e il «generoso soldato» saranno conformi: in *politezza*, cioè in perfezione, che è il fattore distintivo dell'«uomo nobile» così come del cavallo nobile.

«Pertanto il generoso soldato con diligente industria dovrà procurarsi di farsi dotto e non trapassar mai giorno senza alcuna profittevole lezione, massimamente nelle vacanze delle guerre; e in quel tempo ancora che si guerreggia, tutto quell'ocio che per avventura si concede è da dispensarsi alle belle lettere, mostrando che

la notte prenda consiglio di quel che il dì si sarà da fare. E questo è quello esercizio che polisce l'ingegno e l'animo, riducendolo a quella perfezione che propriamente conviene ad uomo nobile» (p. 519).

## **LA REAL CASA DE CABALLEROS PAJES, UN CENTRO DE EDUCACIÓN CORTESANA PERTENECIENTE A LA CABALLERIZA REAL**

José MARTÍNEZ MILLÁN

*Instituto Universitario La Corte en Europa.*

*Universidad Autónoma de Madrid*

Durante la baja Edad Media, cada príncipe estableció su propia organización política y estilo de servicio y, aunque buscaron la originalidad que diera entidad propia a su Monarquía, símbolo de independencia, todos ellos siguieron pautas comunes. El núcleo desde donde se desarrolló esta nueva organización política fue la “casa real”. Las casas reales de las Monarquías europeas tuvieron los mismos departamentos o secciones (capilla, cámara, caballeriza, caza y guardias), de acuerdo a las distintas actividades que conllevaba el ejercicio del poder. Los monarcas aprovecharon tales apartados para colocar junto a sí a los miembros de las elites sociales (dando lugar a la articulación de la sociedad) y, de esta manera, mantener integrados sus respectivos reinos. El modelo de la casa resultó importante porque permitió formular de manera clara la cuestión de la génesis de lo político a partir de lo doméstico y porque permitió explicar las estrategias dinásticas en el terreno político<sup>1</sup>.

La manera de pensar en términos de “casa” es un principio explicativo de todo un conjunto de estrategias aparentemente dispares. La principal propiedad de la casa en sí misma es la pretensión de perpetuarse en el ser, la pretensión de durar: Casa se convirtió en sinónimo de Dinastía; una de las acciones que exigió la “casa” a los que la habitaban,

---

<sup>1</sup> Pierre Bordieu, *Sobre el Estado*. Barcelona. Anagrama 2014, p. 343.

fue que actuasen más allá de sus intereses temporales, más allá de su propia existencia. Por consiguiente, este tipo de entidad trascendente fue el verdadero sujeto del proceso de concentración del poder<sup>2</sup>. Decir que la casa real tenía como política estrategias domésticas quiere decir que se describían como políticas cosas que no eran políticas (tal como las entendemos actualmente). Decir que las estrategias matrimoniales estaban inspiradas por la preocupación de perpetuar la casa/dinastía, era manifestar que la separación entre la familia real y el aparato del Estado aún no se había realizado.

El espacio de poder en el que se desarrollaban todas estas relaciones fue el “sistema de corte”, cuya filosofía política se basaba en los saberes clásicos (Aristóteles) que tenían como fin la subordinación del trato humano a aquellos principios éticos y a aquellas virtudes que el padre o el príncipe (cada uno en el ámbito que le era propio) estaban llamados a encarnar<sup>3</sup>. En el interior de las diversas posiciones que caracterizaron el saber ético y político de la Edad Moderna, tuvo un papel importante la filosofía práctica de Aristóteles, enderezada al conocimiento de la realidad mundana y del trato humano. Al menos, hasta el siglo XVIII, la reflexión filosófica y política sobre los términos de gobierno y de administración de la comunidad política estuvo influenciada por ideas aristotélicas<sup>4</sup>. Típica del modelo aristotélico y de su larga reelaboración medieval surgía, durante los siglos XVI y XVII, una visión política como resultado necesario de la tendencia del individuo a una sociabilidad que desde la familia se extendía (por razones históricas y funcionales) a las formas de convivencia política más complicadas, tales como la ciudad, el principado o el reino. Estas nuevas formas políticas no solo se distinguieron de las anteriores por el aumento de las necesidades, lo que dio origen a respuestas institucionales, sino también por una precisa definición del saber político; pues, en el gobierno del reino, la actividad política jurisdiccional fue lo que prevaleció<sup>5</sup>. Mientras que

---

<sup>2</sup> Pierre Bordieu, *Sobre el Estado*, p. 345.

<sup>3</sup> José Martínez Millán, “Introducción”, a: José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (Dir.), *La Monarquía de Felipe II. La casa del rey*. Madrid. Mapfre 2005, pp. 30-49.

<sup>4</sup> Al respecto, Giorgio Brazzini, *Dall'economia aristotelica all'economia politica. Saggio sul Tratté di Montchrétien*, Pisa 1988. Sobre el tema, Otto Brunner, *Vita nobiliare e cultura europea*, Bologna 1972, pp. 240-250.

<sup>5</sup> Antonio M. Hespanha, “Representación dogmática y proyectos de poder”, *La gracia del Derecho. Economía de la cultura en la Edad Moderna*. Madrid 1993, pp. 61-87, especialmente, pp. 66-68. Daniela Frigo, *Il Padre di Famiglia. Governo della casa e*

la política se trasladó a la esfera de la justicia y del derecho estatutario, la economía quedó en manos de los estratos inferiores de lo doméstico y de la familia. Ello implicaba un reconocimiento de la prioridad de la disciplina económica para lo doméstico, mientras se indicaba la superioridad moral de la vida civil y política en cuanto ámbito del “bien común” y de la justicia<sup>6</sup>.

Es preciso señalar cómo a la reproducción de este modelo en la Edad Media, le siguió, en el Renacimiento, la tentativa de articular esta tradición con relación a actores sociales bien distintos: príncipe, ciudadano, gentilhomme, etc. La amplia producción de tratados de comportamiento de estos siglos (XV-XVII) muestra el esfuerzo teórico por reproducir las conexiones de la filosofía práctica frente a las modificaciones y articulaciones de una sociedad cada vez más compleja y estratificada. El carácter de *institutio* de la filosofía práctica se tradujo después en una minuciosa literatura para establecer y resguardar las relaciones interpersonales<sup>7</sup>. El surgimiento del mercado, la centralización administrativa, la difusión de la moneda, los nuevos imprevistos dinámicos que modificaron la estructura social europea durante los siglos XVI y XVII fueron elementos que alteraron el modelo, haciendo florecer determinadas contradicciones, pero que no consiguieron extinguirlo.

En esta tradición de pensamiento, la *economica* indicaba al padre de familia la norma para la realización de la justicia y de la prudencia en la esfera doméstica. Típico de la prudencia, era la capacidad de traducir los principios y reglas generales de la filosofía práctica en relación al caso singular<sup>8</sup>. La literatura sobre el tema exponía un comportamiento ético impregnado en la moderación y en el equilibrio; es decir, en la *virtú*. De este modo, la *economica* se traducía en eficacia, al mismo tiempo que se constituía en vehículo de una ideología fuertemente jerár-

---

*governo civile nella tradizioni dell'economica tra cinque e seicento*, Roma 1985, pp. 31 ss.

<sup>6</sup> Daniela Frigo, “Amministrazione domestica e prudenza *oeconomica*: alcune riflessioni sul sapere politico d'ancien régime”, *Annali di Storia Moderna e Contemporanea* 1(1995), p. 35.

<sup>7</sup> Amedeo Quondam, “La virtù dipinta. Noterelle (e divagazioni) guazziniane intorno a Classicismo e *Institutio* in Antico Regime”, Giorgio Patrizi (a cura di), *Stefano Guazzo e la Civil conversazione*, Roma 1990, pp. 268-269. Así mismo, la introducción de Amedeo Quondam al tratado de Stefano Guazzo, *La civil conversazione*, Ferrara 1993.

<sup>8</sup> Para Bartolo, “*prudencia consistit circa particularia*” (cit. Daniela Frigo, “Amministrazione domestica e prudenza *oeconomica*: alcune riflessioni sul sapere politico d'ancien régime”, p. 35). Nieves Baranda, “Escritos para la educación de nobles en los siglos XVI y XVII”. *Bulletin Hispanique* 97/1 (1995), pp. 152-169.

quica e inmóvil. La analogía con el cuerpo humano, donde la Monarquía venía prefigurada como organismo que no podía funcionar si se privaba de sus partes, venía a demostrar tal inmovilidad<sup>9</sup>. Evidentemente, el monarca utilizaba los recursos disponibles, según las necesidades y coyunturas de la evolución de la Monarquía, para premiar a sus servidores, lo que demuestra que las relaciones de poder estaban establecidas a través de relaciones “no-institucionales”.

## 1. La caballeriza y la cultura cortesana

Uno de los elementos de la “casa del rey” donde se puso de manifiesto con mayor claridad la asimilación del pasado cultural (cultura feudal) en la corte, fue la real caballeriza<sup>10</sup>. La caballeriza desempeñó una importante función: asegurar la movilidad del monarca y hacerlo con la vistosidad y espectacularidad, como los caballeros andantes lo habían hecho en tiempos anteriores, pero además, sirvió para integrar a la guerreros dentro del sistema cortesano, cerca del monarca, donde la fuerza física ya no era la cualidad esencial. La caballeriza participaba en el empeño cortesano de forjar la imagen del monarca, sobre todo en sus actividades más públicas, reflejado en el modo de servirle, que ya no eran (solamente) las hazañas militares<sup>11</sup>.

Los monarcas del siglo XVI y buena parte del XVII, especialmente Carlos V, emplearon el caballo como elemento indispensable de la imagen de majestad, presentándose como el mejor de los caballeros que componían la nobleza del reino. Durante la dinastía de los Austria hispanos, la caballeriza real hundió sus raíces en la cultura caballeresca borgoñona. No se debe olvidar que los duques de Borgoña, aunque no eran monarcas, consiguieron organizar la casa más amplia y sofisticada de toda Europa (como reflejan sus tempranas *Ordenanzas y Etiquetas*), ensalzando de manera especial la caballeriza y los valores de fidelidad y honor que regían los caballeros medievales, precisamente para defenderse del poderío de la monarquía francesa ante el temor de un posible ataque. Esta cultura ecuestre, aunque con numerosos puntos en común, era diferente de la cultura caballeresca peninsular, surgida durante el

---

<sup>9</sup> Antonio M. Hespanha, *Història das Instituições. Edad Media e Moderna*, Coimbra 1982, pp. 110 ss.

<sup>10</sup> Juan D. Rodríguez Velasco, *El debate de la caballería en el siglo XV*. Salamanca 1986, pp. 16 ss.

<sup>11</sup> M. Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes, con ejemplos morales para servir a Dios*. S. l. 1614 (BNE, R/2868).



Medievo en la lucha contra el infiel. La yuxtaposición de las casas de Borgoña y de Castilla que se produjo con la llegada de Carlos V<sup>12</sup>, sirvió de inserción para ambas tratadísticas, dando lugar a la creación de una literatura especializada en el arte de la monta, el cuidado de los caballos y demás actividades ecuestres, que unió ambas tradiciones, aunque nunca se fusionaron<sup>13</sup>.

La autonomía de la caballeriza como gremio de la casa real resulta evidente solamente con analizar sus extensos fondos documentales. No sólo desempeñaba una función propia, exclusiva y diferenciada, en la corte, sino que sus componentes dependían del caballerizo mayor, que actuaba como superior jurisdiccional, sin intervención de la Junta de Bureo (organismo fundamental que regía la casa de Borgoña), y nombraba, o al menos consultaba, a muchos de los criados que servían en ella. Algunos de éstos dependían directamente de la caballeriza, sin vinculación directa con la casa real. La complejidad de la real caballeriza fue tal, que ya en el siglo XVIII, fue dividida, con fines funcionales, en varios “cuarteles”, atendiendo a la labor desempeñada: “regalada” (que se ocupaba de los caballos de monta), el de animales de tiro, guardarnés general y picaderos.

Con todo, más allá de la elegancia, significado militar y constituir el departamento más extenso y voluminoso de la casa real, características con las que se han definido las caballerizas reales, también sirvieron de centro para la educación de los nobles guerreros en los nuevos modos cortesanos, su comportamiento en la corte y estilo de servir al rey. Todo ello estaba basado en una tradición e ideología de siglos que asumían los servidores como algo normal; es decir, que tras las caballerizas reales había más que unas costumbres o técnicas de montar a caballo, había una forma de entender la cultura tradicional en las nuevas formas, que definía y daba entidad a la corte de cada reino. Para enseñar tales principios cortesanos, los duques de Borgoña se preocuparon en educar -ya desde niños- a los hijos de los principales nobles, iniciando un recorrido cortesano que desde *pajes*, pasaban (en su adolescencia) a *costilleros* y poco después (en su juventud) a *gentiles hombre de la boca y de la cámara*, desde donde salían para desempeñar grandes empresas para la monarquía. Para iniciar el aprendizaje, se creó un centro en el que, desde niños, adquirieran el aprendizaje de los nuevos saberes y técnicas

---

<sup>12</sup> José Martínez Millán (dir), *La Corte de Carlos V*. Madrid 2000, I, cap. 2 y 3.

<sup>13</sup> Alejandro López Álvarez, “Organización y evolución de la caballeriza”, en: José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (Dirs), *La Monarquía de Felipe II. La casa del rey*. Madrid. Mapfre 2005, I, 293-300.

que había que adquirir para servir al rey; este centro se denominó la *Real Casa de Caballeros Pajes*<sup>14</sup>.

Este centro no fue único de la casa de Borgoña, existieron en las distintas cortes europeas durante el siglo XVI, en las que se intentaron imponer sus respectivos modelos culturales y comportamientos cortesanos de acuerdo con su tradición. De esta manera, todas estas formas de educación cortesana nos remiten a lo que es el análisis de la etiqueta, de sus teorías y de su fenomenología, de manera que en la base de todo ello no solo hay problemas de orden estético, social o cultural, sino también de orden moral. La etimología de “etiqueta” derivada de “ética” revalida esta perspectiva<sup>15</sup>. Se entiende así el amplio sistema intertextual en cuyo interior se reconocen las fuentes de la tradición de la pedagogía humanística: los clásicos como Aristóteles, Cicerón, Ovidio, en los tratados que se enseñaban en los centros cortesanos. El perfecto hombre de corte, al manifestarse debe mostrar un comportamiento compuesto y acomodado en modo tal que aparece continuamente afectado por valores clásicos<sup>16</sup>. La perfección de este aparecer no es el fin, sino que representa un programa narrativo de uso, subordinado a la consecución de un objetivo<sup>17</sup>. En realidad, la sola regla del comportamiento del cortesano es la de conformarse con los usos y de tomar parecer de la opinión común, adoptar la opinión de la mayoría. La opinión verdaderamente es la “opinión común” que nace de la socialización de la opinión individual. En este sentido, la opinión común no es simplemente la opinión de la mayoría; al contrario, entre las opiniones diversas existe una buena costumbre. El buen juicio se presenta como una capacidad de filtrar la sociedad, de homogeneizar los distintos puntos de vista con los principios humanistas aprendidos<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Véase el conjunto de trabajos en, Giorgio Patrizi e Amedeo Quondam (dir), *Educare il corpo, educare la parola nella trattatistica del Rinascimento*. Roma 1998.

<sup>15</sup> Eugenio Garin, *La educación en Europa*. Barcelona. Crítica 1987, pp. 55 ss.

<sup>16</sup> Esteban Guazzo, *La conversación civil*. Madrid-Frankfurt. Iberoamericana-Vervuert 2019, véanse las dos magníficas “introducciones” de Jesús Gómez y Giuseppe Marino. Frédéric Cossutta, “Le dialogue comme genre philosophique”, en: *Le Dialogue: introduction à un genre philosophique*. Lille. Press Universitaires du Septentrion 2004, pp. 20-62.

<sup>17</sup> Amedeo Quondam, *Il Cortesano*. g. patrizi, “Una retorica del molteplice. Forme di vita e forme del sapere nella “Civil Conversations”, en: Giorgio Patrizi (Coord.), *Stefano Guazzo e la “Civil Conversazione”*. Roma. Bulzoni 1990. Benedetta Craveri, *La cultura de la conversación*. Madrid. Siruela 2003.

<sup>18</sup> A. Paternoster, “Theories du savoir-vivre et enonciations polies dans Il Cortegiano (B. Castiglione), le Galateo (G. Della Casa) et la Civil Conversatione (S. Guazzo)”,

La Real Casa de Caballeros Pajes, donde se iniciaba la enseñanza de todos estos conocimientos, se vinculó (desde sus orígenes) a la Real Caballeriza, ya que se nombró al caballero mayor la mayor autoridad de dicha casa. El edificio que acogió a los pajes, no estaba en palacio, sino que se encontraba en la villa de Madrid, en lugar distinto del resto de la caballeriza<sup>19</sup>. El responsable de los jóvenes alumnos de la casa era el ayo de pajes (que percibía sus gajes y los que su Majestad asignaba a los pajes a su cargo); pero la planta de servidores se componía además de un teniente, un capellán, un maestro de latín y un cocinero, a los que había que añadir capellán, cocinero, esgrimidor o maestro de armas, volteador, danzador y tañedor<sup>20</sup>. Aunque no hemos hallado nada más que referencias de los estudios practicados, durante el siglo XVI, los saberes que aprendían los pajes estaban basados en el humanismo de la época.

## **2. Historia de la Real Casa de Caballeros Pajes bajo la dinastía de los Austria (siglos XVI-XVII)**

Desconozco la fecha exacta de la fundación de la *casa de pajes*, pero las menciones a los pajes de la casa real son muy tempranas. Así, ya en la *Etiqueta de la Casa del Señor Emperador Carlo Quinto, dada por su Magestad siendo Príncipe, en el año de 1515, traducida del original francés, firmado de su mano*<sup>21</sup>, se fijaba el número de pajes que debía existir en la casa de Borgoña, que sirvió al archiduque Carlos, después emperador Carlos V, y posteriormente a su hijo Felipe II: “Doce paxes siempre pagados, los cuales no podrán pasar el número de doze, cada

---

en: A. Montandon (Coord), *Etiquette et politesse*. Clemon-Ferrant. Université Blaise Pascal 1992, pp. 60-62. Javier Lasपालas “Cortesía y sociedad: las “artes de vivir” de Gerolamo Cardano y Estache de Refuge”. *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos III (2004), pp. 23-57.

<sup>19</sup> Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes: su historia y su proyecto educativo en la España de la Ilustración*. Universidad de Valladolid 2012, pp. 69-81.

<sup>20</sup> Alejandro López Álvarez, “Caballeriza”, en: José Martínez Millán y María Antonietta Visceglia (dirs), *la Monarquía de Felipe III. La Casa del Rey*. Madrid. Mapfre 2005, I, pp. 279-281. Miguel Á. Gacho Santamaría, *Las reales caballerizas en el Antiguo Régimen*. (Tesis doctoral dirigida por C. Gómez Centurión). Universidad Complutense de Madrid 2001, cap. IX, pp. 341 ss. APR, Administrativa, leg. 651.

<sup>21</sup> Instituto Valencia de Don Juan (IVDJ), ms, 26-I-28, publicado en: José Martínez Millán (dir), *La Corte de Carlos V*. Madrid 2000, V, pp. 137-168.

uno a 3 placas por día”<sup>22</sup>. Es decir, que la casa de pajes estaba vinculada a la casa de Borgoña<sup>23</sup>, si bien, parece que también existieron estos servidores en la casa de Castilla como recordaba el propio Fernández de Oviedo cuando describió el modo de servir al príncipe don Juan, hijo de los Reyes Católicos, en la que él sirvió<sup>24</sup>.

### 2.1. La Real Casa de los Caballeros Pajes durante el siglo XVI

Dado el poderío del reino de Castilla en el conjunto de territorios del Imperio y de la influencia de sus elites en el entorno del Emperador, a su hijo y heredero al trono, el príncipe Felipe, se le impuso un servicio basado en el modelo castellano. El primero de marzo de 1535, Juan de Zúñiga y Avellaneda, comendador mayor de Castilla, recibía el título de ayo del príncipe. Este nombramiento representó el núcleo inicial de la casa de Castilla que terminó de formarse para el mes de junio del mismo año. En su organización, Zúñiga mantuvo conversaciones con Gonzalo Fernández de Oviedo, criado del príncipe Juan (hijo de los Reyes Católicos), quien le informó -a través de sus recuerdos- de la manera en que servían a dicho Príncipe<sup>25</sup>. Tras la muerte de la emperatriz Isabel (en mayo de 1539), se consultó a Carlos V sobre la composición de la casa del príncipe y la conveniencia de introducir dentro de su casa a los ser-

---

<sup>22</sup> Ibid., p. 149. Miguel Á. Gacho Santamaría, *La Real Caballeriza en el Antiguo Régimen*, pp. 339 ss.

<sup>23</sup> La descripción de la Casa de Borgoña, que trajo Felipe el Hermoso, se encuentra en: L. P. Gachard, *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*. Bruxelles 1876, I, pp. 345-375. Sobre la formación y funciones que cumplió la Casa de Borgoña. C. A. J. Armstrong, “The golden Age of Burgundy. Dukes that outdid kings”, en: A. G. Dickens, (Coord), *The Courts of Europe. Politics, Patronage and Royalty 1400-1800*. London. Thames and Hudson 1978, pp. 55-75. W. Paravicini, “The Court of the Dukes of Burgundy. A Model for Europe?”, en: R. G. Asch and A. M. Birke (edit.), *Princes, Patronage and the Nobility. The Court at the Beginning of the Modern Age*. Oxford University Press 1991, pp. 69-102. J. Adamson (ed), *The Princely Courts of Europe 1500-1750*. Londres 1999, pp. 25 ss. La “ideología” que configuró el pequeño ducado en sus orígenes ha sido objeto de estudio en: D. J. Dacre Boulton and J. R. Veenstra, (edit), *The Ideology of Burgundy. The promotion of National Consciousness, 1364-1565*. Leiden-Boton. Brill 2006.

<sup>24</sup> Gonzalo Fernández de Oviedo, *Libro de la Cámara del Príncipe Don Juan*. Madrid 1870 (edición facsímil). La descripción de módulos y oficios que formaron la casa del príncipe Juan ha sido tomada por los historiadores como “ordenanzas” de la casa de Castilla, que nunca tuvo. Se trata solamente de los recuerdos de un anciano sobre el modo de servicio del que él mismo había formado parte en su juventud.

<sup>25</sup> Las nóminas de los oficiales en: AGS. CSR, leg. 59.

vidores de su madre<sup>26</sup>. Pocas semanas después se produjo una serie de nombramientos, aumentando el número de algunos oficios y construyendo la casa de Castilla del príncipe Felipe en todo su esplendor<sup>27</sup>.

Con todo, si los castellanos se las prometían felices en educar al heredero en sus ideales y de inculcarle la defensa de sus intereses de tan vasta Monarquía, las elites de los demás reinos no se mostraron tan conformes. El propio Carlos V así lo entendió y, en el verano de 1548, ante el inminente viaje que el príncipe Felipe iba a realizar por Europa para visitar los reinos y territorios que pronto iba a heredar, ordenaba que se estableciera la casa de Borgoña para su servicio, que era la de la dinastía<sup>28</sup>. El encargado de organizar el servicio a Felipe según el modo de la casa de Borgoña fue el duque de Alba, con la premisa básica de que la casa de Castilla, que hasta entonces venía sirviendo al príncipe, no podía desaparecer; es decir, Carlos V prorrogaba el mismo complicado sistema de servicio que él había heredado y que le había dado tan buen resultado para mantener unidos sus heterogéneos reinos.

Efectivamente, la precisa articulación que tenía la casa de Borgoña (estampada en sus ordenanzas) y la diversidad de modelos de servicios tanto para el monarca como para los miembros de su familia, permitieron a Felipe II integrar las elites de todos los reinos y territorios heredados con la dinastía, dentro de una nueva organización política: la Monarquía hispana. En las Cortes de Toledo de 1560 asistió Felipe II con todos los miembros de su familia; en ellas se juró heredero al príncipe Carlos y se presentó a la nueva reina, Isabel de Valois, tercera esposa de Felipe II, todos ellos con sus casas respectivas. A partir de entonces se adaptaron las ordenanzas y etiquetas de dicha casa y los elementos que la conformaban aparecieron con claridad<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> “Lo que agora se ha de consultar para lo que toca al servicio del príncipe” (AGS, CSR, leg. 35, núm. 28). Véase también el trabajo de Félix Labrador Arroyo, “Las dimensiones de la Casa de la emperatriz Isabel”, en: José Martínez Millán (dir.), *La Corte de Carlos V*, I, pp. 93-97.

<sup>27</sup> AGS, E, leg. 45, núm. 282. Santiago Fernández Conti, “La proyección del príncipe Felipe. Viajes y regencias en la corte hispana”, en: José Martínez Millán (dir.), *La Corte de Carlos V*, II, pp. 103-109.

<sup>28</sup> Cristóbal Calvete de la Estrella, *Viaje del felicísimo del muy alto y muy poderoso Príncipe don Phelipe*. 1549 (Reedición. Madrid 2001).

<sup>29</sup> AGS, E, leg. 45, núm. 282. Santiago Fernández Conti, “La proyección del príncipe Felipe. Viajes y regencias en la corte hispana”, en: J. Martínez Millán (dir.), *La Corte de Carlos V*, II, pp. 103-109.

Cristóbal Calvete de la Estrella, *Viaje del felicísimo del muy alto y muy poderoso Príncipe don Phelipe*. 1549 (Reedición. Madrid 2001).

Al año siguiente, Felipe II asentó de manera definitiva la corte en Madrid y fue entonces cuando apareció la *Casa de los Caballeros Pajes* de manera clara y con la función que se le encomendó. En 1570 se compraban las casas pertenecientes a don Felipe de Guevara, en la que se estableció dicha institución que acogió a los doce pajes, número estipulado<sup>30</sup>. Para su gobierno, el caballero mayor, el prior don Antonio de Toledo, extendió una *Orden e instrucción para el ayo de los pajes de su Majestad del modo cómo se había de gobernar la casa en buena disciplina y los pajes de ella*<sup>31</sup>. Estas “Ordenanzas” pretendían implantar una educación e ideología castellana, propia del grupo de letrados que configuraba institucional e ideológicamente la Monarquía hispana, en base a unos valores y a una idea de “Monarquía Universal” castellana.

## 2.2. *La Casa de Pajes durante el siglo XVII*

Al comenzar el siglo XVII, la Monarquía hispana experimentó una gran transformación. La complejidad institucional que había alcanzado la Monarquía y los numerosos gastos (sobre todo en guerras) que había originado, suscitaron grandes necesidades económicas de la Monarquía que Felipe III trató de reducir gastos en la casa real. Las Cortes de Castilla de 1617, a través del procurador de la ciudad de Córdoba, Baltasar de Góngora, manifestaron al monarca la lista de males que agobiaban al Reino, entre los que destacaba: incremento del doble de los servidores de las casas reales desde la muerte de Felipe II, los cuantiosos desembolsos en mercedes, la importancia de los productos extranjeros en perjuicio de los castellanos, etc. Tales quejas calaron profundamente en el ánimo del monarca y del gobierno, pues, antes de ser apartado del poder, el duque de Lerma envió un billete al presidente del Consejo de Castilla para que librase a Castilla del colapso<sup>32</sup>. El 1 de febrero de 1619, el Consejo de Castilla respondió a través del famoso letrado Die-

---

<sup>30</sup> José M. Barbeito, *El Alcázar de Madrid*. Madrid 1992, p. 62.

<sup>31</sup> Biblioteca Palacio Real de Madrid (BPRM), *Etiquetas de palacio*, II/578, fols. 320-327. Transcrita por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes: su historia y su proyecto educativo en la España de la Ilustración*. Universidad de Valladolid 2012, pp. 465-468.

<sup>32</sup> *La Junta de Reformación. Documentos procedentes del Archivo Histórico Nacional y del General de Simancas, 1618-1625*. pp. 379-408, doc. IV. M. Weiser, “The Decline of Castile Revisited: the Case of Toledo”. *The Journal of European Economic History* 2 (1973), pp. 614-640.

go Corral de Arellano<sup>33</sup>. La reforma de la casa real y el ahorro de gastos siempre estuvieron presentes como elementos imprescindibles para solucionar el mal de la Monarquía. De acuerdo con estas opiniones, para el monarca, parecía ineludible realizar nuevas ordenanzas que -sin tocar la casa de Castilla- ahorrara presupuesto en la casa de Borgoña; pero Felipe III murió antes de poder llevarlas a cabo.

A la semana siguiente de subir al trono Felipe IV, le presentaron un escrito titulado, “Lo que Su Majestad debe executar con toda brevedad y las causas principales de la destrucción de la Monarquía”<sup>34</sup>, en el que se afirmaba que la corrupción era uno de los males mayores de la Monarquía y si no quería que sucediera como en tiempos de su padre, debía de actuar de inmediato, expulsando del gobierno a los personajes que eran el núcleo de todo este mal. Para solucionar el problema, el nuevo gobierno creó una Junta de Reформación con el cometido de elevar la moral pública<sup>35</sup>. La Junta, formada por diez miembros (debía reunirse todos los domingos en casa del presidente del Consejo de Castilla, Fernando de Acevedo<sup>36</sup>) emitió una o dos consultas, pero acabó extinguiéndose; sin embargo, infundió gran miedo al ordenar que todos cuantos hubieran tenido algún cargo desde 1603 en adelante, presentaran un inventario de sus bienes para ver si se habían enriquecido fraudulentamente a costa de la Corona. No obstante, los problemas más importantes seguían siendo, la reducción de gastos que la Monarquía empleaba en guerras y el recorte de presupuesto de la casa real.

Para solucionar el primer problema, esto es, buscar ingresos para fortalecer la hacienda real, el conde de Olivares propuso una serie de reformas expresadas en una larguísima carta (fecha da el 20 de octubre de 1622<sup>37</sup>) a las ciudades con representación en Cortes, en la que les solicitaba, por una parte, el mantenimiento de 30.000 soldados durante seis años a razón de a seis ducados por mes a cada soldado y, por otra,

---

<sup>33</sup> La autoría de Corral es confirmada por Fernández Navarrete, *Conservación de Monarquías*, p. 21. Sobre el personaje, Luis Corral y Maestro, *Don Diego Corral y Arellano y los Corrales de Valladolid*. Valladolid 1905, p. 40. *Junta de Reформación*, p. 29.

<sup>34</sup> AHN. Estado, lib.832.

<sup>35</sup> Gregorio Céspedes y Meneses, *Historia de don Felipe IV, Rey de España*. Barcelona 1634, fol. 35. BNM, ms. 18670, cédula real de creación.

<sup>36</sup> Ángel González Palencia, “Quevedo, Tirso y las comedias ante la Junta de Reформación”. *Boletín de la Real Academia española* 25 (1946), pp. 43-86.

<sup>37</sup> La carta se encuentra en: *La Junta de Reформación. Documentos procedentes del Archivo Histórico Nacional y del General de Simancas, 1618-1625*. Valladolid 1932, pp. 379-408, transcritos por A. González Palencia.

establecer una red de Erarios y Montes de Piedad de acuerdo a un esquema distinto del acordado en las Cortes que se celebraron en Madrid durante 1598 a 1603<sup>38</sup>.

En cuanto al segundo problema, la reforma de la casa real, se trató de solucionar con la promulgación de unas nuevas ordenanzas. El 14 de septiembre de 1622, Felipe IV ordenaba reunir una Junta de Mayordomos, compuesta por el conde de Arcos, el marqués de las Navas y el conde de la Puebla, para reformar el gasto de la casa de Borgoña. Las conclusiones fueron presentadas al monarca el 17 de octubre de 1622. Aunque se habían visto papeles del gasto y modo de proceder en tiempos de Felipe III, en la introducción a dichas conclusiones se afirmaba que la referencia y modelo seguido para reformar la casa de Borgoña había sido el servicio de dicha casa en tiempos del rey Felipe II, con la que se quería imponer tanto en número de servidores como en el gasto de la misma<sup>39</sup>. Felipe IV no disimulaba cuál había sido su intención a la hora de realizar las nuevas *Ordenanzas* generales de 1624:

“El empeño en que hallé las rentas de mis reinos cuando entré en ellos i las grandes ocasiones de gasto que se han ofrecido después acá con haber sido necesario crecer mis armadas por los muchos enemigos que andan en la mar y acudir a Ytalia y Alemania y otras partes precisas y la falta de hacienda que hay para tantas cosas a obligado a poner todos los medios posibles para tenerla y siendo uno de ellos la reformatión de los gastos que no fueren precisos para poderlo disponer mejor he tenido por conveniente empezar por mi casa y así he resuelto que se reforme en ella lo siguiente”<sup>40</sup>.

Pero más allá de los problemas económicos, la Monarquía estaba experimentando una transformación ideológica -durante las primeras décadas del siglo XVII- que afectaba a su razón de existir y a la justificación de su actividad política. La “Monarquía Universal” del siglo XVI

---

<sup>38</sup> Sobre el contexto, Antonio Domínguez Ortiz, *Política y Hacienda de Felipe IV*. Madrid. Pegaso 1983, pp. 19-33. ID., *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII*. Madrid. Instituto de Estudios Fiscales 1984, pp. 41-43. Felipe Ruiz Martín, *Las finanzas de la Monarquía hispánica en tiempos de Felipe IV (1621-1665)*. Madrid. Real Academia de la Historia 1990, pp. 37-41.

<sup>39</sup> “y siempre que nos referimos a lo que ayer de número de criados, gages y raciones en el tiempo passado, se eniende el de su Majestad el Rey don Felipe segundo, que esté en el cielo”. (AGP. Administrativa, leg. 928).

<sup>40</sup> BNE, ms. 18716/43: “Reformatión de la Casa Real hecha en el año de 1624” p. 2<sup>o</sup>”. (tachada la numeración 63-70 y sustituida por ff. 17-24). Madrid, 7 de febrero de 1624.



se convirtió en “Monarquía Católica” durante el siglo XVII<sup>41</sup>. La nueva ideología afectó, sin duda, al contexto cortesano y a la forma de valorar y servir las distintas autoridades (eclesiásticas y reales) que estaban en la corte. Resulta lógico que, durante el reinado de Felipe IV, la *Casa de Pajes* cobrara una atención especial, sobre todo desde que el Conde Duque de Olivares fuera nombrado caballero mayor.

Según Alejandro López Álvarez, existieron tres grandes reformas de la caballeriza real durante el siglo XVII: la reforma de 1631-1640 y las de la Casa de los pajes de 1639 y de 1662. En efecto, las ordenanzas de la Caballeriza componen un conjunto homogéneo y a la vez bastante complejo de instrucciones que vieron la luz, en su mayor parte, entre 1630 y 1640, justamente, cuando se realizaron el resto de reformas de la casa real, que dieron lugar a las etiquetas de 1647 (publicadas en 1651).

El 30 de abril de 1639 promulgaba nuevas “Ordenanzas”: *Instrucción nueva para el gobierno de la Casa de los Pajes de su Magestad que se ha de guardar inviolablemente desde el año 1639 en adelante*<sup>42</sup>. Lo que el Conde Duque pretendió, fue dar una educación adecuada a los ideales de la “Monarquía Católica” a los servidores reales: “Se tomó muy en serio su responsabilidad en la casa de pajes de palacio, y en 1639 redactó unas nuevas instrucciones para su educación, según las cuales habían de someterse a una disciplina académica y militar de una intensidad monástica”<sup>43</sup>. Formaban parte de un amplio proyecto de educación de los servidores reales, que se gestó en la década 1630, entre cuyas medidas se encuentra la fundación del Colegio Imperial de Madrid en 1625<sup>44</sup>. Estos personajes eran hijos y parientes de familias relevantes de los distintos territorios de la Monarquía (no necesariamente títulos nobiliarios) o de servidores de alto grado en la administración de

---

<sup>41</sup> José Martínez Millán, “La Monarquía católica como entidad política”, en, José Martínez Millán y Manuel Rivero Rodríguez (Dirs), *La Corte de Felipe IV (1621-1665). Reconfiguración de la Monarquía Católica*. Madrid. Polifemo 2017, III/1, pp. 265-318.

<sup>42</sup> Real Academia de la Historia (RAH), ms 9/633, fols. 361-367. Existe una copia, fechada el 12 de abril de 1644, en AHN. Nobleza, Frías, caja 880/68; citada por Alejandro López Álvarez, “La Caballeriza”, en José Martínez Millán y José E. Hortal Muñoz (Dirs), *La Corte de Felipe IV (1621-1665). Reconfiguración de la Monarquía Católica*. Madrid. Polifemo 2015, I/2, p. 853, transcrita en, *Ibid*, tomo II, pp. 190-201.

<sup>43</sup> RAH. Salazar K-8, fols. 361-367.

<sup>44</sup> John H. Elliott, *El Conde Duque de Olivares. El político en una época de decadencia*. Barcelona. Crítica 1990, cap. 5. José Simón Díaz, *Historia del Colegio Imperial de Madrid*. Madrid 1952, I. pp. 25 ss

la casa real o Monarquía, de manera que -se puede afirmar- que los pajes constituían una forma de integrar la heterogénea sociedad, de una Monarquía tan variada de reinos y territorios, a través del servicio al rey<sup>45</sup>.

El profesor Elliott se dio cuenta de la importancia de este memorial y del afán que mostró Olivares en la educación de los pajes, por lo que estudió la *Instrucción*. Según el profesor inglés, el memorial fue redactado en dos momentos: la primera parte en 1632, después añadió otros artículos en 1635. Ambas partes fueron remitidas a una Junta compuesta por el duque de Villahermosa, don Carlos Colonna, el marqués de Valparaíso, don Antonio de Contreras y don Francisco Castellví, regente valenciano del Consejo de Aragón, actuando de secretario Francisco de Calatayud<sup>46</sup>. Estas ordenanzas para la Casa de los pajes estuvieron vigentes hasta 1662.

La Instrucción nueva para el gobierno de la Casa de los Pajes de su Majestad fue dada el 30 de abril de 1639. En ella, don Gaspar dejaba constancia de su pensamiento: la mejora de la Monarquía había de venir por una radical reformatión de la enseñanza de estos jóvenes. Mucho más allá de una mera reforma de una sección de la Caballeriza, las ordenanzas del valido formaban parte de una amplia estrategia de reforma educacional que se gestó en la década de 1630<sup>47</sup>. El plan del Conde Duque proponía la creación de una serie de academias militares semejantes a las existentes en otras monarquías europeas. Es probable que don Gaspar tuviera noticias de algunas de estas instituciones, especialmente de la francesa de Pluvinel. En ella, la mayoría de los jóvenes entraban a los 14 o 15 años después de recibir cierta educación literaria con un ayo o en un colegio. Allí aprendían algo de matemáticas

---

<sup>45</sup> El propio maestro de armas lo afirmaba en 1628, que los pajes eran “caballeros de diversas provincias y naciones” (AGP. Personal, caja 928/1). Un breve estudio prosopográfico de los personajes que entraron a pajes durante el período del Conde Duque y la labor que desempeñaron en la Monarquía posteriormente en, Alejandro López Álvarez, “La Caballeriza”, en: José Martínez Millán y José E. Hortal Muñoz (Dirs), *La Corte de Felipe IV (1621-1665). Reconfiguración de la Monarquía Católica*, I/2, pp. 967-984.

<sup>46</sup> Alejandro López Álvarez, “La Caballeriza”, p. 855.

<sup>47</sup> Alejandro López Álvarez, “La Caballeriza”, pp. 853-880, el autor realiza un completo análisis de los proyectos del Conde Duque en torno a la educación de los jóvenes nobles y del papel que debían desempeñar en la Monarquía. También, Richard L. Kagan, “Olivares y la educación de la nobleza española, en: J. Elliott y Ángel García Sanz (Coords), *La España del Conde Duque de Olivares*. Universidad de Valladolid 1990, pp. 225-247.

y geografía para conocer los rudimentos de la geografía y el arte militar, aunque parece que la mayor parte del tiempo se dedicaba a las artes caballerescas, como cabalgar, bailar, esgrimir y saltar. Un antecedente anterior habían sido las academias dedicadas a la enseñanza de nobles aparecidas en Italia desde mediados del siglo XVI<sup>48</sup>.

Por cédula real, fechada el 10 de diciembre 1661, Felipe IV nombraba caballero mayor a don Fernando de Borja, por muerte de don Luis Méndez de Haro. Borja tenía gran experiencia en al caballeriza porque, desde 1652, venía desempeñando el mismo cargo en la caballeriza de la reina. El 17 de agosto de 1662, el caballero mayor extendía unas nuevas ordenanzas para *La Casa de los pajes de su Mgd. Instrucción de lo que se a de observar en la dicha casa, dada en 17 de agos. de 1662, por el sr. Don Fernando de Borja, caballero mayor*<sup>49</sup>. Resulta muy importante tener en cuenta la corriente religiosa y política de don Fernando, muy cercana a la “Escuela de Cristo”, que pretendía una espiritualidad radical dentro de la religiosidad practicada en la “Monarquía Católica” y cuyas normas de conducta estaban basadas en estos principios religiosos<sup>50</sup>. Detrás de las instrucciones de 1662 no parece que había intento alguno de hacer una escuela cortesana que fuera referencia de un movimiento de renovación de la educación de la nobleza española, más bien, la constatación de que los tiempos eran otros y de que convenía dar nuevas normas para la Casa porque las Ordenanzas de 1639 no se podían cumplir u obedecían a otra mentalidad.

Ya en el reinado de Carlos II se promulgó un reglamento en 1687 (que aún seguía en vigor cuando subió al trono Felipe V) para la *casa de pajes*, en el que no fijaba de manera clara el número de pajes que debía existir, si bien se recomendaba 24<sup>51</sup>. Lo más importante es que, a partir de esta fecha, se conservan los inventarios de los libros que había en la

---

<sup>48</sup> El profesor Elliott señala que hubo ciertos antecedentes entre los que hay que recordar la academia de matemáticas dirigida por Juan de Herrera y comenzada en 1583, que había pasado a manos de los jesuitas del Colegio Imperial.

<sup>49</sup> BNE, ms 18716/36, fols, 32-37, José Martínez Millán y Manuel Rivero Rodríguez (Dirs), *La Corte de Felipe IV (1621-1665). Reconfiguración de la Monarquía Católica*. transcrita en tomo II (en CD), pp. 210-212.

<sup>50</sup> José Martínez Millán, “La Monarquía Católica”, en: José Martínez Millán y José E. Hortal Muñoz (Dirs), *La Corte de Felipe IV (1621-1665). Reconfiguración de la Monarquía Católica*, III/1, pp. 265 ss. Sobre la Escuela de Cristo, el mejor estudio, sin duda, es el de Fermín Labarga García, *La Santa Escuela de Cristo*. Madrid. BAC 2013.

<sup>51</sup> AGP. Sección Histórica, caja 51, tomo II. Citado por Miguel Á. Gacho Santamaría, *Las reales caballerizas en el Antiguo Régimen*, p. 360. También, AGP. Reinados. Carlos III, caballerizas, leg. 488.

escuela lo que permite constatar la evolución de su educación: *Memoria de los instrumentos matemáticos, libros y otras cosas que necesitan los maestros de los caballeros pajes de su majestad para alicionarlos y de otros géneros de que se han de componer los juegos para sus divertimentos*<sup>52</sup>. Estos inventarios de libros resultaron frecuentes desde esta fecha hasta el final de la casa de pajes a principios del siglo XIX y han sido utilizados por Arantxa Domingo Malvadi para realizar un excelente y renovador estudio sobre la evolución de la educación de los pajes<sup>53</sup>. Examinando la relación de libros de 1687, se observa que solo contiene un libro de geometría<sup>54</sup> del jesuita José de Zaragoza (1627-1679), el resto eran libros de autores clásicos (Cicerón, Virgilio, Ovidio) o religiosos (san Jerónimo, concilio de Trento, etc.). Además, se observa que se enseñaba a los pajes a tocar la guitarra, danzar y manejar la espada; es decir, aún se mantenía la educación cortesana clásica.

### **3. El ocaso de la Corte. La transformación de la casa real durante el siglo XVIII**

La Monarquía española durante la Edad Moderna no fue una entidad política centralizada con leyes e instituciones comunes en todos los territorios que la compusieron. Todo lo contrario, fue una yuxtaposición de reinos, en los que cada uno conservó su propia organización política y administrativa conforme se fueron uniendo (desde el siglo XV), bien por herencia o por conquista, que estaban bajo la jurisdicción de un mismo monarca<sup>55</sup>. Esto significó que no solo existieron instituciones y legislación diferentes, sino también que cada reino mantuvo su propia casa real y su corte aunque el rey no residiera permanentemente en ellos (esta deficiencia venían a llenarla los virreyes). La diversidad de casas reales -no solo cada reino mantuvo su propia casa, sino que en la corte de la Monarquía (Madrid), el rey tenía que compaginar la casa de Castilla, que era la del reino más poderoso, la casa de Borgoña, que representaba a la dinastía, y alguna sección de la de Aragón desde los tiempos de Fernando el Católico- llevó a numerosos enfrentamientos entre los ser-

---

<sup>52</sup> AGP, reinados. Carlos II, caja 72, exp. 4.

<sup>53</sup> Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, apéndice 6. 2 (transcribe el documento) y en el apartado 3. 1, hace un análisis de mismo.

<sup>54</sup> *Geometría especulativa, y práctica de los planos sólidos*. Valencia 1671

<sup>55</sup> Para la composición de la Monarquía, Manuel Rivero Rodríguez, *La edad de oro de los virreyes*. Madrid. Akal 2011.

vidores de las distintas casas, al mismo tiempo que suponía un gasto desmesurado para las rentas de la corona<sup>56</sup>.

La crisis económica y política que se produjo durante el reinado de Felipe IV indujo al conde duque de Olivares y al Consejo de Hacienda, primero a reformar la casa del rey para ahorrar gastos y, después, a intentar suprimir la casa de Castilla<sup>57</sup>; es decir, a dejar una sola casa en Madrid. El propio monarca impidió este proceso, pues era consciente, en primer lugar, que esa era la forma en que estaba compuesta su Monarquía (reinos con sus casas reales), pero, en segundo lugar, porque en esto consistía el “sistema cortesano”: la integración de las elites sociales en el servicio real conllevaba la concesión de alguna renta a los servidores. Con todo, a partir de entonces, la reducción de las casas reales (lo que significaba la reestructuración de la organización de la propia Monarquía) ya no desapareció del pensamiento de los gobernantes. En tiempos de Carlos II se habían realizado rigurosas reformas en orden a reducir gastos de las casas reales<sup>58</sup>. Felipe V, desde que supo su nombramiento como futuro rey de España, pensó en transformar la casa real<sup>59</sup>; ya, en 1701, propuso una profunda reforma que reducía el número de servidores de la casa real sustancialmente<sup>60</sup>; por su parte, el cardenal Alberoni trató de suprimir la casa de Castilla en el proyecto que redactó en 1717-1718. Sin embargo, la reforma recibió la oposición de los sectores sociales que apoyaban la permanencia de la casa de Castilla como entidad individual, que encarnaba los ideales políticos de dicho reino y las glorias tradicionales; de hecho, cuando en 1724 Luis I asumió el

---

<sup>56</sup> Un resumen de la evolución de la casa real en, José Martínez Millán, “Corte y casas reales en la Monarquía hispana: la imposición de la casa de Borgoña”. *Obradoiro* 20 (2011), pp. 13-42.

<sup>57</sup> José Martínez Millán, “La casa de Castilla durante el reinado de Felipe IV”, en: Andrés Gamba Gutiérrez y Félix Labrador Arroyo (Coords), *Evolución y estructura de la Casa Real de Castilla*. Madrid. Polifemo 2010, I, pp. 297-384. Asimismo, la obra colectiva dirigida por José Martínez Millán y José E. Hortal Muñoz (Dirs), *La corte de Felipe IV (1621-1665)*. *La reconfiguración de la Monarquía Católica*. Madrid. Polifemo 2016, vol. 1º.

<sup>58</sup> AGP. Administrativa, legs. 341 y 342 se encuentra la reforma de la Casa de Castilla en Carlos II (1666-1669). Han sido estudiadas por Marcelo Luzzi Traficante, “La casa de Borgoña ante el cambio dinástico y durante el siglo XVIII (1680-1761)”, en José E. Hortal Muñoz, Félix Labrador Arroyo (Edits), *La casa de Borgoña: la casa del rey de España*. Lovaina 2014, pp. 129-173.

<sup>59</sup> El tema ha sido estudiado exhaustivamente por Marcelo Luzzi Traficante, *La transformación de la Monarquía en el siglo XVIII. Corte y casas reales de Felipe V*. Madrid. Polifemo 2016.

<sup>60</sup> AGP. *Reinados. Felipe V*, leg. 340, caja 1ª. Fechada en El Retiro, a 20 mayo 1701.

trono, impuso para su servicio la casa de Castilla, lo que sorprendió a la corte y a sus padres<sup>61</sup>. Su prematura muerte hizo que su casa se disolviera y que volviese a instaurarse la que tenían sus padres. No obstante, las guerras en que estaba sumida la Monarquía y el traslado de la corte a Sevilla (donde permaneció entre 1729 y 1733), provocaron una serie de gastos que llevaron a la bancarrota de 1739<sup>62</sup>. El problema económico que ocasionaba la casa real ya venía desde los últimos años del reinado de Felipe V, cuando la hacienda real se sintió acuciada por una serie de gastos que dieron lugar a la bancarrota de 1739. Este suceso demostró claramente que el sistema hacendístico de la Monarquía (que aún mantenía estructuras de los Austria) no podía seguir manteniéndose con los mecanismos tradicionales. En consecuencia, un equipo de gobernantes reformistas se propuso establecer nuevas estructuras económicas que fijasen con claridad los gastos de los distintos departamentos de la Monarquía y, sobre todo, de establecer unas fuentes de ingresos justas, fiables y seguras de cobrar con el fin de que no se repitiera nunca más tan caótica situación financiera<sup>63</sup>.

En el mes de mayo de 1739, el Secretario del Despacho Universal de Hacienda, Iturralde, ordenó a los jefes de sección de la casa real que realizasen un nuevo reglamento para cada una de ellas con “el objeto de poner orden en la administración y realizar las mayores economías posibles”<sup>64</sup>. El cambio de Iturralde en la Secretaría de Hacienda por Ver-

---

<sup>61</sup> Marcelo Luzzi Traficante, “La revitalización de la Casa de Castilla durante el reinado de Luis I”, en, Andrés Gamba Gutiérrez y Félix Labrador Arroyo (Coords), *Evolución y estructura de la Casa Real de Castilla*. Madrid. Polifemo 2010, I, pp. 495-614.

<sup>62</sup> Pablo Fernández Albaladejo, “El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones”. *Moneda y Crédito* núm. 122 (1977), pp. 49-55. José Jurado Sánchez, “Los viajes reales en la Edad Moderna. La visita de Felipe V y su corte a Badajoz y Andalucía (1729-1733)”. *Actas del II congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba 1994, III, pp. 541-557. José M. Morillas Alcázar, *Felipe V e Isabel de Farnesio en Andalucía. El traslado de la Corte a Sevilla (1729-1733)*. Sevilla 1996. La formación de la casa real en Sevilla, Marcelo Luzzi Traficante, *La transformación de la Monarquía en el siglo XVIII. Corte y Casas Reales de Felipe V*, pp. 261-264. María V. López-Cordón Cortezo, “la praxis política durante el lustro real”, en: Nicolás Morales y Fernando Quiles García (Coords), *Sevilla y Corte. Las artes y el lustro real (1729-1733)*. Madrid. Casa de Velázquez 2010, pp. 59-70.

<sup>63</sup> Ildelfonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*. Huelva 1998. Carlos Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*. Madrid. Instituto de Historia y Cultura Naval 2006.

<sup>64</sup> Carlos Gómez Centurión y Juan A. Sánchez Belén, “La Hacienda de la Casa del Rey durante el reinado de Felipe V”, en: Carlos Gómez Centurión y Juan A. Sánchez

des Montenegro, miembro de la facción cortesana “española”, frustró la reforma<sup>65</sup>. Poco después de su acceso a la Secretaría de Hacienda, el marqués de la Ensenada emprendió la reforma de las casas reales, en 1743, tratando de llevar a la práctica las ideas reformistas asumidas en la escuela de José Patiño, a saber, fijar los gastos anuales y aplicar un conjunto de fondos económicos que enjugasen tales gastos, que serían administrados por los respectivos jefes de Palacio<sup>66</sup>. Para Menéndez Rexach, las obligaciones que tenía la casa real eran las siguientes (en reales de vellón):

Real Cámara	1.245.096
Casa del Rey	3.566.460
Casa de la Reina	10.790.199
Caballeriza del Rey	1.861.332
Caballeriza de la Reina	984.000
Reales Alcaydías	204.168
Consignaciones en Correos y otros efectos ...	3.107.105
Sitios Reales	5.300.000
<i>Total</i>	<i>27.058.360</i> <sup>67</sup>

No resulta extraño que, en la “*Representación ... sobre el estado el Real Erario y sistema y método para el futuro*” que Ensenada planteó a Fernando VI, el 18 junio 1747, al referirse a las necesidades urgentes de reformar la economía de las casas reales decía:

---

Belén, *La herencia de Borgoña. La hacienda de las reales casas durante el reinado de Felipe V*. Madrid. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales 1998, p. 42.

<sup>65</sup> Amalia Descalzo Lorenzo y Carlos Gómez Centurión, “La Hacienda de la Capilla Real durante el Reinado de Felipe V”, en: Carlos Gómez Centurión y Juan A. Sánchez Belén, *La herencia de Borgoña. La hacienda de las reales casas durante el reinado de Felipe V*, pp. 140-146. Como el greffier del Bureo señaló en una nota, el “Reglamento de 16 julio 1739. No tuvo efecto este reglamento y en el año 1749 se expidieron los correspondientes de Casa, Cámara y Capilla” (AGP. Administración General, leg. 939, caja 3).

<sup>66</sup> Lo explica con claridad, Ángel Menéndez Rexach, “La separación entre la casa del rey y la administración del Estado (1814-1820)”, p. 58. Las consignaciones asignadas en, AGP. Sección Histórica, caja 9 y AGP. Reinados, Felipe V, leg. 287.

<sup>67</sup> Ibid, p. 60. Para Gómez-Centurión, la deuda de la casa real (desde 1734 a 1743) ascendía a 25.840.321 reales, tomando también como fuente AGP. Sección Histórica, caja 9, citado en Carlos Gómez Centurión, “La reforma de las casas reales del marqués de la Ensenada”. *Cuadernos de Historia Moderna* 20 (1998), p. 61.

“En las casas y caballerizas reales hay exceso de individuos supernumerarios, duplicación de oficinas, gastos no necesarios, desórdenes y abusos, que V. M. mismo presume, pues su gran justificación y amor al vasallo le ha inducido a examinar algunos y a remediarlos con admiración y aplauso de cuento lo hemos entendido”<sup>68</sup>.

En efecto, la muerte de Felipe V, en julio de 1746, llevó consigo un cambio profundo en el gobierno de la Monarquía española: el gobierno, durante el reinado del primer Borbón, con frecuencia, estuvo en manos de grupos italianos, franceses, flamencos e, incluso, vasco-navarros, excluyendo de los cargos cortesanos a la “nobleza hispana”<sup>69</sup>; pero además (característica que se repitió durante todo el siglo XVIII), la corte del Príncipe de Asturias siempre sirvió para reunir al grupo opositor de manera que cuando llegaba al poder, por muerte del rey titular, ya estaba formado el nuevo gobierno. Esto fue lo que sucedió con la subida al trono de Fernando VI, que el “partido español” se hizo con la dirección de gobierno mientras que los grupos cortesanos del reinado anterior pasaron a la oposición. El nuevo gobierno (ya desde enero de 1747) presentó una nueva imagen en torno a dos personajes claves: José de Carvajal<sup>70</sup>, secretario de Estado (en sustitución del patrón de la facción vasco-navarra, don Sebastián de la Cuadra, marqués de Villadarias) y don Zenón de Somodevilla<sup>71</sup> (marqués de la Ensenada, que fue nombrado Secretario de Hacienda, Guerra, Marina e Indias). A ellos se unió el jesuita Rávago, nombrado confesor de Fernando VI<sup>72</sup>. La gestión de este equipo dio una nueva fisonomía a la gestión administrativa hasta el

---

<sup>68</sup> Antonio Rodríguez Villa, *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada*. Madrid 1878, p. 46.

<sup>69</sup> Antonio Domínguez Ortiz, *sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona. Ariel 1976, pp. 25-103. J. Fernández García. María A. Bel Bravo, José M. Delgado Barrado (Coords), *El cambio dinástico y sus repercusiones en la España del siglo XVIII*. Universidad de Jaén 2000 (especialmente el trabajo de Delgado Barrado), Julio Caro Baroja, *La hora de Navarra*. Pamplona. Príncipe de Viana 1969.

<sup>70</sup> En los últimos años ha surgido una gran cantidad de bibliografía sobre este personaje, J. Molina Cortón, *José de Carvajal. Un ministro para el reformismo borbónico*. Cáceres 1999. José M. Delgado Barrado, *El proyecto político de Carvajal. Pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid. CSIC 2001. ID, *José de Carvajal y Lancaster. Testamento político o idea de un gobierno católico (1745)*. Córdoba 1999.

<sup>71</sup> José L. Gómez Urdáñez, *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida 1996. Antonio Rodríguez Villa, *Don Zenón Somodevilla, marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*. Madrid 1878.

<sup>72</sup> José F. Alcaraz *Jesuitas y reformismo. El padre Francisco Rávago (1745-1755)*, Valencia 1995, pp. 45-50.



punto que ha pasado a la historia como el “nuevo estilo político”<sup>73</sup>. Una de las preocupaciones fundamentales del nuevo equipo de gobierno fue la reforma y reconfiguración de la casa real, institución que aún constituía, en buena parte, el núcleo organizativo de la Monarquía.

El profesor Menéndez Rexach, en su tesis doctoral de hace ya muchos años<sup>74</sup>, analizaba la evolución de la estructura de la casa real de la Monarquía española, precisamente desde la que efectuó el marqués de la Ensenada en 1749 hasta la segunda República (1931), basándose para ello en las ordenanzas de la casa que desde entonces se hicieron periódicamente y en las plantas de oficiales, pero sin tener en cuenta el influjo de los movimientos político-sociales que inducían a que se produjeran tales cambios (conceptualizados en las diversas ordenanzas publicadas), ni a analizar los cambios experimentados paralelamente en los diversos “ramos” de la casa real (capilla, cámara, etc.), ni prestar atención a las etiquetas que se fijaron en dicho período (que en buena parte son las que se guardan, con algunas variantes, en la actualidad); es decir, se trataba de un análisis institucional, completo y riguroso, que resulta fundamental para el tema que nos ocupa y que los numerosos estudios posteriores, que se han realizado sobre la casa real durante el siglo XIX no lo han alterado<sup>75</sup>. De lo que no es consciente el profesor Menéndez, sin duda porque el objetivo de su tesis se centra en “La jefatura del Estado durante la Monarquía constitucional”, es de que el cambio realizado por el marqués de la Ensenada en 1749 en la casa real, constituyó la ruptura del “sistema cortesano”, cuyo núcleo y motor era la casa real.

El sistema cortesano se basaba en unas estructuras distintas de las Monarquías constitucionales del siglo XIX. Su justificación filosófica se basaba en la filosofía práctica clásica (Aristóteles), que consideraba al hombre “como un animal social” y a la familia como célula o elemento más elemental de la organización social. De acuerdo con estos principios, el príncipe gobernaba sus reinos de acuerdo a como un *pater de familias*, condensada en el conjunto de saberes que encerraba la *oecconomica*. Esto significaba dos cosas: primera, que la casa real era el

---

<sup>73</sup> María D. Gómez Molleda, “Viejo y nuevo estilo político en la corte de Fernando VI”. *Eidos* 6 (1957), pp. 43-76.

<sup>74</sup> Ángel Menéndez Rexach, *La jefatura del estado en el derecho público español*. Universidad Autónoma de Madrid. Facultad de Derecho (tesis doctoral) 1978, 2 vols. Posteriormente se publicó, pero resumida.

<sup>75</sup> Ángel Menéndez Rexach, “La separación entre la casa del rey y la administración del Estado (1814-1820)”, *Revista de Estudios Políticos* (Nueva Época) 55 (1987), pp. 55-121.

núcleo desde donde se articulaban las relaciones de poder por el reino; segunda, que las relaciones de poder se fundamentaban en relaciones no institucionales, esto es, en relaciones personales (de parentesco, patronazgo, clientelismo o costumbre), que utilizaban las mercedes y favores como medio de mantener cohesionada la sociedad en torno al monarca.

Como resulta fácil de deducir, semejante sistema de articular los reinos llevaba en su esencia la fecha de caducidad: en el momento que no pudiera ejercer sus funciones de patronazgo y no pudiera mantener económicamente el normal desarrollo de las actividades políticas. Desde entonces, la propia casa se convirtió en un elemento del Estado, al que se le asignaba un presupuesto para cubrir sus gastos, habiendo desaparecido su capacidad de patronazgo y clientelismo, en definitiva, de conceder mercedes.

Para Ensenada era necesario fijar el número de servidores, por lo que exigía que se fijase “el número en cada una [clase de oficios] para saber cuántos y quiénes son los que exceden”, lo que significaba que el rey no podía hacer merced a nadie para introducirlo en el servicio de su casa, con lo que eliminaba el sistema clientelar en el que se basaba el sistema cortesano (concesión de oficios y mercedes). Para hacer más efectivo este control, proponía la reducción de las oficinas económicas a una o dos. Asimismo, recomendaba que hubiera un solo fiscal para toda la casa “Sujeto directamente V. M., como le hay y le debe haber en todo lo en que se reciben y distribuyen caudales de la Real Hacienda [...] Haga de dar las cuentas anualmente en el Tribunal de la Contaduría mayor, erigido para tomar todas las de la Monarquía”. En opinión de Ensenada, una de las causas fundamentales de este desajuste económico eran “Los Jefes [de los Departamentos de la Casa] actuales no son autores de todos los desórdenes, pero sí los testigos, y raro o ninguno remedian”. Y poco más adelante continuaba, “Ningún Jefe ha representado como debía y se les ha mandado por V. M., proponiendo los medios, que son bien fáciles de cortar abusos, que no dan sino quitan decencia a V. M.”<sup>76</sup>.

El plan de Ensenada implicaba la ruptura del sistema cortesano (es decir, las relaciones de mercedes y patronazgo), aunque no lo pretendiera, fue en la nueva organización de los Tribunales y Consejos, elementos fundamentales de la corte, que proponía:

“Los Tribunales, con especialidad los Consejos de Hacienda e Indias, y las más de las Secretarías, Contadurías y Tesorerías pade-

---

<sup>76</sup> Ibid., p. 47.

cen la misma enfermedad que las casas y caballerizas reales en el exceso de supernumerarios, de que Palacio es la principal causa, porque sin reparo se han dado plazas con título de doctales, a los que han casado con criadas y con hijas de criados, y a los criados por gremio, así como a algunos arrendadores o sus hijos por el distinguido mérito de haber prestado caudales, embebiendo créditos de mala calidad, y tirando de todo el interés de 8 por ciento y poco menos de conducción”<sup>77</sup>.

Concluía de forma rotunda, “he observado en todas las clases que se hace un particular estudio de inventar empleos y pretextos para acomodar gentes, pero no de buscar sujetos dignos de los empleos que vagen y precisa proveerlos”.

Los reglamentos de 18 de marzo 1749<sup>78</sup> iniciaron el camino de transformación de la estructura de la casa real, que culminó con el decreto de Fernando VII de 1814, no solo perdiendo el papel de núcleo de la organización de la Monarquía, sino asumiendo los perfiles y roles que iba a jugar en la Monarquía constitucional. Como ya dije anteriormente, la Monarquía hispana tenía diversas casas, siendo la principal de ellas la que representaba la dinastía, la casa de Borgoña. La ordenanza de Ensenada fusionó definitivamente las dos casas reales (Borgoña y Castilla), lo que supuso una transformación de la misma estructura de la Monarquía.

Como señala Menéndez Rexach (cuyo esquema copio a continuación), basándose en la *Novísima Recopilación*, la casa real no estaba vinculada a una sola s

Secretaría de Despacho sino que, de acuerdo con los asuntos, se distribuyó de la siguiente manera a partir del reinado de Fernando VI<sup>79</sup>:

- A la Secretaría de Estado correspondía «todo lo perteneciente a Sitios Reales, Bosques y Alcázares» (libro III, tít. VI, ley VII)<sup>80</sup>

---

<sup>77</sup> Ibid., p. 48.

<sup>78</sup> Existen diversas copias en AGP. También, en la BNE, ms. 4313, fols. 175-414. Las modificaciones de la Cámara y Capilla, AGP. Administración General, legs. 468 y 939.

<sup>79</sup> Ángel Menéndez Rexach, “La separación entre la casa del rey y la administración del Estado (1814-1820)”, p. 58.

<sup>80</sup> La Ley I, tít. X, libro III, confirma la atribución de estos negocios a la Secretaría de Estado. Esta Ley, que suprimió la Junta de Obras y Bosques Reales, a la que estaba atribuida la jurisdicción privativa en esta materia, determinaba que: «Todos los negocios económicos y gubernativos de mis Palacios, Alcázares, Sitios Reales y Casas de

- La Secretaría de Gracia y Justicia tenía a su cargo «el despacho de todo lo concerniente a mis Casas Reales, con la provisión de empleos de Gefes superiores, Gentiles-hombres de Cámara, Mayordomos de Semana y de todos los demás criados y dependientes de ellas, con el despacho de sus pretensiones» (libro II, tít. VI, ley VIII).
- La Secretaría de Hacienda despachaba «los sueldos, sobresueldos, pensiones y ayudas de costa que concediere a los individuos de mis Casas, Caballerizas Reales, y los empleos supernumerarios no comprendidos en reglamento... e igualmente las aprobaciones de los gastos de estas clases leyes.
- Finalmente, la Secretaría de Guerra tenía atribuido «todo lo que tenga y haga relación a la conservación, aumento o disminución de Tropas de mi Real Casa y Ejército, como a su servicio, régimen, movimiento y subsistencia en guarnición, cuarteles y campaña» (*ídem*, ley XI).

Ciertamente, a partir de entonces, no hubo separación entre la real casa y las Secretarías de Estado y del Despacho en cuanto a la tramitación de expedientes en toda clase de materias relativas a aquélla, pero, a mi juicio, lo más importante fue que tampoco hubo separación entre los recursos destinados a la real casa y los ingresos generales de la hacienda real; esto es, las rentas reales se aplicaron indistintamente a las de la casa real y a las de los diversos ramos de la administración.

No fue este el único cambio que experimentó la reforma de la casa real, el más importante, que complementaba a los anteriores, fue la creación de una superintendencia. Ensenada proponía al rey que se crease el cargo de superintendente de las casas reales. Parece que ya Alberoni había intentado esta solución en la reforma proyectada en 1719<sup>81</sup>. La superintendencia no constituía más que el control ministerial sobre la casa real, tal como había pretendido Patiño<sup>82</sup>. Ello significaba una gran modificación en la Junta de Bureo, pues, dejaba de ser el órgano de gobierno de las casas para continuar solamente con su función de adminis-

---

campo con sus bosques, sotos y términos, ... quedarán baxo mi inmediata protección, para manejarlos por medio de mi primer Secretario de Estado y del Despacho, C. Fernández-Espejo y José Martínez Cardos, *Primera Secretaría de Estado, Ministerio de Estado. Disposiciones Orgánicas (1705-1936)*, Madrid, 1972

<sup>81</sup> AGP. Reinados. Felipe V, legs. 214 y 337.

<sup>82</sup> Carlos Gómez Centurión, “La reforma de las casas reales del marqués de la Ensenada”, p. 72.

tración de justicia, implicaba que la casa de Borgoña como tal, y sobre todo su modo de gestión, se veía alterado; esto es, se generaba una nueva estructura, en la que el gobierno ya no dependía de los principales cargos tradicionales<sup>83</sup>.

“Muy señor mío. De la ordenanza hecha por v. e. para la casa del Rey se ha extendido la de que he dado noticia a v. e. especialmente en los artículos que tocan al empleo de mayordomo mayor y los que tratan del empleo de intendente y contador y artículos generales. En ellos va explicado lo que actualmente se practica en los oficios y en nada se oponen al método con que hoy se sirve, ni a las facultades de v. e. que si yo entendiera lo contrario sería el primero que lo advirtiese.

La novedad es solo el nombre de intendente, pero lo hallo más propio y regular habiendo de ponerse contador porque se ajusta al método con que se deben dirigir los encargos de cuenta y razón de casas reales a imitación de lo que practica en las provincial del reino y estando bajo la dirección y acuerdo de v. e. es indiferente sea contralor o llámese intendente.

Se le concede al empleo el carácter de mayordomo de semana porque así lo propuso v. e. para que haga esta servidumbre bajo sus órdenes como los demás de la clase y porque parece correspondiente para que esté más distinguido con este honor el que lo sirva.

Sabe v. e. que siendo este encargo mío sólo de comisión por el destino con que me ha honrado la piedad del Rey, no puede haber otro motivo que me interese a solicitar la aprobación de v. e. en este trabajo que es el mejor servicio de S. M. y ver en tiempo de v. e. establecido este regular método y si hubiese algún inconveniente, espero se sirva v. e. advertirmelo, mandándome cuanto sea a su agrado”.  
26 de octubre 1752. Pedro Gordillo.

Semejante alteración se completó con el nombramiento del mayordomo mayor como máxima autoridad de la casa real, al que "corresponde privativamente el gobierno y dirección de ella" (art. I). Proponía los nombramientos del personal de la casa, excepto los de la capilla, y nombraba directamente algunos. Ejercía la potestad disciplinaria, excep-

---

<sup>83</sup> Para la estructura de las casas reales y la configuración de la junta de Bureo, véase, José Martínez Millán e Ignacio Ezquerro Revilla, “La Real Junta de Bureo”, en: José Martínez Millán y José E. Hortal Muñoz (Dirs). *La Corte de Felipe IV (1621-1665). La reconfiguración de la Monarquía católica*. Madrid. Polifemo 2015, I/1, pp. 167-309.

to cuando las sanciones "fueren tan graves que requieren orden judicial" (artículo 41), etc.

En resumen, durante el siglo XVIII se produjo la descomposición del "sistema cortesano" y se fueron poniendo las bases de un nuevo sistema político (liberal). No cabe duda que fue durante el reinado de Carlos III cuando se produjeron una serie de cambios que completaron la descomposición del "sistema de corte" y que han pasado desapercibido a los historiadores; en primer lugar, se produjo la supresión de la *Junta de Obras y Bosques* (1768), con lo que los gastos de los sitios reales pasaron también a las Secretarías de Despacho; pero además, la caballeriza real ya había incorporado dentro de ella la sección de caza (parece que 1761)<sup>84</sup>. Las últimas nóminas del departamento de caza, que he hallado, de manera autónoma datan del reinado de Fernando VI<sup>85</sup>: "los empleos de la montería pasarán a depender de la Ballestería aunque la contabilidad de las Reales Caballerizas se mantendrían bien diferenciados del resto de los empleados sus ingresos y gastos. Con todo, tal vez lo más revolucionario se dio en los cambios que se produjeron en la educación y enseñanza de la *Real Casa de Caballeros Pajes*, cuyos saberes llegaron a coincidir con otra institución creada por Felipe V, el *Real Seminario de Nobles de Madrid*, hasta el punto de que, en 1785, se unieron ambos centros de educación, si bien, volvieron a separarse en 1792<sup>86</sup>.

Semejantes cambios encerraban una transformación en la cultura y educación cortesana y, de manera especial, en la *Real Casa de Caballeros Pajes* en la que se comenzó a estudiar materias que enseñaban más conocimientos para servir al "Estado" (matemáticas, geometría, táctica militar, física y reducción de las lecturas latinas clásicas) que a la persona del rey como se había hecho; asimismo, los pajes dejaron de ser hijos de nobles y entraron los hijos de los altos oficiales del ejército o administración del Estado. Este cambio se hizo evidente en la identificación que se hizo de la *Casa de Pajes* con el *Real Seminario de Nobles de Madrid*, donde era difícil distinguir los orígenes sociales de los alumnos, la educación que recibían y sobre todo el destino que aguardaba a los alumnos de ambas instituciones (eran los mismos, eminentemente militar)<sup>87</sup>.

---

<sup>84</sup> AGP. Administrativa General, legs. 340-343

<sup>85</sup> AGP. Reinados. Fernando VI, caballerizas, leg. 61.

<sup>86</sup> Miguel Á. Gacho Santamaría, *Las reales caballerizas en el Antiguo Régimen*, p. 285.

<sup>87</sup> Francisco Aguilar Piñal, "La política docente", en: *Historia de España R. Menéndez Pidal, Tomo XXXI. La época de la Ilustración. I.- el Estado y la cultura*. Madrid. Espasa-Calpe 1002, pp. 439-484.

### 3.1. Las reformas en la Real Caballeriza durante el reinado de Felipe V (1700-1746)

La reforma de la casa real que llevó a cabo Felipe V desde el punto de vista institucional de la Monarquía, se hizo más intensa ante el problema económico a causa de la guerra de Sucesión, lo que, sin duda, influyó en los recortes de la caballeriza, departamento más extenso en número de servidores y gastos de todo el servicio real. En 1737, aprovechando la promulgación de una ley en la que recortaba gastos, Felipe V hacía una historia de las reformas que habían afectado a la real caballeriza desde que subió al trono español:

“Relación general de los individuos de todas clases de que está formada la Real Caballeriza del Rey, nros señor, en la cual se expresa puntualmente el sueldo que se señaló a cada uno en la planta establecida para desde el 1º de enero 1707, que es la que hoy subsiste, y unidamente con él por lo respectivo a algunos la suma que la piedad de S. M. se ha dignado dispensarles por los motivos que refieren en sus partidas, como también las porciones que por la propia razón y causas, por vía de merced y en virtud de varios reales decretos y órdenes gozan diferentes viudas de criados de diversas clases de la citada Real Caballeriza. Así mismo, el coste que ocasionan los coches y asistencias de mulas, concedió por S. M. por ella a distintas personas después de la nómina de planta de 1707, cuyo haber, por lo que mira a coches, está reducido a dinero en consecuencia de Real Decreto de 13 de diciembre 1737. Y por lo correspondiente a mulas por las Reales órdenes expedidas al tiempo de su concesión, incluyéndose universalmente los gastos ordinarios que se causan en cada un año por la enunciada Real Caballeriza en los fines que ocurren conducentes al real servicio, regulándolos por un cómputo o tanteo prudencial, conforme a lo que se ha observado en los cuatro últimos antecedentes mediante no haber ejemplar de que se pueda dar regla segura a ellos, previniéndose que el importe de cuanto se considera en esta relación va a punto fijo excepto la perteneciente a los mencionados gastos, que esto no es posible por la circunstancia que se manifiesta, según todo se deja ver muy por menor y claramente de las partidas de que se compone, la cual se ejecuta en virtud de Real Decreto de dos de mayo de este año [1737]<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> AGP. Reinados. Felipe V, leg. 399.

Según estas cuentas, la nómina anual de la Real Caballeriza ascendía a 1.062.771 rls., a los que había que sumar 576.771 reales en concepto de gastos en la caballeriza; en total 1.637.041 reales<sup>89</sup>. Dentro de estas cuentas, aparecían otras referidas a períodos concretos, que ocupaban los años de servicio de determinados oficiales:

“Don Manuel González, del Consejo de su Majestad, su secretario y veedor de la Real Caballeriza, y don José Verdugo, caballero de la Orden de Santiago, contador de ella: certificamos que por los libros de dichos oficios de veedor y contador, parece que se han ajustado y fenecido cuentas con D. Nicolás Páez Saavedra, furrier que fue de la dicha Real Caballeriza, de los maravedíes que entraron en su poder para los ordinarios y extraordinarios de ella desde 1º de enero 1705 hasta fin de diciembre de él, en cuanto a los ordinarios, y en cuanto a extraordinarios de ella desde 1º de marzo de dicho año hasta fin de septiembre de 1706, que cesó en dicho empleo. Montó el cargo 30.778.936 mrs y la data 30.686.477 mrs y medio de vellón, y resultó de alcance contra él y a favor de la Real Hacienda 92.457 mrs, los cuales satisfizo y entregó a D. Francisco Paez Saavedra, su padre, que le sucedió en el empleo de furrier de la Real Caballeriza ... Madrid 14 de agosto 1708”<sup>90</sup>.

Ciertamente, la reforma de la casa real en 1739 estuvieron precedidos por la crisis económica declarada en bancarrota el mismo año<sup>91</sup>, en la que, además de la guerra, la estancia de los monarcas en Sevilla, donde establecieron su corte, durante cinco años también sirvió para trastocar el frágil andamiaje económico con el que se mantenía y la caballeriza real fue un foco de grandes gastos<sup>92</sup>.

---

<sup>89</sup> Las cuentas detalladas de la Real Caballeriza en 1707 y 1740 en AGP. Reinados. Felipe V, leg. 400.

<sup>90</sup> AGP. Reinados. Felipe V, leg. 400.

<sup>91</sup> Pablo Fernández Albaladejo, “El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones”. *Moneda y Crédito* 122 (1977), pp. 49-55.

<sup>92</sup> José Jurado Sánchez, “Los viajes reales en la Edad Moderna. La visita de Felipe V y su corte a Badajoz y Andalucía (1729-1733)”. *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba 1994, III, pp. 541-557. José M. Morillas Alcázar, *Felipe V e Isabel de Farnesio en Andalucía. El traslado de la Corte a Sevilla (1729-1733)*. Sevilla 1996. La formación de la casa real en Sevilla, Marcelo Luzzi Traficante, *La transformación de la Monarquía en el siglo XVIII. Corte y Casas Reales de Felipe V*, pp. 261-264. María V. López-Cordón Cortezo, “La praxis política durante el lustro real”, en: Nicolás Morales y Francisco Quiles García (Coords), *Sevilla y Corte. Las artes y el lustro real (1729-1733)*. Madrid. Casa de Velázquez 2010, pp. 59-70.



En su viaje a Sevilla, la comitiva regia “estaba formada por 85 coches, más de cuatrocientas calesas, 750 caballos y centenares de mulas para cargar el equipaje de la familia real y sus servidores, que eran más de seiscientas personas”<sup>93</sup>. Todo ello suponía que, la familia real se desplazó a la ciudad andaluza con un acompañamiento de 636 criados, “entre los cuales había veintisiete músicos de la capilla real”<sup>94</sup>. En Sevilla, los monarcas se asentaron en el Real Alcázar, mientras dejaban en Madrid a sus hijos pequeños, Luis y María Teresa, con su correspondiente servicio. En Sevilla se producía el nacimiento de la última hija de Isabel de Farnesio, María Antonia Fernanda, ocurrido el 17 de noviembre de 1729. No obstante, los gastos más cuantiosos se debieron a que, a partir de esta fecha, junto a los monarcas, tuvieron casa propia los príncipes, Fernando y Bárbara de Braganza. Ésta había traído sus servidores de Portugal, entre los que se encontraba su maestro de música, Domenico Scarlatti, cuya estancia en España se prolongó hasta su muerte, ocurrida en 1757<sup>95</sup>. Dos años después hubo que formar la Casa al infante don Carlos, que marchaba a Italia. El 12 de octubre de 1731, el greffier de la reina escribió: “Habiendo formado la planta adjunta de los criados de que se debe componer la familia que ha de servir en Italia a mi hijo el infante don Carlos, os la remito firmada de don José Patiño para que por lo que toca a todos los criados de la casa real de la reina que van comprendidos en ella y pasan ahora sirviendo al infante, deis las órdenes convenientes a fin de que se les mantenga en sus empleos, sueldos, goces y ascensos”<sup>96</sup>.

“Relación individual de los dependientes de todas clases de que se contempla por preciso se forme la Real Caballeriza del Rey para atender al mejor real servicio de S. M. al del príncipe, el de la señora princesa, el del señor infante D. Felipe y de la señora infanta, en consecuencia de haberse deliberado S. M. por su Real Orden de 18 de marzo del año pasado de 1739 se ejecute esta Real servidumbre por la citada Real Caballeriza, lo cual se está practicando así. En cuya relación se refiere puntualmente el número de individuos que S. M. resolvió hubiese en cada clase y oficio en la planta establecida para

---

<sup>93</sup> *Memoirs of Elizabeth Farnesio*. Londres 1746, pp. 26-29. María A. Pérez Samper, pp. 240-241. Margarita Torrión, *Crónica festiva de dos reinados*, pp. 153-155.

<sup>94</sup> R. Isusi Fagoada, “Fiestas regias y celebraciones musicales durante el establecimiento de la corte en Sevilla (1729-1733)”, en: E. Serrano (ed.), *Felipe V y su época*. Zaragoza 2004, II, p. 780.

<sup>95</sup> R. Kirkpatrick, *Domenico Scarlatti*. Princeton University Press 1953 (existe traducción al español en Madrid 1985).

<sup>96</sup> AGP. Felipe V, leg. 216/1. Firmado por el marqués de Santa Cruz.

desde el 1º de enero 1707 en adelante, que es la que hay hoy, y se observa también el sueldo que se les asignó en ella ... previniéndose que en cumplimiento de lo resuelto por S. M. por otro Real Decreto de 8 de abril de él [1739] expedido sobre el punto de aprobación de sueldos duplicados pensiones y mercedes con la expresión de que solo ha de percibir cada uno el que le corresponda y estuviere, señalado con el empleo que sirve”<sup>97</sup>.

### 3.2. Las reformas en la Real Casa de los Caballeros Pajes durante el reinado de Felipe V (1700-1746)

Los cambios institucionales que Felipe V quería imponer en la nueva estructura de la casa real (fruto del concepto de Monarquía más centralizada), así como, la crisis económica que atravesaban las arcas reales a causa de la guerra de Sucesión, repercutieron también en la *Real Casa de Caballeros Pajes*. En 1709 se presentaban las cuentas relativas a la data presentada por los ayos de los caballeros pajes de los últimos años:

“Exmo Sor. El ajustamiento de las quantas de la casa de los cauros pages de Su Magd se ha concluido hasta fin de dice del año pasado de mil seteztos y siete de q ponemos en manos de V E los quince quadernos y resumen adjunto, q comprehende el gasto de los quince, eses desde ocre de seteztos seis que entró a ser ayo dn Juan Antonio de Neira Montenegro, hasta diz[iembr]e de mil seteztos y siete y el cargo q se le ha hecho, q ha importado cinco qtos nouçientos y setenta y dos mil nouçientos y setenta y dos mil nouçientos y setenta y quatro mrs de un y la data cinco quentos quatrozientos y veinte y siete mil quatrozietos y sesenta y tres mrs de un con q resultan de alcance contra el ayo 545U511 mrs”<sup>98</sup>.

La planta de la *Casa de Pajes* de 1715, sacada de las nóminas que se pagaban cada tres meses, era la siguiente:

“Dn Thomás Lozano ayo. 3ª paga tb, 1ª paga 1716, 3ª 1716  
Dn Pedro Rodríguez capellán. 3ª paga tb, 1ª paga 1716, 3ª 1716  
Dn Diego Arias maestro de latín. 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716  
Dn Francisco Chirinos, thente de ayo. 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716  
Joseph de Lázaro Rodríguez comprador, 3ª paga tb, 1ª paga 1716, 3ª 1716

---

<sup>97</sup> AGP. Reinados. Felipe V, leg. 399.

<sup>98</sup> AGP. Reinados, Felipe V, leg. 404/1. “Real caballeriza del Rey. Años 1707 a 1709”.

Juan Marín cozinero, 3ª paga tb, 1ª 1716 (en la segunda aparece Juan Rodríguez)

Dn Raphael Gregorio Guardarropa, 3ª paga tb, 1ª 1716, ult 1716

Simón Alonso repostero, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Joseph Casetas barbero, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Francisco Balina sastre, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Francisco recio portero (en la 3ª consta como portera Inés González),  
tb 1ª 1716, 3ª 1716

*Mozos de Cámara*

Pablo pacheco, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Joseph Maure, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Antº Saguín 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

*Mozos de oficio*

Manl de la Carrera despensa, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Antonio López repostería, 3ª paga tb, 1ª 1716, 3ª 1716

Silbestre Pedrajas cozina, 3ª paga tb, 1ª 1716

Nicolás Espuche barrendero (En la tercera costa como barrendero  
Antonio Díaz, 1716)

Dª Juana de Rozas lavandera, 3ª paga tb, 1ª y 3ª 1716

Marina López enfermera, 3ª paga tb, 1ª y 3ª 1716

*Maestros*

Dn Juan Maldonado danzar, 3ª paga tb, 1ª y 3ª 1716

Pedro Solera armas, 3ª paga tb, 1ª y 3ª 1716”<sup>99</sup>.

Finalmente, Felipe V aprobó una nueva planta de la *Casa de Caballeros Pajes*, ejecutada por el duque del Arco, caballero mayor, que entró en vigor el 20 enero 1720 y que fue observada hasta 1740<sup>100</sup>.

*“Relación o planta de la Casa de los Caballeros Pajes de S. M., ejecutada por el excmo señor duque de Arco, su caballero mayor que fue, la cual se sirvió S. M. aprobar por su Real resolución a consulta de S. E. de 20 de enero de 1720, mandando se observase desde 1º del citado mes en adelante”<sup>101</sup>:*

---

<sup>99</sup> AGP. Reinados, Felipe V, leg. 409/1

<sup>100</sup> AGP. Reinados. Felipe V, leg. 399, exp. 1º. Las reales órdenes relativas a la Casa de Pajes durante el siglo XVIII, se encuentran en AGP. Registros, núms 1370 y 1371.

<sup>101</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, leg. 399. “*En cuya relación se expresa el número de individuos de que había de componer y está formando actualmente, refiriéndose en la partida de cada uno el sueldo que se asignó a su empleo o plaza que obtiene y en las algunos el que se contempla por regular se le aumente, como también la cantidad que según tanteo prudencial se considerara han de ocasionar los gastos respectivos al alimento de los doce caballeros de que S. M. deliberó se había de establecer la citada*

Oficios	Sueldo Presente Rls/año	Aumento que se hace	Sueldos que quedan
<b>Ayo de los caballeros pajes</b>			
D. Tomás Lozano, es el sueldo que se señaló en la planta de 1720	13.200	0	13.200
<b>Teniente Ayo</b>			
D. Nicolás Páez, 5500 rls, es el sueldo que se le asignó a este empleo por la referida planta, y en consideración a la continua asistencia que pide su servidumbre, se completa por regular se le aumenten 1100 rls al año	5.500	1.100	6.600
<b>Maestro de latín</b>			
D. Manuel González de Artaza <sup>102</sup>	4.400	0	4.400
<b>Capellán</b>			
D. Manuel Carrascosa	5.500	0	5.500
<b>Teniente de capellán</b>			
D. Joaquín Montero	2.750	0	2.750
<b>Guardarropa</b>			
Diego de Burgos	1.650	0	1.650
<b>Comprador</b>			
José Lázaro	2.750	0	2.750
<b>Cocinero</b>			
Juan Rodríguez	2.750	0	2.750
Silvestre Pedrajas, mozo de cocina	1.245	215	1.460
<b>Repostero</b>			
Manuel Fernández	2.200	0	2.200
Antonio López, mozo de repostero	1.245	0	1.245
Un mozo de repostero	1.245	0	1.245

*casa y universalmente otros distintos gastos que son precisos para su mejor decencia, proporcionándolos estos a solo lo inevitable, manifestándose así mismo las plazas por ascenso o fallecimiento de las personas que oy las tienen, se deben suprimir a favor de la Real Hacienda por las razones que se exponen en sus partidas”*

<sup>102</sup> “Goza 4400 rls al año que es el sueldo que se señaló a este empleo en la expresada planta, executada en el año 1720, previniéndose que posteriormente a la formación de ella, tuvo por conveniente el difunto excmo señor duque de Arco la creación de un maestro de Gramática como le hay hoy, en cuya consecuencia se le han de satisfacer al nominado D. Manuel González los dichos 4400 rls suprimiéndose a favor de la Real Hacienda, bien sea por ascenso a otro ministerio o dignidad eclesiástica o por su fallecimiento, respecto de que en cualquiera de estos dos casos ha de quedar enteramente extinguida esta plaza”.

<b>Sangrador y barbero</b>			
Antonio Sánchez	1.830	370	2.200
<b>Mozos de cámara</b>			
José Luis Freyre	1.830	170	2.000
Felipe Moure	1.830	170	2.000
Antonio Agudo	1.830	170	2.000
Lorenzo Prieto	1.830	170	2.000
<b>Mozo de despensa</b>			
Lorenzo de Morguera	1.245	0	1.245
<b>Barrendero</b>			
Antonio Díaz	1.245	215	1.460
<b>Portera</b>	1.650	0	1.650
Inés González <sup>103</sup>			
<b>Enfermera</b>			
María Pérez	912 17	182 13	1095
<b>Lavandera</b>	2.297	0	2.297
Francisca Zabala <sup>104</sup>			
<b>Maestro de matemáticas</b>			
D. Manuel de Villegas	2.200	1.100	3.300
<b>Preceptor de Gramática</b>			
D. Ignacio del Campo	1.102	1.088	2.190

<sup>103</sup> “a quien el difunto excmo señor duque de Medina Sidonia, atendiendo a que por el fallecimiento de Santiago Mínguez, su marido, portero que fue de la expresada casa de los caballeros pajes, había quedado pobre de solemnidad, fue servido concederla la mencionada plaza para la persona con quien tomase estado con tal que fuese de la aprobación de s. e. con quien lo executase, según consta de la orden que se comunicó a esta oficina en el nombre de s. e. en 7 de febrero 1711, por don Junto Trebuesto Alvarado, secretario de gobierno que era de esta Real Caballeriza. Y habiendo efectuado su matrimonio con Francisco Recio, y precedido la citada circunstancia de la aprobación de v. e, se le sentó en la mencionada plaza ... y habiendo fallecido el referido D. Francisco Recio, subsiste en la posesión de ella”.

<sup>104</sup> “A quien el excmo señor marqués de san Juan, primer caballero del rey, nuestro señor, por orden que comunicó a esta oficina en 30 septiembre 17358 fue servido decir que mediante ser una de las prendas y circunstancias de especial adorno y lucimiento para cualquier caballero, la perfecta inteligencia de la lengua francesa y atendiendo a que la casa de los caballeros pajes de S. M. carecía de este estudio y enseñanza, le nombraba al mencionado D. Guillermo Bongars por maestro de la citada lengua para que asistiese todos los días a enseñarles el referido idioma, pero sin sueldo alguno por entonces por no poderse aumentar la consignación destinada por S. M. para la subsistencia de la mencionada casa, lo que ha executado hasta ahora con celosa aplicación, en cuya consecuencia se hace indispensable se le señale el sueldo que debe de tener el que parece es regular sea el de 2.190 rls anuales” (Ibid)

<b>Maestro de armas</b>			
D. Andrés de la Orlerrán	1.251	209	1.460
<b>Maestro de danzar</b>			
Andrés de la Roca	1.251	209	1.460
<b>Maestro de la lengua francesa</b>			
D. Guillermo Bongars	0	2.190	2.190
<b>TOTALES</b>	66.739 rls 15mrs	7.772 rls 19 mrs	74.512 rls

La relación se completaba con el cálculo de los gastos que suponía anualmente la *Casa Real de los Caballeros Pajes*:

“Importará el gasto diario –continúa la relación- que se ha de ocasionar en el total de la vianda que se subministra para alimento de los 12 caballeros pajes, considerando completo el número de 12 de que S. M. tiene resuelto se componga esta clase y de que presente-mente está formada, executando esta regulación a los mismos precios que tienen y a que corren en Madrid los géneros comestibles 5.760 mrs al día, a cuyo respecto suma este gasto al año 2.102.400 mrs que hacen 61.835 rls y 10 mrs de vellón.

Asimismo, se consideran en esta relación 1.065 rls y 30 mrs al año, señaladamente, los 600 de ellos por los propios en que se regula el gasto que puede ocasionar la conservación de los ornamentos respectivos de la capilla en que se celebra al misa diariamente a los caballeros pajes, y en alguno dos, lo cuales se componen de 4 casullas, 4 estolas y cuatro manípulos de los colores blanco, encarnado, verde y morado, mediante no haber negro por suplir el color último a éste. 6 frontales, 6 paños de cáliz correspondientes. La de 2 albas, 2 amitos, 6 purificadores, 2 pares de corporales, 2 sabanillas, un cingulo y 2 cornualtares. Los 240 rls por el valor de 30 libras de cera que se consideran al mencionado oratorio al respecto de 2 libras y media al mes; y los 223 rls y 30 mrs restantes por el importe del vino y hostias a razón en cada uno de 18 rls y 28 mrs. Total: 1.065 rls y 30 mrs.

Asimismo, se incluyen en esta relación los 900 rls en que se regula el gasto de repostería que prudencialmente puede ocasionar al año la consecución de 6 tablas de manteles y seis docenas de servilletas para la servidumbre de los caballeros pajes, seis tablas de manteles de gusanillo para el aparador, 4 docenas de paños para limpiar la plata, el coste de vasos ordinarios, júcaras y garrafillas y el de los candeleros de metal para el alumbramiento de los cuartos de los caballeros pajes.

Asimismo, se consideran en esta relación 730 rls vellón al año, cuya cantidad es la propia en que se evalúa el todo del gasto que mo-

tiva la subsistencia del total de la batería de cobre, hierro, hornos, hornillos con sus tapas, cuchillos, ollas piezas de azofax, pala y paletillas, cubiletes, escobas, etc.

Asimismo, se incluyen en esta relación 2.998 rls y 16 mrs de vellón por el importe de las 910 arrobas de carbón que se regulan por precisas al año, señaladamente las 456 arrobas y cuartilla para la ejecución de las viandas a razón de 5 cuartillas al día. 182 y media para lo perteneciente a repostería a la de media @ y las 271 arrobas y media restantes por las propias que e consideran para el brasero que han de tener de comunidad los caballeros pajes en los 181 días de los 6 meses de invierno contados desde 1º de noviembre hasta fin de abril, hecha la cuenta al respecto de 28 cuartos, que es el valor que hoy tiene este género, 2.998 rls y 16 mrs.

Asimismo, se incluyen en esta relación 1.300 rls por el gasto que prudencialmente se regula al año por las 20 comedias que se considera han de ver los caballeros pajes al respecto de 2 al mes, excluyendo la estación de la Cuaresma y evaluando este gasto en cada una de ellas según lo observado hasta ahora a 65 rls, total: 1.300 rls.

Asimismo, se consideran en esta relación 60 rls de vellón por los propios que se dan en cada un año a los ayudas de cámara de los caballeros pajes para que costeen la seda e hilo que fuere necesario a fin de que estén con la decencia y aseo que es justo.

Asimismo, se consideran en esta relación 1.100 rls los propios en que se regula el gasto que se ocasiona en tener efectiva y corriente la mesa de trucos que está dentro de al casa para la diversión de los caballeros pajes en las bolas, tacos, puntas, etc.

Asimismo, se consideran en esta relación 5.400 rls de vellón al año que se regulan por tanteo prudencia según lo observado en los antecedentes puede importar el gasto de bizcochos, azúcar, leche, horchatas y otros refrescos que se suministran a los caballeros pajes por disposición de médico en las ocasiones de estar enfermos, incluyéndose en esta suma, la correspondiente a los gastos que se ocasionan en los días de carnaval, pascua de resurrección, Espíritu Santo y Navidad en los géneros de que se componen varios platos que mediante el estilo establecido de muchos años a esta parte se dan a los caballeros pajes como también a los individuos de toda clase de la referida casa.

Suman los que se han de ocasionar en cada un año en la citada casa de los pajes 75.389 rls y 22 mrs.

De forma que las enunciadas partidas de que se compone esta relación importan 149.901 reales y 22 mrs.”<sup>105</sup>.

---

<sup>105</sup> AGP. Reinados. Felipe V, leg. 399. “San Ildefonso y septiembre 21 de 1739. Don Gabriel Benito de Alonso López”

A partir de entonces, la relación de oficiales que servían en la casa y los gastos que conllevaban se hizo muy puntual. Véase como ejemplo, la “*Reseña general de los dependientes de la Real Casa de los caballeros pajes de Su Magd en este mes de henero del año de 1728.*”

Dn Thomás Lozano ayo  
Dn Diego Arias mro de latín  
Dn Pedro Rodríguez capean  
Dn Mario Boton thente capean  
Dn Nicolás Séz thente de ayo  
Dn Rafael Luis Greg<sup>o</sup> Guardarropa  
Dn Joseph de Lázaro, prouehedor  
Juan Rodríguez cocinero  
Franco Ualina sastre  
Antonio Sánchez sangrador  
Ynez Gonzales portera  
Silbestre Uarey repostero  
Joseph Moure mozo de cámara  
Antonio Saguín ydem  
Manuel de Lázaro yd  
Joseph Luiz Freyre, yd  
Antonio López mozo de repostería  
Pedro Díaz de despensa  
Silbestre Pedrajas de cocinas  
Antonio Díaz barrendero  
D<sup>a</sup> Juana de Rozas lauandera  
Marina López enfermera.

*Maestros*

Dn Andrés de la Herrán de armas  
Dn Andrés de la Roca de danzar  
Dn Pedro de Henguera de matemática<sup>106</sup>.

“En cumplimiento de la Real Orden de S. M., comunicada a v. es. En real nombre en 4 marzo de este año [1741] por el Illmo señor D. José del Campillo, secretario del Despacho del Ministerio de Hacienda y superintendente general de ella, expresando que para poner en noticia de S. M. el descubierto en que se halla su Real Caballeriza, manda S. M. pase v. e. a sus manos relación de lo que se debe a los criados y dependientes de ella, a la casa de caballeros pajes y a la real ballestería hasta fin de 1740, así por las razones ordinarias y extraordinarias como por los gastos de jornadas, oficios y demás que

---

<sup>106</sup> AGP. Reinados, Felipe V, leg. 410/1



se debe satisfacer con distinción de años y clase a que corresponde, advirtiendo que lo causado hasta fin de 1738 bastaría que se ponga por mayor, respecto de tener ya el pormenor en la secretaría de Despacho de Hacienda y que se ha de bajar lo que hubiere cobrado la misma real caballeriza pro los dos años que se la libraron por el próximo pasado, en cuya consecuencia de lo resuelto por S. M. y siguiendo el método que se previene por la mencionada real orden, se ha de practicar en este asunto. He ejecutado las dos adjuntas relaciones de los años 1739 y 1740 con el resumen que las acompaña en las cuales se comprenden por punto general los sueldos que correspondieron a los dependientes de todas clases de la real caballeriza del rey, nuestro señor en los referidos dos años inclusos en el por mayor, el importe de las tres citadas de los citados tres antecedentes de 1736, 1737 y 1738, según la suma por la planta establecida por S. M. y mandada observar en ella desde el 1 enero 1707 en adelante, que es lo que hoy subsiste, está asignada a cada uno por el empleo que obtiene y ejerce y unidamente la que la piedad de S. M: por los motivos que se exponen en sus partidas se ha dignado dispensar y conceder por vía de merced a algunos y a varias viudas de criados de distintos grados que fueron de dicha real caballeriza, incluyéndose asimismo, universalmente, los gastos ordinarios que se contaron en el espacio de los citados 5 años por los oficios de la referida real caballeriza y oficiales de manos de ella de diversas profesiones en los fines y casos que ocurrieron conducentes al más puntual real servicio, cuyo total del importe de las sumas de que se componen las enunciadas 5 relaciones es de 6.745.811 reales y 32 mrs, y lo satisfecho en cuenta en la conformidad que declara y hace patente por el expresado resumen 4.509.147 rls y 29 mrs, de que se deja inferir claramente quedan líquidos de resto y débito 5.236.664 rls y 3 mrs de vellón como se manifiesta individualmente que lo que mira a sueldos por las nominadas relaciones y por lo respecto a gastos, según consta de las cuentas y papeles originales que quedan en esta oficina, señaladamente los sueldos y los gastos del año 1736, 1.649.121 rls y 15 mrs en cuenta de cuya cantidad están satisfechos como se declara en el relacionado resumen, 1.143.127 rls y 29 mrs de que se reconoce se restan debiendo líquidos para su entero pago 505.993 tls y 20 mrs. 1403.970 rls y 14 mrs los sueldos y gastos correspondientes al año 1737. Y mediante estar pagados 277.000 rls en cuenta de esta suma, según se refiere del mencionado resumen se dea ver faltan para el total de su pago 1.126.970 rls y 14 mrs: 1.171.524 rls y 9mrs los sueldos y gastos correspondientes al año 1738, por cuya cuenta se han cobrado según se expresa en el estado resumen 89.020 rls se deja ver faltan para su entero pago 1.082.504 rls y 9 mrs, 1.247.338 rls y 29

mrs los sueldos de gastos correspondientes al año 1739, que se deben enteramente, y los 1.273.856 rls y 33 mrs restantes los sueldos y gastos tocantes al año 1740, que se deben enteramente.

Asimismo, dirijo a manos de v. e. una relación de las cantidades que importaron los gastos extraordinarios ocasionados por esta real caballeriza en los fines que ocurrieron del real servicio hasta fin de 1740, incluyendo los respectivos a jornadas hasta la executada a los reales sitios de san Ildefonso y san Lorenzo de dicho año y casa de los caballeros pajes, previniéndose que por lo tocante a la Real Ballestería no se debe cantidad alguna por estar satisfecha la consignación que le está dada hasta fin de diciembre de él, con expresión puntual de las porciones que están percibidas en cuenta en virtud de las reales órdenes que han precedido para ello y las que se deben de resto por la cual consta según se declara individualmente en la citada relación, fue su importe 3.571.320 rls y 2 mrs y lo pagado en cuenta 552.997 rls de forma que se deben librados del resto 3.018.322 rls y 28 mrs de vellón, que juntos con los 5.236.664 rls y 3 mrs de los sueldos y gastos ordinarios de los dichos 5 años desde 1736 al de 1740 importa el todo de lo que se debe 8.254.986 rls y 31 mrs de vellón [...] v. e. en su vista resolverá lo que tuviese por más conveniente y sea de su agrado. Madrid, 30 junio de 1741”<sup>107</sup>.

Para estas fechas, la “*Reseña general de los caballeros pajes de S. M. en este mes de enero 1744*”, era la siguiente:

D. Juan Crisóstomo de Medina  
D. Diego de Vera Fajardo  
D. Pedro Pimentel  
D. Nicolás de Espinosa  
D. Enrique Saabeli  
D. Isidoro de Aoiz  
D. Pedro de Alcántara  
D. Antonio Montúfar  
D. José Verdes Montenegro”<sup>108</sup>.

### 3.3. Creación del Real Seminario de Nobles de Madrid

Aunque mantenía su importancia, la casa real ya no era el organismo fundamental de articulación del Reino, por lo que sus departamen-

---

<sup>107</sup> AGP. Reinados. Felipe V, leg. 399.

<sup>108</sup> GP. Reinados. Felipe V, leg. 415.

tos, especialmente la caballeriza real y la caza, cambiaron el significado y función que habían cumplido en siglos anteriores. Asimismo, la forma de servir al rey y los sectores sociales, que se acercaban a participar en estas tareas, cambiaron sustancialmente, en consecuencia también se transformó el contenido de la educación: más que servir a la persona real, era preciso servir al “Estado”,<sup>109</sup>. La *Real Casa de Caballeros Pajes* comenzó a dejar de tener el significado que había mantenido durante siglos y en su lugar aparecieron otras instituciones que asumieron más adecuadamente las nuevas funciones de las elites sociales, tal fue el *Real Seminario de Nobles*.

*El Real Seminario de Nobles de Madrid* había sido fundado por Felipe V a imitación del francés Louis-le-Grand en 1725. Se puso en conexión con el Colegio Imperial, regentado también por jesuitas, fundado justamente un siglo antes (1625)<sup>110</sup>. Para su dotación se recurrió a la renta del tabaco. Las Constituciones de 1730, de las que existen diversas copias y han sido publicadas en numerosos trabajos especificaba a quién iba dirigido:

“Para fomentar, pues, una educación cabal en virtud y letras, quiso Su Majestad facilitar los medios a la nobleza española. extendió la vista por su reino y lo halló suficientemente surtido de estudios generales, de universidades, de seminarios y de colegios mayores y menores muy a propósito para educar la juventud para el estado eclesiástico, para el gobierno para llenar los tribunales de justicia y consejos superiores de varones insignes, que en ellos han florecido en todos tiempos; pero no halló Seminario alguno dedicado a la educación de aquella en el servicio de su Palacio y Corte, de sus ejércitos de mar y tierra, en el gobierno económico y político, en el manejo de los negocios de Estado; y de aquellos que permaneciendo en sus ciudades, gobernando sus causas y crecidos mayorazgos, deben ser por

---

<sup>109</sup> Los planes de estudios que se impusieron en la Casa de Pajes durante el siglo XVIII y los libros que existían en su biblioteca, han sido estudiados por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes: su historia y su proyecto educativo en la España de la Ilustración*. Universidad de Valladolid 2012.

<sup>110</sup> Matilde Verdú Ruiz, “Creación del Real Seminario de Nobles de Madrid. Responsabilidad del arquitecto Pedro de Ribera en su proyecto constructivo”. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* 28 (1990), pp. 318-319. Francisco Aguilar Piñal, “Los Seminarios de nobles en la política ilustrada española”. *Cuadernos Hispanoamericanos*, núm. 356, p. 330: “La dirección fue encomendada también, por Real Orden, a la Compañía de Jesús, el primero de julio de 1716. Con una dotación concedida por el rey sobre la renta del tabaco, el seminario fue inaugurado el 21 septiembre 1725” (AHN. Universidades, leg. 685).

su nacimiento Padres de la Patria. Para todos éstos principalmente quiso fundar en su Corte este Real Seminario”<sup>111</sup>.

Asimismo, definían con claridad los objetivos del *Seminario*:

1. El fin principalísimo de este seminario es enseñar y dirigir a sus alumnos a ser caballeros cristianos, criándolos en toda virtud”.
2. El fin menos principal, aunque principal también, es que se instruyen en aquellas facultades y ciencias que más adornan a la nobleza”<sup>112</sup>.

Estas enseñanzas de la doctrina iban asociadas a las enseñanzas de cortesía como sinónimo de urbanidad: “Es la urbanidad aquel modo decente, suave y agradable, que debe resplandecer en las personas, en el trato y conversación de las gentes”. A continuación daban las principales instrucciones sobre el comportamiento en la conversación, en el juego y en la mesa, en realidad muy semejantes a las que se daban a los caballeros pajes. Los libros o manuales utilizados para la enseñanza, así como el plan de estudios, es descrito detalladamente por Soubeyroux<sup>113</sup>. No obstante, a través del Real Decreto de Fernando VI de 1755 conocemos los empleos a los que aspiraban los seminaristas: la administración real; la carrera de las armas y la Universidad, lo que viene a demostrar que los estudios habían cambiado sustancialmente: ya no eran modelos cortesanos, sino saberes para ocupar puestos en el “Estado”<sup>114</sup>.

*El Real Seminario de Nobles de Madrid* comenzó su actividad el 18 de octubre de 1727 con la dirección de la Compañía de Jesús, ubicado hasta 1730 en un edificio cercano al Colegio Imperial, que regentaba esa orden. Tras la expulsión de los jesuitas en 1767 fue cerrado y enseguida

---

<sup>111</sup> *Constituciones del Real Seminario de Nobles de Madrid*, p. 18 (BNE, 3/21598), citado por Jacques Soubeyroux, “El Real Seminario de Nobles de Madrid y la formación de las elites en el siglo XVIII”, *Bulletin Hispanique* 97/1 (1995), p. 202. También, AHN, Universidades, leg. 683.

<sup>112</sup> Citado por José Simón Díaz, *Historia del Colegio Imperial de Madrid*. Madrid. CSIC 1982, I, 167.

<sup>113</sup> Jacques Soubeyroux, “El Real Seminario de Nobles de Madrid y la formación de las elites en el siglo XVIII”, pp. 206-207. El plan de estudios de 1785, lo publicó José Simón Díaz, *Historia del Colegio Imperial de Madrid*, II, pp. 179-184. El de 1770, se encuentra en AHN. Universidades, leg. 691.

<sup>114</sup> AHN. Universidades, leg. 691. Matilde Verdú Ruiz, “Creación del Real Seminario de Nobles de Madrid. Responsabilidad del arquitecto Pedro de Ribera en su proyecto constructivo”. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* 28 (1990), pp. 318-319. José Simón Díaz, *Historia del Colegio Imperial de Madrid*, II, pp. 17-45.

reabierto en 1770 con directores nombrados por el rey. El primero de éstos fue el célebre marino Jorge Juan, lo que supuso el inicio de una progresiva «militarización»<sup>115</sup>.

### 3.4. La reformas de la Casa Real durante los reinados de Fernando VI y Carlos III

La reforma más profunda de la casa real, que le despojó de su capacidad de articular la Monarquía, función que venía desempeñando desde la baja edad Media, se inició durante el reinado de Fernando VI, cuando el marqués de la Ensenada (a causa de la caótica situación hacendística de la Monarquía) se vio obligado a reformarla según consta en el decreto real promulgado el 18 de marzo de 1749<sup>116</sup>.

Semejante cambio sirvió para que comenzaran a separarse los bienes del monarca de los bienes del Reino, iniciando por la clase de gastos que había y qué organismos debían cubrir cada uno:

*“Plano que se firma para fixar prudencialmente las obligaciones ordinarias de la Monarquía a fin de que satisfaciéndose puntualmente se pueda hacer separación de fondos con que ir pagando por vía de transacción voluntaria y secreta las deudas de las anteriores reinados:*

*Casas y Caballerizas reales con lo anexo a ellas.* La decencia con que están se ha de mantener, continuándose la economía en los gastos, en no proveer las plazas supernumerarias que vacan, y en emplear los que existen con sueldo en los huecos de número para que sean a propósito. Comprar los muebles que sean menester para los palacios que habitan SS. MM., siguiendo la máxima de que en cada uno haya lo necesario, para excusar gastos de conducciones en las jornadas ordinarias. Proseguir la paga a los empelados en Sitios Reales y de sus gastos ordinarios. Asistir la capilla Real sobre el pie en que está. Continuar todas las limosnas que se dan, de cualquier calidad que sean, y tener con qué hacer algunas extraordinarias. Costear todos los gastos de la guardarropa y de aquellas alhajas que guste S. M. tomar para sí y para dar. Pagar el bolsillo secreto del rey, alfileres de la reina, alimentos de la reina viuda y todas las pensiones concedidas. Satisfacer todos los gastos de las diversiones de caza y funciones acostumbradas.

---

<sup>115</sup> Francisco Andújar Castillo, “El Seminario de Nobles de Madrid en el siglo XVIII. Un estudio social”. *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo III* (2004), p. 207

<sup>116</sup> Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, apéndice 6. 3.

*Palacios y obras en Sitios Reales.* Asistir con seis millones de reales al año para concluir y moblar el de Madrid. Acabar el de Aranjuez, capilla, cuartel de Guardia de Corps y la Casa de Oficios del Retiro, pero sin emprender otra alguna obra nueva, sino mantener y reparar las hechas. Hacer la cerca de los bosques del Pardo y Viñuelas para cerrarlos, la cual ha de ser de foso donde lo permita el terreno, y de tapia sólida de mampostería donde no haya otro arbitrio menos costoso. Esta obra es útil al Real Erario, porque se le descargará del crecido censo que paga de daños que a los pueblos causa la caza cuando puede salir a sus heredades, y el rey quedará libre de inquietudes de conciencia que experimentaron sus antecesores, como consta de sus testamentos.

*Otras obras.* Concluir la nueva fábrica de tabaco de Sevilla, que para la Real Hacienda no es menos útil que la cerca para los bosques que se ha expresado. Acabar de costear los gastos de averiguaciones de Hacienda, etc., para establecer la proyecta única contribución, que los vasallos desean muy de veras, ... Perfeccionar el camino que llaman de la Montaña y los exámenes de la posibilidad o imposibilidad de hacer canales en Castilla la Vieja que se den la mano con el referido camino”<sup>117</sup>

Seguidamente exigió de inmediato la relación detallada de los gastos y oficiales de la casa del rey difunto<sup>118</sup>. No se equivocaba Ensenada; en las *Nóminas de sueldos de los dependientes de la Cámara del rey*, aparecía una deuda vencida procedente de los salarios no pagados a los criados y dependientes de la Real Cámara hasta el 9 de julio de 1746 que, en resumen, era el siguiente:

Sueldos vencidos .....	410.262 reales 13 mrs
Gastos ordinarios y extraordinarios .....	55.255 rls
Descubiertos de Guardarropa .....	1.681.81rls 12 mrs

---

<sup>117</sup> Ibid, pp. 95-97.

<sup>118</sup> En 1747 exigía una “*Relaciones de los remanentes y emolumentos que gozaban los individuos de las Reales Casa, Cámara y Capilla en dicho año, incluso Casa de Apoyento, Colaciones, Luminarias y funciones de Capilla*” (AGP. Reinados. Fernando VI, caja 357). Dicha relación estaba realizada por “Copias de las declaraciones hechas por los oficios de la Real Casa y otros dependientes de ella en consecuencia de Orden del Excelentísimo Señor Duque de la Mirándola Mayordomo mayor de 5 de Junio de este presente año expresando los remanentes que tienen de los géneros que sirve cada uno”. Al poco tiempo moría el duque de la Mirándola (26 noviembre 1747) y le sucedía en el cargo el marqués de Villafranca, C. Cotti, *El duque de la Mirándola. Francesco Maria Pico alla corte di Madrid (1715-1737)*. Mirándola 2005, pp. 6-8.

Oficiales de Manos .....	281.045 rls 8 mrs
Real Botica .....	550.094 rls 25 mrs
Mercader de S. M .....	210.426 rls
Vestuarios .....	473.189 rls
<i>Importan los descubiertos de los criados y dependientes</i>	
3.662.089 rls	

Incluso se hizo relación de bienes de la capilla real. Don Francisco Varón de Rada, capellán mayor de S. M. y receptor de su Real Capilla, y don Miguel Felipe de Ito, ayuda más antiguo, y jefe interino del oficio de guardarropa, realizaron un inventario de las “alaxas siguientes que paran en el relicario”<sup>119</sup>.

Al mismo tiempo se había la siguiente observación: “*Relación de los criados que al presente ay en la Real Cámara de S.M. con distinción de clases, y exceso que se advierte en algunas, según el numero a que quedaron reducidas por la última Planta del año de 1707, declarando el aumento de sueldo de algunos empleos, sobre el que tenían asignados por establecimiento antiguo*”. La relación siempre se realizó haciendo referencia a la evolución que había tenido cada oficio desde la planta de 1707, considerada como la planta oficial de la casa de Felipe V desde el principio de su reinado<sup>120</sup>.

Los reglamentos de 18 de marzo 1749<sup>121</sup> iniciaron el camino de transformación de la estructura de la Casa Real de la Monarquía, que culminó con el decreto de Fernando VII de 1814, no solo perdiendo el papel de motor de la organización de la Monarquía, sino asumiendo los perfiles y roles que va a jugar en la Monarquía constitucional. Como ya dijimos anteriormente, la Monarquía hispana tenía diversas casas, siendo la principal la que representaba la dinastía, la casa de Borgoña. La ordenanza de Ensenada fusionaba definitivamente las dos casas reales (Borgoña y Castilla) en la Casa del Rey (que fue la de Borgoña), lo que supuso una transformación en la misma estructura de la Monarquía.

---

<sup>119</sup> AGP. Real Capilla, caja 4, exp. 5.

<sup>120</sup> “Relación del importe de los sueldos y gastos ordinarios y extraordinarios de los criados y dependientes de la Real Cámara que se pagan en cada un año por Don Juan Bautista Legendre secretario de ella en virtud de libranzas, y ordenes del Señor Sumiller, intervenidas por el oficio de Veeduría y Contaduría de la Real Cámara que con distinción de personas y cantidades es en la forma siguiente” (AGP. Reinados. Fernando VI, caja 357).

<sup>121</sup> Existen diversas copias en AGP. También, en la BNE, ms. 4313, fols. 175-414. Las modificaciones de la Cámara y Capilla, AGP. Administración General, legs. 468 y 939.

- *Reforma de Carlos III. La “casa única” (1761)*

El 10 de agosto de 1759 moría Fernando VI en el castillo de Villaviciosa. Isabel de Farnesio se convertía en pieza clave de la política. En el palacio real proclamó a Carlos rey de España. Ahora bien, la sucesión en Nápoles era un problema de envidia. Los diversos tratados europeos dejaron muy claro que Carlos no podía disfrutar dos coronas a la vez, sino que tenía que dejar Nápoles a su hermano Felipe, quien, a su vez, debía dejar sus dominios de Parma, Piacenza al Emperador. No obstante, Carlos aprovechó la contienda de la guerra de los Siete Años para dejar a su hijo, Fernando, como rey de Nápoles y él optar por el trono español. El 13 de julio 1760 hizo su entrada oficial en Madrid. Al poco de llegar, el 27 de septiembre 1760, su esposa, María Amalia, fallecía<sup>122</sup>. A partir de entonces se produjo un profundo relevo en el gobierno: Ricardo Wall fue apartado en 1763<sup>123</sup> y sus responsabilidades se las repartieron Grimaldi y Esquilache. Grimaldo había negociado con Francia para llegar al tercer pacto de familia (1761); mostró ser un político de clara tendencia francófona y muy regalista. No hubo más cambios hasta 1765, cuando murió el colegial Muñiz (amigo de Ensenada<sup>124</sup>), siendo sustituido por el manteísta Manuel de Roda, letrado aragonés, que se había caracterizado por su labor en la Agencia de Preces de Roma<sup>125</sup>.

La difícil situación económica que atravesaba la Monarquía a causa de la Guerra de los Siete Años (1756-63), que coincidió con un período de pobres cosechas, movieron al rey y a su nuevo equipo de gobierno a tomar nuevas medidas económicas entre las que se encontraban las reformas agrarias (ya desde 1764) con una orden de la Secretaria de Hacienda a los intendentes para que los labradores les transmitiesen sus ideas para adelantar en la agricultura e industria. Habían llegado algu-

---

<sup>122</sup> Roberto Fernández, *Carlos III. Un monarca reformista*. Madrid. Espasa-Calpe 2016, pp. 34-35. Conde de Fernán Núñez, *Vida de Carlos III*, edición de A. Morel-Fatio y A. Paz Meliá, prólogo de Juan Valera. Madrid. FUE 1988, pp. 16-17.

<sup>123</sup> D. Téllez Alarcía, *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo XVIII. El despotismo ilustrado de D. Ricardo Wall*. Madrid 2010, ID., *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus*. Madrid 2008.

<sup>124</sup> Carlos González Caizán, *la red política del marqués de Ensenada*. Madrid 2004. ID., “El primer círculo de hechuras cenonicias”, José M. Delgado Barrado y José L. Gómez Urdáñez (coords), *Ministros de Fernando VI*. Universidad de Córdoba 2002, pp. 177-202.

<sup>125</sup> I. Pinedo, *Manuel de Roda. Su pensamiento regalista*. Zaragoza 1983.



nos informes a la corte en los que los intendentes ponían de manifiesto las quejas sobre el abastecimiento; a solucionar este problema vino la ley<sup>126</sup>. En este contexto, la reducción de gastos en la casa real era una necesidad: “El rey ha resuelto unir a su Real Casa la familia que servía en la de la reina, nuestra señora, que esté en gloria y para establecer la mejor armonía y buen método en su real servidumbre, la del Príncipe, nuestro señor, infantes e infantas en una sola familia. Quiere que desde 1º de marzo próximo quede arreglada a lo dispuesto por adjunta nueva planta”<sup>127</sup>.

“Puntos que se han de evacuar:

1. Asegurese de que habrá siempre tres tandas para la servidumbre de ambas casas.
2. Intendente de casas reales, que tenga el carácter de mayordomo mayor.
3. Refresco en dinero en las funciones de bautismo de que S. M. sean padrinos.
4. También en dinero las comidas a conventos en las profesiones de monjas.
5. Las instrucciones para camarera mayor y guarda mayor.
6. *Caballerizas Reales*. Al veedor honores del Consejo de Hacienda, comisario ordenador o coronel.
7. Al mismo, uniforme de caballero de campo.
8. Capítulo que trata de ser gentilhombre del caballero.
9. Servicio de arcabuz por el primer caballero, supliendo al caballero mayor.
10. Entrada en la cámara del caballero de campo”.

Ciertamente, las caballerizas reales constituían uno de los ramos de la casa más costosos de sostener, por lo que el monarca le dedicaba atención específica:

---

<sup>126</sup> Simultáneamente se produjo el primer escrito serio, debido a un ministro del gobierno, justificando una posible desamortización de los bienes eclesiásticos: en 1765, Campomanes escribía el *Tratado de la regalía de amortización* (Pedro Rodríguez Campomanes, *Tratado de la Regalía de Amortización*. Madrid 1975, introd. F. Tomás y Valiente).

<sup>127</sup> AGP. Carlos III, leg. 138, caja 1. Ya, el 13 diciembre 1760, el mayordomo mayor escribía: “El rey ha resuelto que en la próxima jornada de El Pardo estén unidos los oficios de boca de su Real Casa y los de la Reina y que se adviertan a los individuos de ellos que se nombrasen para servir en la expresada jornada”.

“Habiendo resuelto el Rey establecer la servidumbre de sus reales caballerizas, ballestería y casa de caballeros pajes a un número determinado de criados con la reunión de las que servían a la difunta reina, nuestra señora, para que desde ahora en adelante no haya más que una sola, paso a manos de v. e. los adjuntos tres reglamentos señalados de su real mano en este día: el primero de la reunión, sueldos y servicios de dicha caballeriza; el segundo sobre la instrucción que deben observar las oficinas de cuentas y razón; y el tercero de los individuos que quedan fuera del número y jubilados a fin de que v. e. disponga tengan puntual cumplimiento en todas sus partes para desde el día de la fecha en adelante, considerándose los sueldos, que se aumentan a diferentes individuos con relevación del derecho de *media annata* a todos. San Ildefonso, 11 septiembre 1761. Al señor duque de Medinaceli”.

Asimismo, era necesario controlar los gastos producidos por los desplazamientos de la familia real y servidores a los sitios reales, lo que también era ocasión para recortar gastos:

“Exmo señor, en vista de la representación de v. e. de 21 del corriente y la que incluye del contralor grefier general de las Reales Casas sobre no haberse comprendido en el último reglamento de mesillas diferentes clases de individuo y la disparidad entre otras entre la casa del rey y la de la reina, se ha servido S. M. aprobar en todas sus parte la adjunta regulación que ha propuesto dicho contralor para que arreglado a ella se avine a cada uno el señalamiento que se proporciona desde la jornada de Aranjuez hecha en este año. Asimismo, manda S. M. que generalmente los abonos de mesilla de los criados destinados a las Jornadas, se hagan por el solo tiempo que se mantengan en los sitios sirviendo sus empleos, incluso los días que salgan de la capital y se restituyan a ella. Y de su real orden lo participo a v. e. para su inteligencia y cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde a v. e. muchos años. Buen Retiro 29 septiembre 1760. Marqués de Esquilache”<sup>128</sup>.

La transformación que se produjo en la casa real en 1761, forzosamente, tenía que afectar a las estructuras de la casa establecida en 1749, por lo que se tuvieron que promulgar nuevas instrucciones que adaptaran los cambios realizados a las ordenanzas establecidas cuando

---

<sup>128</sup> AGP. Reinados. Carlos III, leg. 507, caja 4<sup>a</sup>. Al mayordomo mayor, marqués de Montealegre.

había las dos casas reales (rey y reina). Dado que la forma de suministrar los ingresos de la casa real había cambiado profundamente, el organismo que administraba la economía de la casa real, la Junta de Bureo, también experimentó una dura reducción. La mayor preocupación era definir con claridad las obligaciones del contralor y grefier, los dos cargos esenciales de la Junta de Bureo, a la que había quedado reducida, que se convirtieron en el foco de atención. Ambos oficios estaban en proceso de transformación: el contralor se convertiría en el tesorero general, mientras que el grefier terminó por convertirse en el archivero de palacio:

“Instrucción que han de observar el contralor general y Grefier de mi Real Casa, Capilla y Cámara:

Contralor general: Queda prevenido en el Reglamento y ordenanza que el Contralor General ha de recibir las órdenes de mi Mayordomo mayor para distribuirlas a los oficios y a quien corresponda en cuanto ocurra de mi Real servidumbre<sup>129</sup>.

La transformación definitiva de ambos oficios se produjo ya en el reinado de Fernando VII. En “El artículo XX de los generales del Reglamento de 16 noviembre 1822”<sup>130</sup>, se establecía el orden de prelación entre dichas dependencias y señalaba la continuidad en sus funciones respecto a las existentes en reinados anteriores:

Para que las oficinas de mi Real Casa marchen con la debida armonía y no haya disputas de atribuciones que entorpezcan el servicio, serán consideradas como principales por su orden la Secretaría, Contaduría y Tesorería, y de segunda clase la Veeduría y Archivo, pues cuando tuve a bien suprimir las de Contralor y Grefier, sustituí sus atribuciones en dichas tres primeras oficinas.

Así pues, las obligaciones de los antiguos oficios de Contralor y Grefier eran asumidas por la Secretaría de la Mayordomía Mayor y por la Contaduría y Tesorería, y entre las oficinas de la nueva planta figuraban la Veeduría general y el Archivo.

---

<sup>129</sup> AGP. Reinados. Carlos III, leg. 138, caja 1ª. “Copia de la instrucción de las obligaciones del contralor general y grefier de la casa del rey, cámara y capilla conforme a la planta del año 1761”.

<sup>130</sup> *Reglamento de la Real Casa*. Madrid. Imprenta León Amarita 1822

En segundo lugar, se establecía muy claro que la planta del año 1749 era la que había que tener en cuenta y seguir para la nueva planta de 1761.

En tercer lugar, se encomendaba al grefier todo lo relativo a lo económico y, especialmente, el de formar las nóminas mensuales de los servidores de la casa para que pudieran cobrar. El monarca era consciente de que muchos servidores habían quedado excluidos, por lo que ordenaba

“Como he mandado que hecha la incorporación de la casa de la Reina, queden estos oficios unidos a los de mi real casa, quiero que desde luego se les reconozcan los cargos por los inventarios de cada uno y se les haga de nuevo a todos los oficios que quedan en actual servidumbre y que sea con intervención del Grefier, lo dispondrá mi Mayordomo mayor por medio del Contralor y este concurrirá al propio fin para que todo quede con la mayor claridad o si hubiese resulta, darme cuenta por el Mayordomo mayor para mi real determinación”.

### *3.5. Cambios en la Real Casa de Caballeros Pajes durante los reinados de Fernando VI y Carlos III*

Los cambios producidos en la organización de la casa real, llevaron consigo una transformación profunda en la estructura de la Monarquía y, por supuesto, también cambió el comportamiento cortesano y la forma de servir a la persona real<sup>131</sup>, lo que inevitablemente llevó a una reforma de los planes de estudio de la *Casa Real de Caballeros Pajes*. Para realizarla, se imponía hacer un inventario de “personas” y objetos a partir del cual reestructurar la institución.

*Reglamento de los individuos y dependientes de que se ha de componer la casa de caballeros pajes de S. M. y sueldos que han de gozar al año*<sup>132</sup>

Un ayo	13500 rls al año
Teniente de ayo	6000
Un capellán	3300

---

<sup>131</sup> Jesús Gómez, “Una conversación sobre la entrada Real de Carlos III”. *Edad de Oro* 36 (2017), pp. 267-286.

<sup>132</sup> AGP. Carlos III, leg. 148, caja 1º

Teniente de capellán	2200
Cinco maestros <sup>133</sup>	11000
Tres ayudas de cámara	5475
Un sastre	1825
Un comprador	2200
Un ayudante comprador	1100
Un cocinero	2200
Un mozo de cocina	1100
Un repostero	2200
Un ayudante repostero	1100
Mozo de despensa y barrendero	1460
Un médico	1650
Un cirujano y sangrador	2200
Un barbero	1100
Un enfermero	1825
Una lavandera	2300
Alimentos de los 12 caballeros pajes <sup>134</sup>	55560
TOTAL	117.945

“Importa la dotación ordinaria de la casa de los caballeros pajes de S. M. ciento diez y siete mil novecientos y cuarenta y cinco reales de vellón al año”.

Seguidamente, tras la reforma de la casa realiza por Carlos III, reflejada en el *Reglamento del año 1761*, también se incluía las normas por las que se debía regir la *Casa Real de Caballero Pajes*:

“La buena armonía y método que deseo establecer para la servidumbre de mi real caballeriza en sola una escusando por este medio superfluidades que contribuyen más que al decoro a la confusión en todas materias es perniciosa me ha parecido resolver unir la caballeriza que servía a la reina, mi muy cara y amada esposa a la mía quedando en una sola para que indistintamente sirva y desempeñen los oficios que eh elegidos todas las funciones y demás servidumbres que puedan ofrecerse con la puntualidad y esplendor que conviene y en su consecuencia he mandado formar el reglamento de sueldos y ordenanza que se ha de practicar en la forma siguiente.

[Enumeración de todos los individuos y sueldos]

<sup>133</sup> “el uno de gramática y latinidad, otro de matemáticas, otro de lengua francesa, otro de la destreza con las armas y el otro de danzar a dos mil doscientos reales cada uno”.

<sup>134</sup> “Señala S. M. para el alimento de sus doce caballeros pajes, doce reales de vellón por cada uno al día con sujeción a cuenta”

El caballerizo y balletero mayor es el primer jefe de mi real caballeriza y que ha de continuar su ejercicio y servidumbre cerca de mi real persona con la intermediación que lo ejecuta en su respectiva servidumbre y como tal le corresponde privativamente el gobierno y dirección de ella con facultad de suponer con su acostumbrado celo cuanto pertenezca a mi real servidumbre según conviene.

Mando que todos los criados e individuos de mi real caballeriza y agregados comprendidos en este reglamento sin excepción de persona ni clase estén a la orden de mi caballerizo mayor.

La casa de mis caballeros pajes continuará bajo las reglas y método conque tengo establecida por mi real orden del 31 de diciembre de 1760 (pone 61 pero debe ser un error)

Mi real ballestería proseguirá como al presente en su servidumbre bajo las ordenes de mi caballerizo y balletero mayor que es”<sup>135</sup>.

En tercer lugar, se hacía una reforma de los planes de estudios de la casa. En 1767, Carlos III nombraba a Pérez Bayer, preceptor de los príncipes, para que realizase una visita y examinase los estudios de la casa de pajes. El éxito de su labor pedagógica, hizo que el monarca también le encomendase la revisión de la educación de la Casa de Pajes<sup>136</sup>. Pérez Bayer realizó la visita a partir el 15 de abril 1773 y los resultados fueron enviados al caballerizo mayor, duque de Medina Sidonia, el 20 mayo 1773<sup>137</sup>. El rey aprobó el informe el 9 de noviembre y ordenó que se llevaran a cabo las reformas que proponía. El relevo de personajes en los principales cargos de la Monarquía, que se dieron en esta época (Roda moría en 1783 y era sustituido por Floridablanca como Secretario de Gracia y Justicia; el caballerizo mayor, duque de Medina Sidonia fue sustituido, en 1775 por el marqués de Villena<sup>138</sup>), favorecieron las reformas.

El nuevo ayo de la Casa de Pajes fue Jacinto Aranaz, quien ocupó el cargo, entre 1783 y 1786, que había sido formado en el ejército de Dragones de Villaviciosa, por lo que la educación en la escuela tomó un aire militar<sup>139</sup>. No obstante, en un documento, según Domingo Maldavi,

---

<sup>135</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 599, exp.3, se encuentra la ordenanza completa de la real caballeriza con la reforma de 1761

<sup>136</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 604, exp. 1.

<sup>137</sup> Ibid, han sido publicados por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros*, apéndice 6. 5.

<sup>138</sup> AGP, Personal, caja 7749, exp. 5

<sup>139</sup> Francisco Andújar Castillo, 2004, p. 207. El expediente de Aranaz, AGP. Personal, caja 7749, exp. 5. Murió en 1789.

realizado por Aranaz<sup>140</sup>, se ponía en evidencia la situación de la casa de pajes “un elevado coste para un reducido grupo de privilegiados”<sup>141</sup>. Es decir, la casa de pajes ya no cumplía la función que había venido desempeñando durante los siglos anteriores. Si bien los problemas económicos no eran exclusivos de la *Casa de Caballeros Pajes*<sup>142</sup>, el número reducido de alumnos, propio de una sociedad estamental reducida, que pretendía incardinarse en el servicio real, y las normas de conducta cortesanas ya resultaban anacrónicas<sup>143</sup>. La nueva organización del “Estado” requería de un mayor número de servidores (procedentes de los nobles y de los nuevos sectores sociales que servían la administración) con nuevos conocimientos (geometría, aritmética, idiomas modernos, logaritmos, etc.) y nuevas normas de educación.

### 3.6. Unión de la Real Casa de Caballeros Pajes con el Real Seminario de Nobles (1786-1792)

Los nuevos ideales, que se estaban imponiendo en la *Casa de Pajes* coincidían con los practicados en la otra institución fundada para la educación de las elites dirigentes, como era el *Real Seminario de Nobles*, que atravesaba también dificultades económicas. Resulta lógico que Carlos III ordenase la unión de ambos centros en 1786<sup>144</sup>. Con esta unión, la *Casa de Pajes* perdió una serie de prerrogativas que venía disfrutando, así mismo, el poder del caballerizo mayor perdió poder en la institución a favor de una mayor militarización.

“Habiendo resuelto el Rey que la casa de sus caballeros pajes se reúna e incorpore con el Real Seminario de Nobles y que el ayo sea segundo director del mismo Seminario manteniendo los sueldos que goza y asistiéndosele además con cuarto y todo para su manutención

---

<sup>140</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 604, exp. 1.

<sup>141</sup> Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, p. 27.

<sup>142</sup> Otra institución semejante, *El Seminario de Nobles de Madrid*, padecía carencias y dificultades muy semejantes: José Luis Peset, “Ciencia, nobleza y ejército en el Seminario de nobles de Madrid (1770-1788)”, en: *Mayans y la Ilustración (Simposio Internacional en el Bicentenario de la muerte de Gregorio Mayans)*. Valencia 1981, II, pp. 519-534.

<sup>143</sup> Marieta Cantos Casenave, “Sociabilidad doméstica y sociabilidad pública a través de la literatura dieciochesca”. *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo* 8 (2000), pp. 29-39.

<sup>144</sup> AGP. Reinados. Carlos III, leg. 604, exp. 1, *Plan de estudios y habilidades que por ahora se tienen y enseñan en el Real Seminario de Nobles de esta Corte. Madrid 1785*

y comodidad, quiere S. M. que se junten ambos a tratar de los medios de efectuar esta incorporación y traslación bajo las reglas siguientes:

1°. Que los caballeros pajes tendrán su sala como los demás Seminaristas en que se cuidará de sus personas, asistencia y educación.

2°. Que en el Seminario y en todas partes usarán del uniforme común de los Seminaristas, excepto cuando vayan a palacio a la Real servidumbre o a algún acto público de ella, en cuyos casos usarán del uniforme del Rey.

3°. Que en tales casos de pasar a servir a S. M. dentro y fuera de palacio usarán de los coches de las Reales Caballerizas como hasta aquí, pero fuera de estos actos, en sus salidas y paseos, irán como los demás Seminaristas incorporados con los compañeros que corresponda, formando comunidad y acompañados del ayo o director de sala a quien toque.

4°. Que estén subordinados al primer director y por su orden al segundo y a los de la sala en lo que corresponda a su educación y demás cosas personales como todos los Seminaristas, subsistiendo en cuanto a las Real servidumbre y en cuanto a su nombramiento y ascensos la autoridad y facultades del caballerizo mayor, a quien obedecerán el primero y el segundo director en cuanto a estos puntos.

5°. Que asistirán a las escuelas, enseñanzas y habilidades del Seminario como todos los demás seminaristas según la edad y disposiciones que tuvieren y la carrera que hayan de emprender de que cuidarán los directores.

6°. Que mediante esta incorporación, se escogerán y nombrarán por el caballerizo mayor, con dictamen de los directores, los maestros, directores de sala y criados que sean necesarios de los que actualmente sirven en la casa de pajes, sin exceder de los que se acostumbra en las otras salas del Seminario para igual número de individuos, y conservarán los salarios o dotaciones que ahora tienen de cuenta de la Real Hacienda si fuesen mayores que las del Seminario, porque si fuesen menores, se les aumentará hasta las que gozan actualmente los de igual clase en el mismo Seminario; y en lo sucesivo serán los que se nombraren iguales en sus gastos y salarios a todos los demás dependientes de su clase en el Seminario, de cuyos fondos se les pagarán.

7°. Que a todos los maestros, dependientes y criados de la Casa de Pajes, que no fueran nombrados, se les conservarán sus sueldos también de cuenta de la Real Hacienda hasta que se les de alguna colación equivalente según el mérito y conducta de ellos que tendrá cuidado de hacer presente el caballerizo mayor.



8º. Que en lugar de los doce reales que abona el rey por cada paje, mandará pagar catorce como los demás Seminaristas hasta que por su antigüedad opten a plaza de menos pago, y esto mediante los ahorros y economías que se conseguirán con excusar en lo sucesivo la paga de maestros, criados, dependientes y casa.

9º. Que el segundo director lo será principal en ausencia, enfermedades u ocupaciones del primero, y todos los dependientes del Seminario lo obedecerán, así como él ejecutará todo lo que el primer director le encargare.

Por orden al Caballerizo mayor, declara S. M. que en lo sucesivo, no recibirá pajes cuya edad baje de ocho años cumplidos o exceda de doce también cumplidos, a fin de que tengan tiempo y disposición de ser bien educados y enseñados”<sup>145</sup>.

La unificación de ambas instituciones llevó a precisar los bienes que pertenecían a casa una, por lo que se realizó una *“Lista de libros que necesitan los caballeros pajes de S. M. así por no haberlos en los que han venido de aquella Real Casa, como por el distinto sistema que siguen en la enseñanza de las ciencias los Profesores de este Real Seminario de Nobles. Madrid y octubre 6 de 1786”*<sup>146</sup>. Asimismo, se redactó otro memorial: *“Noticia de los libros que vinieron de la Casa de los Caballeros Pajes de su Majestad a esta biblioteca de mi cargo, siguiendo el mismo método con que me los han entregado por sus correspondientes listas los profesores de aquella real casa cuyos originales quedan archivados en este Real Seminario de Nobles [1786]”*. Todo ello ha sido estudiado magníficamente por Domingo Maldavi, a cuya obra me remito<sup>147</sup>.

La unión en un mismo edificio de ambos centros duró seis años, pero mantuvo su administración por separado; de hecho, las solicitudes a ingresar como paje se hicieron muy numerosas: el 3 de enero 1790, el rey se servía nombrar a Tomás de Herrera y Mayoral para una plaza de caballero paje, vacante por la salida de Luis María de Andriani a capital de regimiento de infantería de Vitoria<sup>148</sup>. El 21 de marzo, se dirigió un

---

<sup>145</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballeriza, leg. 10, exp. 4.

<sup>146</sup> AGP. Reinados. Carlos III, leg. 604, exp. 1. Transcrita por Arantxa Domingo Maldavi, pp. 225-278.

<sup>147</sup> Ibid. Arantxa Domingo Maldavi, pp. 215-225.

<sup>148</sup> “El rey nombra para la plaza de caballero paje, vacante por la salida de D. Luis María de Andriani, a don Tomás de Herrera y Mayoral y quiere que en las vacantes que vayan ocurriendo, entren sucesivamente D. Antonio Burriel, D. Mariano Joaquín de Cuéllar, D. Camilo de Arroyo y Casares, D. Joseph Martín Valdés y Aliaga, D.

escrito al marqués de Villena, mayordomo mayor, “para las dos plazas de caballeros pajes del Rey, vacantes por salidas de D. Alejandro Lallemand y D. José Pimienta, marqués de Villareal, a capitanes de los regimientos de Caballería de Santiago y Borbón, se ha servido S. M. nombrar a D. Antonio Burriel, hijo del ministro del Consejo don Pedro Andrés Burriel, y a don Mariano Joaquín de Cuéllar”,<sup>149</sup>. El 10 de julio 1790, el rey nombraba a don Gabriel Alvarez y Pelliza, “para la plaza de caballero paje de S. M., vacante por la salida de don Joaquín de Casaviella a capital de regimiento de infantería de Soria”. El 13 de mayo de 1790 se nombraba a Camilo de Arroyo para una plaza de caballero paje que estaba vacante por la salida de don Antonio María de Rojas a segundo teniente de guardia de infantería española.

No solo eran los pajes, también se renovaban los cargos de maestros y demás oficios de la casa de pajes; en noviembre del mismo año, el Director del Real Seminario de Nobles informaba de que

“Don Christóbal Bencomo, presbítero, ocurrió [sic] a V. M. solicitando se dine nombrarle para la cátedra de Filosofía Moral del Real Seminario de Nobles que vacase por retiro de Don Francisco Wadingo. El Director dice en su informe que concurren en Bencomo las circunstancias correspondientes para el desempeño de dicha cátedra y que además es un sacerdote de buena vida y costumbre, pero que estando la cátedra que pide reunida a la de Derecho Natural y de Gentes del Seminario, se separó esta enseñanza para emplear en ella a Wadingo, que pasó de la Casa de los Caballeros Pajes, sin dotación por el Seminario, pero cobrando su sueldo por la veeduría, y que no halla inconveniente en que se continúe dicha enseñanza separadamente mediante que cada uno de los dos ramos merece mucha atención con tal que no se grave con su sueldo al seminario cuyas rentas no sufren nuevos gastos”,<sup>150</sup>

Asimismo, el 11 de noviembre se admitía que “D. Tadeo Lope sirva interinamente y sin dejar las enseñanzas que ahora están a su cargo, la cátedra de Matemáticas que servía D. Agustín de Pedrares, “prevengo a S. M. al tiempo de tomarla, ha sido que para la más cómoda enseñanza

---

Juan Antonio de Olazábal, D. Manuel Antúnez, D. Pedro de la Cueva y D. Francisco de Iraola y Carbajal” (AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 3)

<sup>149</sup> Palacio, 21 de marzo de 1790, AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 3.

<sup>150</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 1

de las Matemáticas y para que cada año pueda principiarse el nuevo curso, haya tres maestros de esta ciencia en este Real Seminario, siendo el tercero el expresado D. Tadeo Lope, sin sueldo por ahora”.

El 18 de diciembre de 1790, el caballero mayor escribía:

“Hace presente a V. M. que por salida de D. Luis Valdés a capitán de regimiento de infantería de Zamora, ha quedado vacante una plaza de caballero paje de V. M.

V. M. tiene resuelto que en las vacantes que ocurran salgan a caballeros pajes los sujetos siguientes por esta graduación:

D. Juan José Olazábal, hijo del difunto don Juan Antonio, oficial que fue de marina y sobrino del caballero de campo don Pedro Olazábal<sup>151</sup>.

D. José Martín Valdés y Aliaga, sobrino de doña Tomasa Aliaga, teniente de aya de SS. AA.

D. Manuel Antúnez, hijo de don Rafael Antúnez, ministro del Consejo de Indias.

D. Pedro de la Cueva, caballero de la Orden de San Juan, y sobrino de D. Francisco Larcana, teniente general de los ejércitos.

D. Pascual Olloqui y Estrada, sobrino del teniente ayo del Príncipe, nuestro señor.

*Nuevos nombramientos*

D. Rafael de Eslava y Peri, hijo del brigadier de la Real Armada D. Fidel de Eslava.

D. Felipe Adriani, coronel de infantería y corregidor político y militar de la ciudad de Huesca para su hijo don José Ramón.

El marqués de Valdecañas y de Torremayor, coronel de caballería, para su hijo don Simón María de Avellaneda y Velasco, cadete de Reales Guardias de Infantería española.

D. Francisco de Iraola y Carvajal, hijo de don Rafael, teniente del regimiento de África y nieto de los mariscales de campo D. Agustín de Iraola y D. Luis de Carvajal.

D. Manuel Doz, ministro del Consejo, para su hijo don Fermín.

D. María del Castillo, condesa viuda de Casa Dávalos, para sus hijos D. Fernando y D. José Roxas del Castillo.

D<sup>a</sup>. Juana Margarita de Mendoza, viuda de don Joaquín Antonio Galdiano y caballero, fiscal que fue de la Audiencia de Lima, para sus hijos D. José María y D. Joaquín Modesto<sup>152</sup>.

---

<sup>151</sup> Al margen: “S. M. nombra a este para plaza vacante de que da cuenta el Caballero mayor, y ha agraciado por su orden a D. Fermín Dor y al hijo de Hevia. Fecho lo primero a 28 de diciembre de 1790” (Ibid).

<sup>152</sup> Ibid.

En efecto, la *Casa de Pajes* no se diluyó en la institución del *Real Seminario de Nobles*. Determinados sectores de la alta sociedad seguían pensando en la institución antigua (es decir, en donde se educaba para servir la persona regia) y preferían introducir en ella a sus hijos como estudiantes.

“Hallándose vacantes cuatro plazas de caballeros pajes por salida al ejército de don Tomás de Aguilera, don Pedro de Ayala, don Carlos Mos y don Mariano Arriaza, las pretenden:

D. Manuel Pascual Gutiérrez, teniente coronel de milicias de Paruro, para sus dos sobrinos, D. José y D. Antonio Gutiérrez, hijos del difunto D. Isidro Gutiérrez, que en las pasadas alteraciones del Reino del Perú falleció en campaña a manos de los enemigos y sucesivamente con el pesar de esta desgracia, dejando a sus hijos constituidos en la última infelicidad. V. M. se sirva acoger a estos huérfanos bajo su real protección, disponiendo se pusiese a estos dos de su Real cuenta en el Real Seminario de Nobles donde se hallan. El marqués de Sonora pasó un oficio de orden de V. M. recomendándolos para las plazas de pajes.

D. Manuel de Vadillo, oficial mayor primero de la secretaría del Despacho de Guerra, para su sobrino D. José Ruiz de Porras, hijo del difunto D. José Ruiz de Porras, contador principal del ejército y provincia de Extremadura, que sirvió 36 años. Alega los suyos contraídos por espacio de 41 y los de los ascendientes de este huérfano, que tiene un hermano 1er teniente de Real Guardia Walonas. Don Gerónimo Caballero ha pasado de orden de V. M. un oficio recomendando esta solicitud. 10 años.

D<sup>a</sup> Juana de Anguiano y Font, viuda de don José Font, coronel del primer Regimiento de Cataluña, para su hijo don Juan Jose. Don Gerónimo Caballero ha pasado de orden de V. M. un oficio a su favor. 8 años.

El conde de las Cabezuelas, coronel del Regimiento de Milicias de Alcázar de San Juan. Don Pedro de Lerena siendo secretario interino de guerra y don Gerónimo Caballero han pasado oficios recomendando a su hijo don Gregorio Baillo para plazas de paje. 8 años.

Don Antonio de Ulloa, teniente general de la Real Armada, para su hijo D. Martín José. Don Antonio Valdés ha pasado un oficio a su favor.

El marqués del Socorro, teniente general de la Real Armada, para su hijo D. Estanislao Solano. Don Antonio Valdés ha pasado un oficio a su favor.

D<sup>a</sup> María Bernarda de Veroiz, viuda del teniente de la Real Armada don Juan Antonio Olazával, que sirvió a V. M. por espacio de

29 años, para su hijo don Juan José, sobrino carnal del caballero de campo don Pedro Olazábal. 10 años.

Doña Antonia Ana Tavares y Salvatierra, condesa de San Rafael, para su hijo don Cesáreo Curiel. 8 años.

Don José de la Cueva, conde de Guadiana, paje que fue de V. M. y capitán del regimiento del rey, para su hijo don Juan. 8 años.

Doña Josefa Narváez, viuda del teniente coronel e ingeniero ordinario D. Vicente de Rueda, para su hijo don Pedro José María.

D. Francisco de San Juan, primer teniente de Reales Guardias españolas, que sirve a S. M. desde el año de 1758 y se ha hallado en la campaña de Portugal y expedición de Argel, para uno de sus hijos llamado D. José. 9 años.

El conde del Asalto, capitán general de Cataluña, para don Antonio María de Roxas y Daoiz, su hijastro, hijo del brigadier don José de Roxas. 10 años.

D<sup>a</sup>. María Amalia Collanes y Cotar, natural de Nápoles, ahijada de V. M. y mujer de Don Francisco de Paula Regal y Chervet, para su hijo D. Gaspar. 9 años.

La marquesa de Aranda y de Guimarey, viuda del marqués del mismo título, que sirvió a V. M. por espacio de 25 años en la fiscalía de México y del Consejo de Indias y después con plaza en él, para su hijo don Luis Mosquera y Moscoso; con oficio del marqués de Sonora.

Don Luis Ramírez de Arellano, capitán de navío de la Real Armada, para su hijo don Carlos. 11 años.

Don Pedro Blázquez, primer teniente de Reales Guardias españolas, para su hijo don Andrés Corsino. 8 años.

Don Antonio de Rada Solares y Velasco, marqués de las Cuevas de Velasco, para su hijo don Juan José. 10 años.

Don Manuel Sisternes y Feliu, fiscal del Consejo y Cámara, para su hijo D. Tomás.

Don José Severo de Cuéllar, conde de Torre-Cuéllar, decano del Consejo de Órdenes, para su hijo don Joaquín Mariano. 10 años.

D<sup>a</sup>. María Agustina Ramery, viuda de don Juan Asensio de Esterri, que murió ministro del Consejo de Órdenes, para su hijo Juan. 11 años.

El marqués de Llano, del Consejo de estado y embajador en Viena, para su hijo don José Agustín de Llano. 12 años.

D<sup>a</sup> María Manuela Oconry, mujer del capitán de navío, don Adrián Valcárcel, para su hijo don Vicente. 10 años.

D. Juan Alonso de Espino, capitán de Fragata, para su hijo don Juan Manuel. 7 años.

D<sup>a</sup> Joaquina María de Villarroel, viuda del capitán D. Joaquín de Vitoria Rodríguez Ledesma, para su hijo don Carlos.

El brigadier don Nicolás de Arredondo, gobernador de Santiago de Cuba, para su hijo don Manuel María, cadete de Reales Guardias españolas.

Doña María Magdalena de Sanz, viuda del brigadier don Isidro de Peralta, gobernador y comandante general que fue de la isla de Santo Domingo y presidente de su Audiencia, para su hijo don José. 11 años.

El marqués del Surco, contador de la Real Audiencia de la Contratación, para su hijo don Luis Gómez de Cárdenas.

El coronel don Alejandro, conde de Coupions, capitán de las Reales Guardias walonas, para su hijo don Alejandro José. 8 años.

Don Pedro Sánchez de Yebra, alcalde del crimen de la Chancillería de Valladolid, para su hijo don Matías. 11 años.

El coronel retirado don Rafael María de Villa-ceballos, veinticuatro decano de Córdoba, para su hijo don José María. 11 años.

Don Francisco Javier de Urbina e Insua, caballero pensionado de la Real distinguida orden de Carlos III y vecino de Vitoria, para su hijo don Lino María.

Don Cayetano de Obregón, ayuda de cámara de V. M. con destino a la servidumbre del señor infante don Gabriel, para su hijo don Manuel. 12 años.

Don Manuel Núñez, hijo de don Joaquín, oficial mayor de la secretaría del Consejo de Hacienda, nieto de don Pedro, secretario que fue de él, y sobrino de don Antonio María Cisneros, jefe de la tapicería y ayuda de cámara de V. M.

D<sup>a</sup>. Victoria Bracho Bustamante, viuda del don Francisco de Pando y Terrón, caballero notorio de Asturias, para su hijo don Gabriel, en atención a los méritos contraídos en la guerra de sucesión por sus causantes.

Don Felipe de Siero y Peralta, hijo de don Fermín, capitán del regimiento de Extremadura, huérfano de padre y madre y pobre de solemnidad.

Don Josefa Galiano, marquesa del Trebolar, para su hijo don José Manuel.

Don Mateo de Villamayor, secretario del Consejo de Guerra para su hijo don Simón. 8 años.

Don Francisco Xavier de Roxas y Hierro, marqués de Villanueva de Duero, para sobrino hijo de una hermana llamado don Rafael de Roxas y Roxas. 10 años.

D<sup>a</sup> Elena Vázquez de Aldana, viuda de don Ygnacio Bermúdez de Castro, intendente que fue del ejército, para su hijo Buenaventura. Tiene más edad de la que se requiere.

Don Francisco García Tahona Prats, regidor de Madrid, para su hijo don José María. 8 años.

D<sup>a</sup> Margarita Magrat, viuda de don Demetrio o Mahoni, capitán que fue del regimiento de Irlanda, para su hijo don Jaime Carlos.

Don José de Bureau y Dusmet, capitán de Reales Guardias Walongas, para su hijo don José. 9 años.

Doña Mariana Butler, condesa de O Mahoni, viuda de Emeterio Mahoni, capitán que fue del regimiento de Irlanda, para su hijo conde de O Mahoni.

La marquesa de Santa ella, para su hijo don Lope de Aguilar y Hocés.

Don Luis Manuel de Sala, hijo del difunto don Pedro Mauricio Sala, teniente de infantería y corregidor que fue de Realejo, en el reino de Guatemala. Está en el seminario de nobles. 11 años.

Doña Francisca Farrales y Micheli, mujer de D. Pablo Figuerola, coronel del segundo regimiento de infantería ligera de Cataluña, para su hijo Manuel. 12 años.

Doña Mariana Berenguer de Morales, vecina de la ciudad de San Felipe, viuda de don Joaquín Sanchiz, caballero de la Orden de Montesa, para su hijo cuyo nombre no expresa. 10 años.

Manuel Zapatero, teniente coronel de Artillería, para su hijo don Manuel. 12 años.

Don Vicente Pedrosa Maldonado, exento de la compañía española de Reales Guardias de Corps, para su hijo don Vicente María.

El coronel don Nicolás Montero para su hijo don José. Tiene más edad que al prevenida.

Don Gabriel Antolínez de Castro, cadete del regimiento de caballería del príncipe en el Seminario de Nobles.

Doña María Manuel Cuadrado, viuda del teniente coronel don Rafael Moxo, para su hijo don Salvador. 10 años”<sup>153</sup>.

No fueron los únicos pretendientes, el caballero mayor se veía en la obligación de hacer otra lista a continuación, dado el gran número de solicitudes que llegaban: *“Continuación de la lista de pretendientes a las plazas de pajes, entregada en enero de este año [1790], en que se comprenden los contenidos en la nueva relación que ha remitido el caballero mayor con motivo de dos vacantes más ocurridas por salida de don Manuel de Nava y Campomanes y don Ramón Acedo Rico a Compañías en los Regimientos del Príncipe y América”*:

---

<sup>153</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 3.

“El marqués de Matallana, ministro en la corte de Parma, para su hijo único don Pedro de Torres de edad de 14 años.

D. Pedro José Pérez Valiente, del Consejo y Cámara, para su nieto D. Pedro José, hijo de D. Pedro Ignacio, caballero de Calatrava, que sirvió a S. M. en el Regimiento de Dragones de Villaviciosa. Su edad 8 años.

D. Juan Acedo Rico, ministro del Consejo y Cámara, para su hijo D. Joaquín.

D. Pedro Andrés Burriel, presidente de la Chancillería de Valladolid, para su hijo D. Antonio, de edad de 10 años.

D<sup>a</sup>. María García Valladolid, hija del ministro togado que fue del Consejo de Guerra, D. Antonio, y viuda de D. Francisco Marín y Melgarejo, gobernador que fue de las acequias del Jarama y asesor de Aranjuez, para su hijo don José, de edad de 12 años.

D. Fernando de Santisteban, capitán del regimiento de caballería del Infante, de edad de 9 años. Su memorial lo ha remitido don Gerónimo Caballero de orden de V. M.

Don Felipe Adriani, gobernador del castillo de Monjuich, para su hijo don José Ramón, de edad 8 años.

Don Benito Vial y Jarabeitia, coronel de infantería, agregado a la planta mayor de Madrid, para su hijo D. José Benito, de edad de 12 años y medio.

Don Juan Daban, coronel de los Reales exercitos, gobernador, capitán general e intendente de la isla de Puerto Rico, para su hijo don Antonio de 10 años de edad.

Don Manuel Ungaro y Dusmet, capitán de granaderos del regimiento de infantería de Lisboa, caballero que fue de V. M., para su hijo.

Don Manuel Calderón de la Barca, alférez de fragata de la Real Armada, hijo de Melchor Calderón de la Barca, gentilhombre que fue de boca de V. M., que como alférez mayor de la ciudad de Guadalajara levantó el estandarte para aclamar a V. M. por rey de Castilla, para su hijo don Ramón de edad de 10 años.

Don Miguel Bañuelos, intendente de La Coruña, para su hijo.

Don Juan Antonio Tristán, capitán de las milicias de Arequipa, hijo de don José, teniente coronel de dicho cuerpo con grado del ejército y corregidor de la Provincia de Ourasuyo, que en la última rebelión habilitó a su costa una expedición de trescientos hombres.

Don Pedro Sánchez Yebra, alcalde del crimen de la Chancillería de Valladolid, para su hijo don Matías León, de edad de 12 años.

Doña Isabel Sánchez de Madrid y de la Cueva, viuda de don Antonio de la Cueva, que sirvió a V. M. en el Real cuerpo de artillería y murió estando nombrado corregidor de Río Bamba, para su hijo



Joaquín María de edad de 9 años, en atención a estos méritos y a los de sus progenitores los conde de Guadiana y marqueses de Casa Madrid.

Don Esteban Sánchez Salvador, vecino de Villamediana, en la Rioja y uno de los individuos de los que se componen los doce linajes de Soria, para su hijo don José de 9 años, en atención a lo ilustre de su casa, a estar cargado de familia, a los méritos y servicios por Armas y Letras de sus antepasados desde el reinado del Señor Carlos V y a los que actualmente contrae uno de sus hijos llamado D. Gervasio en la clase de caballero de campo.

D<sup>a</sup>. Isabel Sánchez de Madrid, viuda de don Juan José Salaverría, brigadier que fue de Marina y caballero pensionado de la Real y distinguida orden de Carlos III, para su hijo de edad de 7 años.

D. Manuel María de la Rocha Argüello, de edad de 9 años, hijo de don Joaquín Remigio, regidor perpetuo de Badajoz, en atención a lo distinguido de su casa por ambas líneas y a los méritos y servicios de sus antepasados en las campañas de Italia y función general de Orán del año 1733.

Doña Josefa de la Quintana Ceballos, viuda del capitán de granaderos de milicias de Niebla, don Cristóbal Prieto Coronel, que se halló en las guerras de Italia, para su hijo don Fernando de edad de 10 años.

El marqués de Trebolzar para su hijo don Antonio de edad de 10 años, en atención a los méritos y servicios de sus ascendientes que sirvieron a V. M. en empleos militares y políticos.

El marqués de Alventós para su hijo de 9 años, en atención a los méritos de sus antepasados.

Don Antonio Colarte y Salcedo, teniente coronel retirado al cuerpo de inhábiles de Sevilla, en atención a sus méritos y los de su hermana la marquesa de Ysastia, que actualmente se halla de segunda aya de las Princesas de Nápoles, nietas de V. M., para su hijo don Manuel.

Don Roque de Prado y Ulloa, tesorero y comisionado de la Compañía de Ezcaray, por cuya extinción, habiendo representado a V. M. que no solo carecía de los intereses de sus acciones, sino también del que tenía como tesorero, tuvo a bien V. M. de decir que le atendería con recompensas proporcionadas; para su hijo don Benito.

Doña Vicenta Corbalán y Castro, marquesa viuda de Espeja, para su hijo don Antonio del Águila y Ulloa, de edad de 12 años.

Doña Pascuala de Sikr, camarista del señor infante don Pedro, para su hermano don Felipe.

El coronel y director general de rentas reales del nuevo reino de Granada, don Manuel de Valenzuela, para su hijo don José.

Doña Rita Fernández de Mesa, camarista que fue del señor infante don Fernando y actualmente religiosa en el convento de la Baronesa, para su sobrino don Manuel.

Sisternes Fernández de Mesa, hijo de don Manuel, fiscal que fue del Consejo y Cámara, de edad de 10 años, cadete de Reales Guardias de Infantería española, ahijado de la suplicante, en atención a los méritos de su padre y abuelo que murió oidor en la Audiencia de Valencia y haber quedado su madre con cinco hijos y dos hijas menores.

El conde de Torre-Cuéllar, decano y gobernador interino del Consejo de Órdenes para su hijo don Joaquín Mariano de edad de 11 años, en atención a sus méritos de 36 años y a los de su difunto padre en los empleos de director general de rentas, ministro de la Junta de Comercio y togado del Consejo de Hacienda, cuya plaza sirvió sin sueldo por haberlo renunciado a favor de S. M.<sup>154</sup>.

En 1794, cuando, de nuevo, se había producido la separación de ambas instituciones, se realizó una relación de los niños que habían ingresado desde 1789, es decir, prácticamente, todo el período en que había estado ubicada en el Real Seminario de Nobles:

*Caballeros pajes nombrados desde el año de 1789<sup>155</sup>:*

Nombre	Fecha
D. Félix Antonio Gutiérrez	13 enero 89
D. Antonio María de Llojas y Daoiz	13 enero 89
D. José de San Juan	13 enero 89
D. José Boureau	13 enero 89
D. Vicente María Pedrosa	13 enero 89
D. Martín José de Ulloa	13 enero 89
D. Pedro José Pérez Valiente	13 enero 89
D. Manuel Sisternes y Mesa	13 enero 89
D. Tomás de Herrera y Mayoral	3 enero 90
D. Gabriel Álvarez y Pelliza	10 julio 90
D. Antonio Burriel	21 marzo 90
D. Mariano Joaquín de Cuéllar	21 marzo 90
D. Juan José de Olazábal	28 diciembre 90
D. José Martín Valdés y Aliaga	14 septiembre 91
D. Manuel Antúnez	14 noviembre 91

---

<sup>154</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 3

<sup>155</sup> *Ibd.*

D. Pedro de la Cueva	11 enero 92
D. Pascual Olloqui y Estrada	10 mayo 90
D. Juan Sequeira y Porlier	23 septiembre 92
D. Juan de la Cruz Verdes Montenegro	23 septiembre 92
D. Juan Vicente Dusmet	23 septiembre 92
D. Fermín Doz	18 julio 92
D. Ramón Miguel de Hevia	18 julio 92
D. Julián Malván	26 mayo 92
D. Guillermo María de Grimarest	17 diciembre 92
D. Joaquín José de Vera	17 diciembre 92
D. Diego Aylmer de Soto	29 enero 93
D. Joaquín Montalvo y Tavares	31 enero 93
D. Jaime Carrofar y O Doyle	23 enero 93
D. José Aguirre y Castro	4 marzo 93
D. Antonio Aymerich Branciforte	13 mayo 93
D. Eugenio María González Yebra	14 julio 93
D. Antonio María Galeote Fonseca	6 octubre 93
D. Francisco Villaba Díaz	18 mayo 94
D. Danie O Sullivan	18 mayo 94
D. Faustino de Viana	2 marzo 94
D. Simón Wall	2 marzo 94
D. Manuel López	2 marzo 94
D. Manuel Fidel Lorfelín	9 septiembre 94
D. Ramón de Amenta y Godoy	9 septiembre 94
D. Ramón Casaviella	9 septiembre 94

#### 4. La Real Casa de Caballeros Pajes durante el reinado de Carlos IV: la separación del Seminario de Nobles (1793)

En 1792, aprovechando la caída de Floridablanca y llamado el conde de Aranda, Carlos IV ordenó (entre diversas medidas) la separación de la Casa de Pajes al mismo tiempo que la dotaba con un nuevo reglamento, promulgado en 1804, en el que se indicaba (entre otras cosas) las materias que se debían estudiar<sup>156</sup>. Con este motivo se realizó una “*Relación de los libros que existen en el Seminario pertenecientes a los caballeros pajes de S. M. y que pueden adaptarse para la instrucción de los caballeros seminaristas. Madrid y marzo 11 de 1793. Antonio Carbonell y Borja*”<sup>157</sup>.

<sup>156</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 1.

<sup>157</sup> Ha sido transcrita y estudiada por Arantxa Domingo Maldavi, pp. 278-281.

En 1793 se producía la separación de la *Casa de Caballeros Pajes del Real Seminario de Nobles*: “Para el empleo de ayo nombro al coronel D. Agustín Bernad y Vargas, teniente coronel del regimiento de infantería de España; para el de maestro de filosofía y política a D. Cristóbal Bencomo, y me conformo con los sujetos que proponéis en primer lugar para los demás empleos”<sup>158</sup>.

El 28 mayo 1794, el caballero mayor, marqués de Villena, realizaba la siguiente minuta:

“Habiendo resuelto el Rey separar a sus caballeros pajes del Real seminario de Nobles y ponerlos en una casa proporcionada con todo lo necesario para su asistencia y educación, quiere S. M. que v. e., teniendo presente el modo con que se gobernaba la antigua casa de dichos Caballeros Pajes antes de su traslación al Seminario, proponga el Ayo, Maestros y Dependientes que estime convenientes, eligiendo los actualmente cuidan de su asistencia y enseñanzas los que se habían distinguido más en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, y considere v. e. más a propósito para desempeñar el importante cuidado de la educación y asistencia de esta juventud, lo que participo a v. e. de orden de S. M para su inteligencia y cumplimiento”<sup>159</sup>.

El 1º de noviembre, el marqués de Villena daba noticia al duque de la Alcuía del traslado de los caballeros pajes al nuevo edificio<sup>160</sup>. Las causas de la separación no aparecen claras, pero resulta de gran ayuda el siguiente memorial:

“En el expediente de traslación de los caballeros pajes del rey al seminario de nobles se halla un papel con el título de “varias observaciones” sobre los principales ramos que componen la casa de los caballeros pajes de S. M., sin fecha ni firma. Este papel, que fue sin duda el que dio ocasión al pensamiento de la traslación, se conoce ser de don Jacinto Aranaz, ayo por entonces de dichos caballeros pa-

---

<sup>158</sup> Ibid, exp. 22 “Se señaló en 8 de septiembre 1793 y con la fecha de 28 del mismo se pasaron avisos al Sr. Duque de la Alcuía por lo respectivo al Seminario de Nobles y al Sr. Conde del Campo de Alange participándole el nombramiento de ayo en don Agustín Bernad”.

<sup>159</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballeros, leg. 10, caja 1. Fechada en Aranjuez, 28 de mayo 1794.

<sup>160</sup> “Muy señor mío, ahora que son las 8 y media de la mañana se ha formalizado la traslación de los caballeros pajes a la casa destinada por S. M. , la que se ha ejecutado con la mayor formalidad y decoro” (Ibid).

jes. En él, después de sentar hallarse viciado en la mayor parte el establecimiento de aquella casa, se manifiesta la necesidad de trasladarse a otra que estuviese a un extremo de Madrid por la mayor salubridad de la que habitaban, su poca o ninguna comodidad, su proximidad a la bóveda de san Justo, y los malos olores que por otra parte se experimentaban dentro de la casa, mala colocación de ciertas oficinas necesarias, que todo contribuya al mal color que contraían los caballeros pajes a poco tiempo de estar en la casa con algunas otras causas que podían influir mucho o que no se lograba la pureza de costumbres, parte esencial de la educación de unos jóvenes criados distinguidos de S. M.

Se halla también un estado o relación del número y clases de dependientes de dicha casa, remitido por el caballero mayor, marqués de Villena, y una regulación hecha por mayor de que con la traslación al Seminario podría ahorrar S. M. unos trescientos mil reales al año por la gran minoración de Maestros y dependientes, que era consiguiente poniendo a los caballeros pajes en una casa donde por su establecimiento había gran número de ellos, y de otros gastos indispensables que se ejecutarían como el alquiler de la casa, etc., además de tener en el Seminario otras enseñanzas para cuyo establecimiento serían necesarias nuevos gastos.

Por estas consideraciones, sin duda, se sirvió el Rey de resolver la traslación expresada en los términos que resulta de la adjunta resolución original que acompaña la mesa.

Enterado S. M. y quiere que a continuación se ponga lo que resulte de antecedentes acerca del modo y términos en que corría y se gobernaba antes de pasarse al Seminario de Nobles la Casa de pajes del Rey, sus gastos, número de sirvientes y sus dotaciones, con lo demás concerniente a esto”.

A continuación se hacía una historia de la evolución de la casa de pajes y los cambios que habían existido desde el reinado de Carlos III:

“El señor don Carlos III determinó de servirse de veinte y cuatro caballeros pajes dado a su caballero mayor amplias facultades para su establecimiento y declarándolo jefe principal de ellos. Y por reglamento del año 1761 se puso en planta la casa que habitaron hasta su traslación al Seminario, subministrándoseles, con el ayo, maestro y sirvientes, cuyo número calidad y sueldos son los siguientes:

<b>Cargo</b>	<b>Real. vellón</b>
Un ayo	13.500
Un capellán y maestro de primeras letras, otro de gramática, otro de retórica y filosofía y otro de matemáticas, con 3.650 reales cada uno	14.600
Un maestro de armas	2.555
Otro de lengua francesa	3.285
Otro de baile	3.285
Un mayordomo	5.500
Un médico	2.750
Un cirujano	2.750
Seis ayudas de cámara con 2.920 rls cada uno	17.520
Otros dos en calidad de enfermeros con igual sueldo	5.840
Un sastre	1.825
Un comprador	2.190
Un cocinero	2.920
Un ayudante	1.825
Dos mozos a 2.200 rls	4.400
Un guardarropa	2.190
Una aplanchadora	3.650
Una lavandera	4.380
Otra para la ropa ordinaria	3.650
<b>TOTAL</b>	<b>106.660</b>

A cada caballero paje se abonaban de doce reales diarios para su plato y lo mismo a cada uno de los cuatro capellanes maestros, que importaba al año, 122.640 rls.

De forma que los sueldos de los treinta y cuatro dependientes de dicha casa y la manutención de los veinte y cuatro caballeros y de los cuatro capellanes maestros importaban, 229.300 reales.

Además de los grandes uniformes que usan dichos caballeros pajes (que se daban cuando S. M. lo tenía por conveniente) se les daban también cada dos años sus uniformes pequeños completos con dos chupas, uno de verano y otro de invierno, y vestidos de paño de color plateado para dentro de casa y a más el medio vestuario cuando correspondía.

También se daba la ropa blanca cada cuatro años y la ropa de cámara, mesa y oficios cuando se necesitaba.

Las ayudas de cámara usaban uniforme para que se les conociese y permitiese la entrada en palacio y en otras ocasiones de servidumbre de caballeros pajes.

En cuanto a los destinos señalados a estos, su dependencia del caballerizo mayor como jefe principal, no se hizo novedad por la Real resolución de su translación al Seminario”<sup>161</sup>.

La nueva casa de pajes se ubicó en la calle de San Marcos, muy cerca del *Real Seminario de Nobles*. En 1794, don Agustín Bernard y Vargas, ayo de los caballeros Pajes fue promocionado y su puesto quedó vacante, siendo nombrado don Fernando de la Vera y Pantoja, capitán de brigada de carabineros, que había servido en la guerra contra Francia. El 6 de julio 1794, el caballerizo mayor, proponía al monarca los siguientes candidatos:

“Por promoción del brigadier don Agustín Bernard y Vargas, ha quedado vacante la plaza que servía de Ayo de los Caballeros Pajes de V. M. para la que propone a V. M. el Taraveitia, agregado a la plaza de Madrid, hace más de 47 años que sirve a V. M., habiendo empezado desde capitán; se halló en las guerras de Italia y América y a desempeñado a satisfacción de sus jefes las comisiones que se han confiado.

En 2º al teniente-coronel don Luis de Hevia, capitán de fragata de la Real Armada e ingeniero segundo de marina, que hace 28 años sirve a V. M., los 13 primeros de cadete y subteniente del regimiento de infantería de Aragón, y los restantes en la Real Armada, sus padres, abuelos y parientes han servido también en el ejército, entre ellos su tío el teniente general D. Vicente Dusmet y su hermano el brigadier don Juan, gentilhombre de la cámara que fue con destino de servir al señor infante don Antonio.

En 3º a don Miguel Hermosilla, capitán de infantería e ingenieros ordinario, que hace 27 años que sirve a V. M. desde cadete en el real cuerpo de artillería”<sup>162</sup>

No obstante, el rey nombró a don Fernando Vera y Pantoja, a pesar de no estar propuesto, por lo que ordenaba que se le diera aviso de su nombramiento<sup>163</sup>.

---

<sup>161</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 3.

<sup>162</sup> AGP. Reinados, Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 3. “El caballerizo mayor, a 6 de julio de 1794”. Los informes que se acompañan, que el Caballerizo Mayor consiguió preguntando a determinados personajes sobre la aptitud de cada uno de ellos, no fueron muy favorables.

<sup>163</sup> Don Fernando de Vera, Capitán de la Real Brigada de Carabineros, presentaba el siguiente *curriculum*: “que hace cerca de 28 años sirve a V. M., habiendo empezado su carrera desde la clase de teniente. Que en el año 1775 pasó con su Real permiso, a la

La separación de la *Casa de Caballeros Pajes* llevó a una gran cantidad de solicitud de plazas para entrar. El 18 de julio 1794, el rey nombró para una plaza vacante de paje “por salida de don Diego Aylmer a segundo teniente del regimiento d infantería de Reales Guardias Walonas” a don Antonio de Casaviella, “hijo del teniente general D. Joaquín de Casaviella, que murió de un balazo en la retirada de Tolosa”<sup>164</sup>. El 16 de septiembre del mismo año, “ nombra S. M. para estas dos plazas [vacantes] a don Manuel Fidel Lopelín y a don Ramón de Aumenta y Godoy”<sup>165</sup>. En 1794 se hacía una relación de solicitantes que sobrepasa varias veces el número de pajes que tenía la Casa. Conforme se iban produciendo las vacantes, el monarca iba nombrando colegiales a propuesta del Caballerizo mayor. Asimismo, aunque la salida habitual de los pajes era la carrera militar, muchos de ellos buscaron otros caminos: don Juan Esteban de Vega, hijo de don Antonio, ministro que fue del Consejo y Cámara y juez asesor de la Real Caballeriza, “se halla el más antiguo de su clase y con edad suficiente para su salida, pero su poca salud y los continuos accidentes de alferecía que padece no le permiten que esta sea al ejército, al estado eclesiástico, ni a otro alguno de fatiga”, por lo que el rey le concedió los honores de gentilhombre de boca con sueldo de 800 ducados anuales.

Al poco de su nombramiento, el 16 de agosto de 1795, redactó un *Plan de reforma de los Casa de Caballeros Pajes*, en el que proponía un cambio profundo en la educación. Las razones las exponía en el preámbulo:

“El Ayo de los Caballeros Pajes de V. M., postrado a los pies de V. Rl. Persona hace presente: es verdad contante que todos los planes y proyectos más bien formados y meditados sobre el papel, se advierte siempre en la práctica necesitan de algunas reformas, como asimismo que los tiempos y las circunstancias obligan a que se hagan y

---

Academia de Barcelona, en donde estudió el curso completo de Matemáticas; sucesivamente se le destinó a la de Ocaña en la que permaneció cerca de tres años con el encargo de profesor de matemáticas y comandante de una de las compañías de caballeros cadetes, y sin dejar las clases, se le confió, por último, la sargentería mayor de aquel extinguido establecimiento, que desempeñó por espacio de siete meses. Desde donde pasó a servir en el cuerpo de granaderos de los desmontados de la caballería, con el cual se halló en el sitio de Gibraltar, haciendo el servicio en la columna de granaderos que mandaba el príncipe de Castelfranco ...” (Ibid).

<sup>164</sup> Ibid.

<sup>165</sup> Las vacantes eran las de “Don Tomás Herrera y don Juan Segueira, de los regimientos de infantería de Asturias y al de dragones de Almansa”. (Ibid).



repitan en todos los establecimientos y demás ramos útiles al estado para que no padezcan decadencia ni vengan a parar en una total ruina. Fundamentados en estos principios los de su honor y de su obligación, no puede omitir manifestar a V. M. quanto considera necesario se establezca en esta Real Casa para la mejor, más fácil, adaptable y breve educación de los caballeros pajes de V. M. que se ha dignado confiarle y de la cual puede resultarles y a la Monarquía las más prósperas o adversas consecuencias”<sup>166</sup>.

La reforma que proponía era tanto a las personas o maestros que debían enseñar como en las materias: era de la opinión de que los pajes aprendieran dos lenguas extranjeras, francés e inglés; aumentar los conocimientos militares, “enseñar a los caballeros pajes los capítulo más esenciales de las Ordenanzas general del ejército, las evoluciones y otras prácticas militares”<sup>167</sup>, al mismo tiempo que el ayo adquiriría más independencia con respecto al caballerizo mayor<sup>168</sup>. Sin duda ninguna la influencia francesa en la educación y en el aprendizaje de la lengua resultaba fundamental<sup>169</sup> como se observa en los numerosos libros de textos impuestos, traducidos del francés<sup>170</sup>.

El proyecto no se llevó a cabo, por lo que Fernando de Vera elevó sus quejas al Secretario de Gracia y Justicia, Eugenio Llaguno y Amírola, acerca de la falta de libertad del ayo de la casa de pajes. Todo parece indicar que, en la casa había un enfrentamiento de intereses entre los partidarios del caballerizo mayor, defensor de la aristocracia y educación tradicional, y los del ayo, que representaban la nueva elite reformista. En noviembre de 1797, Eugenio Llaguno dejaba la Secretaría de Gracia y Justicia y era reemplazado por Jovellanos, quien trató de solucionar estos enfrentamientos en la casa de pajes. El 25 de noviembre 1797, aprovechando el cambio de coyunta política, el ayo de la casa

---

<sup>166</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, exp. 1.

<sup>167</sup> *Ibid.* Madrid, 16 agosto 1795. Fernando de la Vera y Pantoja.

<sup>168</sup> Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, p. 37-38.

<sup>169</sup> Juan García Bascuñana, “Materiales para la enseñanza del francés en España. Aproximación a los manuales publicados entre los siglos XVI y XX”. *Revista Interuniversitaria de formación del profesorado* 19 (2005), pp. 129-144. ID., “Con qué libros se aprendía francés en España en 1808”. *Anales de Filología Francesa* 16 (2008), pp. 73-85.

<sup>170</sup> Como manual de historia de España, se recomendaba la traducción de la obra de Duchesne, Amparo García Cuadrado, “La edición española del *Compendio de la Historia de España* de Duchesne: una traducción del padre Isla”. *Revista General de Información y Documentación* 10/2 (2000), pp. 105-134.

remitía a Jovellanos (al mismo tiempo también lo enviaba al duque de la Alcudia) el memorial en donde explicaba las razones y los cambios que había para realizar una reforma<sup>171</sup>. En dicho memorial comenzaba afirmando la función de la casa y la contradicción que existía entre la educación que recibían los pajes y la realidad:

“El fruto que ha dado y puede dar este establecimiento (esencialmente miliar por ser una escuela de capitanes que es la salida asignada a los caballeros pajes) ya lo puede inferir vuestra excelencia. El hecho es que empleando estos el tiempo que están en la casa en aprender a escribir o perfeccionándose en lo *purográfico* de la letra, y después, en aprender tal latinidad y tal filosofía, llegan a ser antiguos y salir al ejército cuando apenas empiezan a tomar las primeras lecciones de aritmética. Algún otro que ha salido sabiendo álgebra y geometría, ha sido obteniendo para ello a representación de los ayes una dispensa del caballerizo mayor para que, contra lo mandado en el reglamento, les permitiese omitir latinidad o la filosofía antes que los malos libros y peores métodos de enseñarla ambas, les inspirasen aun para los estudios necesarios de su carrera un tedio u odio irreconciliables a los libros; y apetecen con ansia su salida al ejército para entregarse a la disposición y vengarse del enojo que les ha hecho sufrir una mal proyectada educación”<sup>172</sup>.

Para desbloquear la situación y elaborar un plan de estudios nuevos, se nombró una Junta (formada por Juan Escoíquiz, Cristóbal Bencomo y Pedro Ramírez y el capitán de navío Vargas Ponce<sup>173</sup>), que -el 28 de mayo 1798- presentaba a Jovellanos los acuerdos a que habían llegado.

El 20 de junio 1798, el marqués de Bélgida pasaba unos apuntes a Jovellanos en los que afirmaba:

“El Rey ha visto la casa, y si ahora se considera de poca extensión, tendrá la suficiente si se cumple lo resuelto por S. M. en su Real Orden de 13 de junio 1795. Concluyo con decir a v. e. para que se sirva ponerlo en noticia del Rey, que la nueva ordenanza es opuesta al Real decoro, a la Real hacienda, a las regalías no alteradas hasta ahora de su Caballerizo mayor, al honor que siempre ha dado a sus

---

<sup>171</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 2.

<sup>172</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 1. Transcrito por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, p. 40.

<sup>173</sup> Fernando Durán López, *José de Vargas (1760-1821). Ensayo de una bibliografía y crítica de sus obras*. Universidad de Cádiz 1997.

caballeros pajes, al de sus padres, a las plantas antiguas y modernas de la Real Caballeriza, a las facultades y obligaciones del veedor, al sistema de cuenta, razón y economía tan necesario en todo establecimiento principalmente en las actuales críticas circunstancias. Y soy de dictamen de que por todas razones de congruencia conviene que S. M. se digne mandar se observe rigurosamente por el ayo, su teniente y demás dependientes de la Real Casa de Caballeros Pajes, el reglamento actual, corregido y aprobado por S. M., de cuya observancia más bien que de la del que se propone, se pueden esperar las ventajas que se desean en beneficio de la educación de los expresados caballeros y sin más detrimento de los Reales intereses. Aranjuez, 20 de junio 1798. El marqués de Bélgida”<sup>174</sup>

Al margen, anotaba Jovellanos:

“El rey ha visto la casa. No se sabe qué consecuencia se debe sacar. Lo cierto es que cumplida la real orden que ha tres años se dio, la casa queda aún insuficiente para toda buena educación mucho más para la militar”<sup>175</sup>. Y continuaba: “El desorden del sistema actual de la casa es evidente, aun cuando no hubiese más documento para probarlo que este oficio: sus malos efectos están confesados por el caballero mayor aunque los atribuye a otra causa que no basta a producirlos. Los males que al Estado producen son muy grandes y todo clama por una reforma esencial de la casa. Si S. M. la resuelve y se verifica, saliendo entonces al ejército capitanes instruidos, éstos defenderán el Real decoro, las regalías del caballero mayor serán útiles y el honor de los caballeros pajes sólido y verdadero”

Muy cauto, Jovellanos no quiso que el caballero mayor, el marqués de Bélgida, estuviera al margen de la reforma. Pero éste presentó un documento en el que rebatía las opiniones del ayo y de la Junta, a quien acusaba de ignorancia y ambición, al mismo tiempo que señalaba que el cargo de ayo era inferior al caballero mayor. Asimismo, criticaba la educación que se le pretendía dar a los pajes con el nuevo reglamento:

“¿Quién no ridiculizará en una ordenanza para instrucción de la noble juventud unas arriesgadas proposiciones, así como la del letrado de equitación que previene haya un caballo de palo sobre el que los caballeros se ensayen en volteretas y otros movimientos todos expuestos,

---

<sup>174</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 2.

<sup>175</sup> Ibid.

extraños y ajenos del arte? ¿y la Junta aprueba todo esto? Los caballeros pajes tienen el real picadero bien servido de maestros y caballeros que no son de palo, donde se les enseña con aquel decoro que corresponde a su distinguida clase y a donde van con honor y decadencia a habilitarse e esta arte, como en el día lo practican cinco de ellos”<sup>176</sup>.

El informe del marqués de Bélgida traslucía la lucha de facciones que existía en la corte entre la nobleza tradicional y la aristocracia militar, en donde la educación militar era algo esencial<sup>177</sup>. Frente al nuevo plan, el caballerizo mayor se remitía a las Ordenanzas de 1792, firmadas por su antecesor, el marqués de Villena. Este documento fue contestado por la Junta<sup>178</sup>, quien comenzaba recordando los objetivos que tenía la *Casa de Caballeros Pajes*:

“Tres objetivos tiene el establecimiento de la Real Casa de Caballeros Pajes. 1º. El esplendor del trono mediante el inmediato servicio de personas de un nacimiento ilustre. 2º. El de premiar las familias nobles beneméritas por sus servicios de la patria. 3º. El de criar una porción de jóvenes de manera que sean de la mayor utilidad al estado en cualquiera de las decorosas carreras que se les proporciona pero principalmente la militar”.

A partir de aquí, la Junta fue rebatiendo cada una de las afirmaciones que el caballerizo mayor había hecho en su memorial de respuesta al ayo. Sin duda ninguna, tal actitud no debió agradar al marqués de Bélgida ni tampoco al grupo de nobles que representaba, por lo que no resultaría extraño que discrepancia tan grande y manifiesta ayudara a caer a Jovellanos de su cargo de ministro en agosto 1798, lo que impidió llevar a cabo la reforma de la *Casa de Caballeros Pajes*. A Jovellanos le sustituyó Antonio Caballero, quien realizaba un *Reglamento para la dirección y gobierno de la Real Casa de Pajes* el 17 de diciembre de 1804.

Poco antes de la promulgación de este reglamento, dimitía el ayo de la casa, Fernando de Vera y Pantoja. La renuncia fue dirigida al monarca a través de don Antonio Caballero en estos términos:

---

<sup>176</sup> Ibid, transcrito por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, p. 45.

<sup>177</sup> Antonio Viñao, “Por un análisis socio-cultural de la elite intelectual y académica: los profesores y bibliotecarios de los Reales Estudios de San Isidro (1770-1808)”. *Bulletin Hispanique* 97/1 (1995), pp. 309-311.

<sup>178</sup> Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, pp. 46-49, transcribe toda la respuesta.

“ [Fernando de la Vera y Pantoja] Que entró en esta Real Casa a servir el empleo de ayo, que V. M. se dignó confiarle en marzo del mismo año [1795]. Que habiendo encontrado esta casa sobre un pie de educación, que no podía producir ningún adelantamiento en los caballeros, así por defecto de las reglas dadas para su gobierno como por la absoluta falta de autoridad en el mando de ella, que se le había confiado, presentó a V. M. por vuestro secretario de Gracia y Justicia, un sucinto plan de reforma con la mira de promover otro más completo, cuya necesidad ha acreditado cada día más la experiencia y ha sido adoptado en el que de orden de V. M. extendieron los maestros del príncipe (mi señor). Que contrariado este plan y frustrada toda la esperanza de buen gobierno que debía resultar, ha sido la vida del ayo en esta casa un continuo trabajo, ajamamiento y sacrificio hasta haber hecho en su salud, la impresión que acredita la adjunta certificación del médico titular desta Real Casa. Que sin embargo de todo, ha establecido en ella la enseñanza que no había del Dibujo en la que los caballeros (a pesar del abandono con que la han minado los maestros directores) han hecho los adelantamientos que V. M. se ha dignado ver, las muestras que el ayo ha presentado en varias ocasiones a V. M. Y finalmente, que ha acreditado también a V. M. su desinterés y humilde reconocimiento en haber servido el empleo de ayo sin el sueldo que le está asignado, en lo que ya ha dejado a favor de Real Erario cuarenta y tantos il rls y además cuatro mil en el donativo voluntario para ocurrir a las urgencias de la guerra. Por todo, suplica a V. M. se digne exonerarle de dicho empleo de ayo de vuestros caballeros pajes ... Madrid, 23 de julio 1799”<sup>179</sup>.

Fue sustituido por Luis Rancaño de Cancio, teniente coronel e ingeniero del ejército, profesor de matemáticas en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Zaragoza<sup>180</sup>. Al mismo tiempo, el monarca destituía al marqués de Bélgida<sup>181</sup>, nombrando en su lugar al marqués de Astorga<sup>182</sup>.

---

<sup>179</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 2.

<sup>180</sup> Mariano Hormigón, “La escuela de matemáticas de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País”, en Santiago Garma Pons (Coord), *El científico español ante su historia: la ciencia en España entre 1750-1850*. Madrid. Diputación provincial 1980, pp. 129-132.

<sup>181</sup> AGP. Personal, 16605, exp. 4

<sup>182</sup> La documentación de todo este proceso se encuentra en AGP. Reinados. Fernando VII, leg. 10, cuyos documentos han sido utilizados para realizar su estudio por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, pp. 51-54.

El planteamiento progresista que proponía la Ordenanza de 1798 impidió que el texto se aprobara, por lo que la casa de pajes siguió gobernándose por el plan de 1792, sin que resolviera los problemas internos y educativos. Jovellanos fue sustituido por Antonio Caballero y Fernando de Vera dimitía, nombrándose en su lugar a Luis Rancaño. El 17 de diciembre 1804 el rey aprobó un *Reglamento para la dirección y gobierno de la Real Casa de Pajes*<sup>183</sup>, al tiempo que era nombrado el marqués de Astorga caballero mayor, enemigo de Fernando Vera. Aunque Domingo Maldivi afirma que durante la guerra de Independencia se extinguió la actividad de la casa de pajes hasta que se restableció en 1817, no parece que fue así, sino que siguió con su actividad, regida en su funcionamiento, por el Reglamento de 1804 que, con pequeñas variantes, se mantuvo hasta su desaparición definitiva en 1822.

Cuando se examina la preparación de los profesores de la Casa de Pajes, se observa que buena parte de ellos tenían una preparación poco adecuada:

“El caballero mayor, a 18 de diciembre 1805. Sigue a 21 de enero 1806: para la cátedra de primeras letras y gramática castellana, vacante en la Real Casa de Caballeros Pajes, y con arreglo al juicio formado por los censores, propone:

D. Francisco Zaso de Lares, es natural de Fuenlabrada de los Montes, partido de Trujillo, de edad de 28 años, y maestro de primeras letras de la Real escuela cuartel de San Francisco. Ha estudiado latinidad, matemática, aritmética, geometría y dibujo. Ha estudiado por principios en el estudio de don Guillermo Xaramillo la gramática y ortografía castellana, en cuyos exámenes se le destinó a la regencia de la escuela del cuartel de San Gerónimo. Ha obtenido premio de honor en el colegio de maestros de Madrid y título general por el Consejo de Castilla. En virtud del buen desempeño de la regencia de la escuela de San Jerónimo, pasó a regentar la del de San Francisco. Ha sido nombrado varias veces censor en exámenes de gramática castellana y ha sustituido la cátedra de primeras letras del Real Seminario de Nobles. Últimamente fue nombrado por V. M. para la escuela cuartel del Barquillo, de la cual fue promovido a al de San Francisco”.

Lázaro Gallego es natural de Madrid, presbítero capellán, sacristán mayor y colector del convento de religiosas agustinas de santa María Magdalena de dicha villa y en los exámenes de primeras letras obtuvo el premio 2º de una medalla de plata según consta del libro de

---

<sup>183</sup> BPR, RB XIV/2185

premios de la enseñanza de D. Juan Nepomuceno del olmo. Estudió latinidad y es bachiller en filosofía por la Universidad de Alcalá de Henares. Asistió un año a la cátedra de lugares teológicos en Santo Tomás de Madrid y tres años de teología en el mismo colegio. Es individuo de la academia de teología dogmático-escolástica de Santo Tomás, y habiendo hecho oposición para ascender a la clase de profesores de número le confirieron la primera de las 3 plazas vacantes. Es igualmente individuo de las Academias de Escritura y Moral, establecidas en la casa de San Felipe Neri. Es corrector de imprentas nombrado por la compañía de librereros.

Don José Junto, es natural de Madrid de 23 años. Ha estudiado latinidad y dos años de filosofía, lógica y física. Ha asistido al real estudio de lengua general y español o gramática castellana y ortografía sobre lo cual presentó un discurso en concurso público y obtuvo premio en primer lugar”<sup>184</sup>.

El 13 de noviembre 1805 el marqués de Astorga proponía para la cátedra de Gramática Latina, retórica y poética, que resultaba vacante en la casa de pajes: a don José Félix Cano, preceptor de humanidades en la ciudad de Palencia, natural de Peñafiel, de 50 años. Don Jacinto Manrique, natural de Madrid, de 23 años de edad y opositor a las cátedras de rudimentos y syntaxis. A don Cristóbal de Beña, natural de Madrid, de 24 años e hijo de padres nobles.

Para la cátedra de francés, se proponía a don José Bartolomé Gallardo, natural de la villa de Campanario, de 29 años; era traductor de algunas obras francesas y en 1801-1802, estuvo encargado de llevar la correspondencia al ejército francés. Don Pedro María Olive, natural de Murcia, de 37 años de edad y actualmente cadena de las reales minas de Almadén. Don Antonio Marqués y Espejo, presbítero diocesano de Sigüenza, 43 años de edad, catedrático de teología (se eligió el primero)<sup>185</sup>.

“el caballerizo mayor, a 1 de marzo de 1805. En cumplimiento de lo prevenido en el título 2º, art. 5 del nuevo reglamento de la Casa de Caballeros Pajes, propone para los empleos que resultan vacantes en ella en la forma siguiente:

*Para teniente ayo:*

D. José María Gutiérrez, capitán del regimiento de infantería de Málaga.

---

<sup>184</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 3. Se eligió a Lázaro Gallego.

<sup>185</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 2.

D. Mariano Bresón, capitán 1 del Real Cuerpo de Artillería.  
D. Gerónimo de la Escosura, capitán del Regimiento de Asturias.  
*Para director militar de la 1ª sala:*  
D. Andrés Ferreiro, capitán del Regimiento de Infantería de las Ódenes Militares  
Don Ramón Ortega, capitán 1º del Real cuerpo de artillería.  
D. Miguel de Arechavala, capitán 2º del Real Cuerpo de Ingenieros.  
*Para director militar de la 2ª sala:*  
D. Genaro Martín de Baños, abanderado reales guardias españolas.  
D. José María Bobille, ayudante del Regimiento de Cantabria  
D. Juan de Aguas Vives, capitán del primer batallón de Barcelona  
*Para director espiritual:*  
D. Vicente Navarro, doctor en teología  
D. Eustaquio Xavier Sedano, prebitero  
D. Fernando Gómez, presbítero  
*Para director eclesiástico de la 3ª sala:*  
El citado Sedano  
El referido Gómez  
D. José Roldán, presbítero  
*Para director espiritual de la 4ª sala:*  
El expresado Gómez  
D. José Gómez Freyre, presbítero, doctor en teología  
D. Manuel Santiago de Orbaneja, presbítero, doctor en ambos derechos.  
*Para mayordomo:*  
D. Leonardo Pallol  
D. José de Oñaederra  
D. Francisco Agustín de Zavala.

El 27 de marzo 1805, el caballerizo mayor informaba: “Hace presente que por el nuevo reglamento de la casa de caballeros pajes de V. M: quedan suprimidas las tres plazas de jefe, ayudante y mozo de repostería, una de mozo de oficio y la de farolero, que obtuvieron Francisco Longas, Juan Antonio Pérez, Luis de Lema, Pedro Martín y José de Castro, a los que les considera acreedores a que se les continúen sus respectivos sueldos hasta que sean colocados como se ha mandado para con los exonerados de sus destino de la misma casa”<sup>186</sup>. Reglamento de la casa de pajes de 1805:

---

<sup>186</sup> El caballerizo mayor, a 7 de mayo 1805: “Duda si el teniente de ayo de la Casa de Caballeros Pajes de V. M y los directores de sala, que hasta ahora han sido eclesiástico, y deben ser en lo sucesivo militares, han de jurar sus empleos y pagar *media annata*, así como el ayo lo ejecuta a su entrada en el suyo” (Ibid).



“El caballero mayor acompaña el reglamento que con acuerdo suyo ha formado el ayo de los caballeros pajes de S. M. para establecer con sólidos fundamentos el mejor gobierno y dirección de aquella Real Casa, de la que es jefe principal dicho caballero mayor.

En él se establece que ha de haber como hasta aquí, 24 caballeros, hijos de padres y abuelos nobles que hayan hecho algún servicio distinguido, prescribiéndose para obtener esta gracia y para la admisión en la casa las mismas formalidades sustancialmente que en el del día con solo la diferencia de que los que aspiren a este honor han de ser de 8 a 10 años (los números están tachados) de edad, que hasta ahora se extendía a los 12.

La instrucción que se ha de dar a los caballeros se reduce a primeras letras, gramática castellana y latina, Retórica y poética, lengua francesa, matemáticas puras y mixtas, algunas nociones de geografía, cronología e historia general de las naciones, población y fuerzas de la Europa, la geografía, cronología e historia particular de España, las ordenanzas generales del ejército, reglamentos y órdenes posteriores, el conocimiento y uso del fusil, las evoluciones o principios de táctica elemental; el conocimiento del calibre, peso, carga, alcance y objetos de las piezas de artillería, que se usan en los ejércitos y plazas; algunas ideas de la táctica general, el dibujo de figura y paisaje y el militar aplicado a planos topográficos y al estudio de la fortificación real y de campaña; baile, esgrima y quitación. Se suprime en este plan de enseñanza la lógica, filosofía moral, metafísica y física y de política y se aumenta la de dibujo y todo lo correspondiente al arte militar.

El tiempo que los caballeros han de ocupar en estos estudios ha de ser de ocho años, uno menos que el que emplean en los del día, entendiéndose para los que ninguna instrucción tuvieren a su entrada y si sobase algún tiempo, podrá establecerse con aprobación de S. M. otra aula de filosofía moral y política”<sup>187</sup>.

El 10 de julio 1806, el Caballerizo mayor informaba que en la plaza de caballero paje de don Joaquín de la Cueva a capitán de regimiento de infantería de voluntarios de la corona, ha nombrado a don Policarpo Daoiz<sup>188</sup>.

El 8 de mayo de 1807, don Leonardo Pallol, presentaba la *“lista de las viandas que alternativa y diariamente se suministran para la manutención de los caballeros apjes de S. M. y sus directores en número de 31 personas conforme a lo prevenido en el reglamento actual que*

---

<sup>187</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 2.

<sup>188</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 3.

*gobierna la real casa en que habitan; con expresión de especies, cantidades, precios y adherentes de que se compone cada plato en particular*”<sup>189</sup>. El importe mensual de la comida para los pajes ascendía a 19.872 reales y 12 reales de vellón “sin contar los gastos de enfermos porque como son eventuales no se pueden graduar. Madrid 8 de mayo 1807”. El 15 de enero 1806, el caballero mayor, marqués de Astorga,

“Hace presente que desde el establecimiento del nuevo reglamento de la Real Casa de Pajes, aprobado por V. M. en 17 de diciembre del año 1804, ha corrido con los asuntos relativos a intereses de ella por el Ministerio de Hacienda, pero que habiendo meditado que el espíritu del citado reglamento en nada de su gobierno tiene intervención por su parte con dicho Ministerio, y que todo debe correr por este de Gracia y Justicia, ha creído conveniente el remitir el adjunto oficio original y nota que le acompaña del ayo don Luis Rancaño de Cancio sobre el actual estado de intereses de aquella Real casa, a fin de que en su vista recaiga la resolución que fuere del agrado de V. M.

Dice el caballero mayor que por la sencilla relación de Rancaño, se enterará V. M. de la necesidad que tiene dicha Real Casa de variar el método en cuanto a caudales para su más precisa subsistencia, fijando su datación señalada sobre alguna tesorería subalterna o cuerpo particular, mediante a que las actuales circunstancias impiden a la tesorería mayor dar el debido cumplimiento a las órdenes de V. M. relativas a la subsistencia de la casa de caballeros pajes.

El oficio de Rancaño se reduce a que a pesar de los viajes del mayordomo a tesorería mayor, no puede lograr que se le entregue una mesada junta y que lo que únicamente consigue es invertir en aquella oficina el tiempo que le hace falta para atender a otros ramos de dentro de la misma Real casa.

Y que por lo mismo le parece indispensable que de alguna manera se fijen estos apuros para que no se vuelva a verificar lo pasado. La nota que incluye con fecha del 11 del corriente, se refiere a que hasta este día tenía suplidos setecientos setenta y tres reales con dos mrs.

Y que de lo devengado desde septiembre hasta fin de diciembre último por mesadas y gastos extraordinarios, debe la tesorería general a la expresada casa de caballeros pajes de V. M., la cantidad de 73.456 rls con 26 mrs.

Este oficio y demás papeles que se citan, se pasó al Ministerio de Hacienda, quien con fecha de 22 de enero 1806, Dice lo remitió al

---

<sup>189</sup> Ibid.

tesorero general para que poniéndose de acuerdo con el Mayordomo de la casa de pajes, le fuese entregado las cantidades que se pudiesen en las actuales circunstancias. En su consecuencia ha expuesto el tesorero que además de los 4000 rls que entregó el día 9 del corriente al referido mayordomo, ha percibido éste tres partidas consecutivas en los días 13, 16 y 18, cuya repetición hace evidente que procura cuanto puede asistir a dicha casa que indubitablemente lo está mejor que la de V. M. y Real familia.

Que si, como expresa Rancaño, son tan pequeñas las partidas que no alcanzan a completar una mesada, es buena prueba de que procura repartir los fondos con la cortedad y proporción que los percibe, pero que cuando ha habido ocasión no han sido todas tan limitadas que no hayan completado algunas mesadas según lo ha confesado a su presencia el mayordomo de dicha casa.

Que prescindiendo de si es cierto, como se supone, que el mayordomo necesita el tiempo que emplea en ir y venir a la tesorería, cuya aserción contradice éste, es efecto de la misma penuria tan irremediable por su parte, como común a innumerables que pasan más tiempo y nada perciben.

Que fijar la dotación de dicho establecimientos sobre tesorería subalterna o cuerpo particular, como propone Rancaño y aprueba el caballero mayor, es un sistema muy perjudicial, contrario a las intenciones de V. M. y nada conforme con los principios de equidad, pues como hay tanta distancia entre los intereses que recibe la tesorería y las obligaciones que tiene que cubrir, de aquí proceden los apuros continuos, y pide la equidad hacer en la distribución un juicio comparativo para que se vayan sosteniendo en la forma posible innumerables infelices, pero percibido el haber antes de entrar en aquel pequeño fondo común no podía hacerse semejante discreción entre las necesidades y sería mayor el conflicto.

Así pues, es indispensable que el expresado mayordomo reciba con la lentitud y escasez a que da motivo la situación del erario, los fondos que pueda suministrarle la tesorería, asegurando el tesorero que por su parte no perdonará medio en su socorro<sup>190</sup>.

El 8 de septiembre 1806, el caballero mayor, informaba:

“Excmo señor, he dado cuenta al rey del oficio de v. e. de 20 de agosto último, relativo a la dificultad en que se halla la contaduría de la Real Caballeriza para liquidar los cuadernos que ha remitido el mayordomo de la Real Casa de Pajes del gasto diario de ella hasta fin

---

<sup>190</sup> AGP. Reinados. Carlos IV, caballerizas, leg. 10, caja 3.

del año último respecto a que se adata diez reales por cada una de las raciones de los tres criados del ayo de la misma y a que en el nuevo reglamento de 1804 no se señala el importe que debe llevarse por cada una de las dichas raciones. Enterado de ello su Majestad y así mismo de lo expuesto sobre el particular por v. e. en su oficio de 27 del citado mes, se ha servido declarar S. M. conformándose con el parecer de v. e., que es arreglada a la citada consignación de diez rls diarios por la manutención de comida y cama, que se ha adaptado dicho mayordomo por cada uno de los tres criados expresados”<sup>191</sup>.

## 5. La Real Casa de Caballeros Pajes durante el reinado de Fernando VII

La Casa de Caballeros Pajes atravesó graves problemas durante la Guerra de Independencia. El marqués de Miraflores, en sus *Memorias*, lo recordaba así:

“Me es imposible, por lo tanto, dejar de escribir unos pocos renglones, que serán solo los indispensables, para esclarecer un hecho que ha querido explotar en mi daño un individuo resentido conmigo, aunque sin razón, aspirando á empañar mi nombre con la nota de afrancesado, que se dio en 1808 y después á los que abrazaron y siguieron voluntariamente en aquella triste época la causa de los invasores; y nota que las pasiones, o diciendo mejor, los intereses, han querido recientemente sacar del olvido en que yacía, explorando un suceso en sí insignificante, pero que en su fondo podía contribuir á despertar sentimientos de elevado patriotismo y honrosísima nacionalidad, que podían servir como arma de partido, empleada sin razón en daño de los acusados.

Participaba yo el día 2 de mayo de 1808, con el calor propio de mi temprana edad, de la general y profunda aversión al Emperador Napoleón Bonaparte, que acababa de arrebatar la corona al Rey Fernando, objeto entonces del gran entusiasmo del país, y á quien mi padre tenía tan entrañable cariño como á sus hijos, resultado de sus íntimas relaciones muchos años hacia con aquel Monarca, con el que había compartido, en su posición oficial, vicisitudes de su vida procelosa mientras fue Príncipe de Asturias. Contado era por esto el Conde de Villapaterna, mi padre, entre los más acérrimos enemigos de los franceses, no siendo mía esta apreciación sino de los hombres públicos de la época.

---

<sup>191</sup> Ibid.

Al concluir el año 1801, había sido yo nombrado paje del Rey por S. M. el Sr. D. Carlos IV, no teniendo aún nueve años; y en aquel distinguido cuerpo, objeto de la augusta protección de todos los soberanos, me eduqué bajo la dirección de personas grandemente ilustradas, debiendo seguir la carrera militar, cual convenía a un hijo segundo de mi casa. Apenas contaba quince años, cuando se verificaron los sucesos del 2 de mayo de 1808, principio de la guerra gloriosa de la independencia española.

El ardor frenético que se apoderó del país inflamó fácilmente el de jóvenes que nos hallábamos en una casa en que se formaba nuestro corazón para la guerra, y en la que el respeto y cariño hacia los Reyes que nos miraban como á hijos, nos sublevaron naturalmente contra los franceses, que los echaron de su palacio.

Así fue que apenas estos enemigos dejaron la capital, después de la batalla de Bailen, la Casa de pajes se convirtió en una escuela militar donde aprendieron el ejercicio la mayor parte de los dependientes de la Real casa, que se hallaban en aptitud de salir para la guerra, y yo á los quince años y algún otro de mis compañeros al frente de compañías improvisadas de ilustres hijos de Madrid, cooperamos á la defensa que hizo este pueblo contra 50.000 soldados de los mejores del mundo, y mandados por su Emperador, el primer soldado del siglo; deteniendo á este ejército formidable tres días delante de indefendibles muros, dando así lugar á que se pudiese en salvo el Gobierno nacional, trasladándose la Junta central desde Aranjuez á Sevilla.

Momentos fueron estos para Madrid de un verdadero pánico; los que tuvieron á la mano medios materiales, huyeron, en medio de no pocos peligros, y mi familia compuesta de sus dos jefes, no jóvenes y de salud quebrantada, y de tres hijos, pues el mayor estaba ya en el ejército, no tuvo posibilidad para salir y permaneció en la Corte.

Los prudentes jefes de la casa de pajes, en quienes pesaba la grave responsabilidad de la suerte de una porción de niños de diez, doce y catorce años, que no tenían familia ni amparo en Madrid, resolvieron quedarse, y con ellos, el ya anciano y muy distinguido eclesiástico y padre espiritual del establecimiento, y otro sacerdote. Los Directores militares se incorporaron á las Glaz del ejército. Algunos de los pajes que ya alcanzaban cierta edad trataban de su fuga; yo, aunque no tenía sino quince años, me quería unir á este número, y en efecto, á pesar de mi excesiva juventud, y con repugnancia de mis padres en dejarme en tan tierna edad salir solo al mundo, y á un mundo tan agitado, me preparaba para marchar al ejército, cuando un triste incidente, funesto para mi familia, vino a cambiar mi suerte. En febrero de 1809, á punto ya de combinarse un medio de marchar yo a

país libre con cierta probabilidad de ir medianamente seguro, recibió mi familia la infausta noticia de haber muerto, en el ejército nacional, mi hermano mayor á sus veinticinco años de edad, y lleno de vida y de condiciones de un gran porvenir.

Mi madre, que le adoraba, enfermó gravemente, y sus lágrimas variaron enteramente todos nuestros planes. Había también una gran coincidencia: mi casa era toda de mayorazgos, y exigiendo lo principal de su renta para ser heredada la precisa existencia de varón, fácil es conocer el interés de mis padres de que no siguiera yo la in

fausta suerte de mi único hermano, pues dos hermanas más que completaban su prole eran insuficientes á garantir en lo futuro la fortuna paterna de la familia.

En tal estado, sin abandonar ésta el pensamiento de trasladarse a país libre de franceses, en la primera ocasión propicia, determinó que yo siguiese, hasta que ésta se presentara, la suerte que los demás de la casa de pajes, que el rey José, ostentando

alardes de soberano, puso gran interés en conservar, haciendo que los ya de edad suficiente saliesen á los diminutos regimientos de españoles que procuraba formar.

Mis padres, valiéndose de antiguas amistades con españoles que en primera línea tomaron partido con el rey intruso, lograron libramente de aquel compromiso, y obtuvieron el poderme volver a mi casa, sin ningún carácter militar, esperando en ella una ocasión de evadirnos la familia entera á país no ocupado por los invasores. Esta ocasión la proporcionaron los acontecimientos: los franceses hubieron de abandonar á Madrid, que ocuparon los ejércitos aliados inglés y español. Publicóse inmediatamente, á su entrada en la capital, la *Constitución* de 1812, y en las elecciones municipales, en las que el único criterio fue la aversión á los franceses en los elegidos, mi padre fue nombrado Alcalde constitucional de Madrid por unanimidad de votos, pues era considerado, y con razón, como uno de los más decididos patriotas enemigos de los invasores.

No tardaron las vicisitudes de la guerra en obligar al ejército anglo-español á abandonar de nuevo la capital, y con él salimos toda la familia; y mi padre, conservando su condición de Alcalde constitucional, siguió unido á las legítimas autoridades de Madrid, civiles y militares, que se ausentaron á la aproximación del ejército francés<sup>192</sup>.

---

<sup>192</sup> *Vida política del Marqués de Miraflores, individuo de la Real Academia de la Historia, escrita por él mismo.* Madrid, Establecimiento tipográfico de D. Eusebio Aguado, Impresor de Cámara de S.M., 1865, pp. 3-5.

Además de las pérdidas materiales<sup>193</sup>, durante la guerra, el edificio había padecido grandes destrozos. El 29 de julio de 1813, se presentaba un *Inventario general de la Real Casa de Caballeros Pajes del Rey*, que terminaba con la siguiente anotación:

“Don Pedro Blanco Cordero y D. Felipe Gutiérrez, oficiales que eran 2º y 6º de Veeduría y Contaduría generales de la Real Caballeriza, elegidos para que en calidad de hombres buenos asistiéramos a la formación de inventarios de los bienes y efectos de todas clases pertenecientes a este ramo para la que vino comisionado por la Regencia de Cádiz, D. Antonio Mantilla, oficial primero de la Veeduría, certificamos que habiendo éste formado el precedente inventario y habiéndole comprobado nosotros en compañía del mismo, lo hemos hallado exacto, cabal y completo en todas sus partes, y para que así conste donde convenga, damos como tales hombres buenos la presente que firmamos en Madrid a 29 de julio 1813 [con letra distinta, continúa] Se hizo otro inventario con fecha de 11 noviembre de 1815, con cargo y responsabilidad al mayordomo de dicha Casa de Pajes. Don Leonardo Pallol”<sup>194</sup>.

Se conserva la primera relación de caballeros pajes de la casa en 1817<sup>195</sup>. Con todo, la restauración de Fernando VII en 1814 no supuso una vuelta exacta a la planta de la Casa anterior a la guerra de la Independencia. Hubo que pasar un período de depuración de cargos. EL 1 Junio 1817, Miguel de Arechavala remitía el segundo estado mensual de los caballeros pajes<sup>196</sup>. El programa de estudios ha sido expuesto por Domingo Maldavi y, aunque no se había olvidado el estudio de los clásicos como Cicerón, Ovidio o Virgilio, los conocimientos que adquirirían los alumnos demuestra que las materias estudiadas eran muy distintas a las tradicionales; la misma ocupación que se les encomendaba a los pajes al salir de la casa demuestra que dicha institución había dejado de tener su función<sup>197</sup>.

---

<sup>193</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, caja 669, exp. 11, “*Expediente sobre el inventario de la Casa de Caballeros Pajes realizado en 1808*”.

<sup>194</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 16.

<sup>195</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, caja 669, exp. 26, “*Estado que por antigüedad manifiesta las respectivas clases a que por ahora se han destinado los caballeros pajes de su majestad firmado en Madrid, 9 de abril 1817. Miguel de Arechavala*”.

<sup>196</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, caja 669, exp. 26

<sup>197</sup> Gloria Franco Rubio, “Espada o pluma, ¿destino militar o puesto administrativo?”. *Cuadernos de Historia Moderna* 18 (1997), pp. 69-86. ID., “Militares ilustrados y

El 15 de enero de 1822 se ordenaba: “Al ayo de los caballeros pajes de S. M. digo con esta fecha lo que sigue: Enterados de cuanto V. S. me manifiesta en su oficio del 12 del corriente, he resuelto se suscriba por 2 ejemplares de la *Historia General de España* por el Padre Mariana, que se está publicando ilustrada por Savau, para que sirva de instrucción a los caballeros pajes que se hallen en el caso de necesitarla. Y lo traslado a v. s. Madrid 15 enero 1822, marqués de Bélgida. Sr. D. Manuel Mont. De los Riso”<sup>198</sup>. Dentro de todos los bienes que se inventariaron, resulta especialmente importante, para nuestro propósito, más que lo objetos y enseres, la “Librería” que existía en la Casa de Pajes, *Notas de las obras entregadas en la Biblioteca de la Real Casa de Pajes desde enero de 1819*<sup>199</sup>.

Tras la restauración de Fernando VII, se produjo un “*inventario formado por la contaduría general de la Real Caballería del Rey Nuestro Señor y sus agregados de mi cargo, y por comprobado por la veeduría general de la misma de todos los enseres y efectos de todas clases que hoy día de la fecha se hallan existentes en la Real Casa de Caballeros Pajes de S. M. de los cuales se hace cargo a D. Leonardo Pallol, mayordomo de ella, el cual firma la entrega para la correspondiente responsabilidad*”<sup>200</sup>. Asimismo, junto a este inventario de enseres, se hacía otro “*Inventario de los libros de la Real Casa de Caballeros Pajes*”, en el mes de noviembre de 1815<sup>201</sup>

---

prácticas de sociabilidad”. *Ejércitos en la Edad Moderna. Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante* 22 (2004), pp. 7-70. Francisco Andújar Castillo, “El Seminario de Nobles de Madrid en el siglo XVIII. Un estudio social”. *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo III* (2004), pp. 211-218.

<sup>198</sup> AGP. Registro, núm. 1370, p. 364

<sup>199</sup> Notas de los libros de la Real Casa Caballeros Pajes del rey nuestro señor que se han hallado existentes al tiempo de la extinción de ella pertenecientes al Inventario que la contaduría general de la Real Caballeriza tenía formado en 14 noviembre de 1815 antes del restablecimiento de dicha real casa después de la Guerra de la Independencia (AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 2), transcrito por Domingo Maldavi, pp. 347-359. Maldavi no ha utilizado AGP. Administración General, leg. 762, exp. 3, parece que es la original.

<sup>200</sup> AGP. Administración General, leg. 762, exp. 3. AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 17, Madrid 14 noviembre 1815. El inventario comenzaba: “Primeramente, un cuadro de la Purísima Concepción nuevo, de más de dos varas de alto, con marco tallado y dorado, que servía en el Oratorio”.

<sup>201</sup> AGP. Administración General, leg. 762, exp. 3. Existe copia en AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 18, que es la que transcribe Arantxa Domingo Maldavi, pp. 359-419.



A continuación se hacía una depuración del personal para ver si habían sido patriotas o afrancesados<sup>202</sup>. Aunque se reconstruyó el equipo de personas que regían la Casa, el deterioro del edificio el edificio en la calle san Marcos, impedía la normal actividad de la Casa. La situación era tan caótica que Miguel de Arechavala, ayo de la casa, presentaba un memorial al caballero mayor, fechado el 16 agosto 1816, en el que se lamentaba de la situación<sup>203</sup>. Con todo, en abril de 1817 se normalizó la actividad, si bien, los jóvenes se reunían para recibir las clases, pero se marchaban a su casa para comer y dormir. En esta fecha, el marqués de Bélgida escribía al mayordomo mayor:

“Excmo señor, teniendo entendido que el Rey, N. S, se ha servido preguntar el estado en que se hallaba el establecimiento de educación en la Real Casa de sus caballeros pajes, oficié con fecha de 18 del corriente al director de la misma, D. Miguel de Arechavala, quien me contesta en el día de ayer lo siguiente: Excmo Sr. Al momento que recibí el oficio de v. e., fecha de ayer, en que me dice active por cuantos medios estén a mi alcance, el que a la mayor brevedad posible se de principio a la educación de los caballeros pajes, que tanto desea S. M., según ha preguntado diferentes veces, he enviado al Mayordomo de esta Real Casa, por no permitírmelo hacer personalmente una indisposición que padezco para que se informase en la veeduría general del estado en que se hallaban los pedidos que se han hecho, pues que sabe v. e. que de ella dependen todos los oficios que los han de construir; y le han informado que en todo se está trabajando con la mayor actividad y que el pintor dará principio mañana. El expresado mayordomo, con anuencia de la veeduría, ha convenido en activar por sí a los operarios e igualmente lo haré yo por mi parte, no evitando medio para que se realicen a la mayor brevedad los deseos de S. M. y de v. e., pareciéndome tal vez para después de Pascua podrá darse principio a la educación, sin embargo de cuanto se haya adelantando, daré parte a V. E. según me lo previene”<sup>204</sup>.

El 13 de octubre de 1821 se realizaba un “*Inventario general de todos los muebles, ropas y efectos existentes en la Real Casa de Caballe-*

---

<sup>202</sup> Manuel Moral Roncal, *El enemigo en palacio. Afrancesados, liberales y carlistas en la real casa y patrimonio*. Madrid. Universidad de Alcalá 2005, pp. 81-90

<sup>203</sup> AGP. Reinado, Fernando VII, caja 669, exp. 20, transcrito por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, pp. 59-60

<sup>204</sup> Lo que traslado a v. e. a fin de que se sirva hacerlo presente a S. M. para su inteligencia. Madrid, 20 de marzo de 1817. El marqués de Bélgida (AGP. Reinados. Fernando VII, leg. 669, exp. 23).

*ros Pages del Rey*”; era una relación muy minuciosa<sup>205</sup>. No obstante, la situación de la casa de pajes resultaba muy complicada y no sólo por los problemas económicos que tenía, sino también por su funcionamiento. El 21 de octubre de 1821, los caballeros pajes firmaban<sup>206</sup> una carta de quejas –dirigida al mayordomo mayor- ante la mala dirección de la casa:

“Cumpliendo con lo que V. E. nos mandó en consecuencia de las quejas que verbalmente le hemos dado respecto a nuestros Directores, con la debida moderación exponemos:

Cuán insoportable nos es el mal trato que de estos recibimos, especialmente, de D. Francisco Serna, D. Juan Serna y D. Manuel Ochoa, quienes no solamente no se cortan con castigarnos la mayor parte de las veces injustamente, sino que diariamente se producen en sus reprensiones con palabras injuriosas o impropias de unos jefes a cuyo cargo está nuestra educación y cuyo ejemplo debiéramos seguir. Son tan continuos los insultos que hemos sufrido y sufrimos que no los citamos aquí por no molestar a V. E., pero no podemos prescindir de citar aquellos por los que más resentidos estamos, como son el echarnos de las pieza de comedor a la hora de comer o cenar, hora en que estando presentes todos los criados de la casa precisamente se han de enterar del castigo que se nos impone y del defecto, verdadero o impuesto, que se nos imputa, faltando en esto a un artículo comprendido en sus obligaciones, que les prohíbe absolutamente no solo castigarnos, sino aun reprendernos en la mesa. En la hora de cenar fue cuando a uno de nosotros se le echó de la mesa por dormir en el encierro y estar en él cuatro días más, sin otro motivo que sospechar haberse reído; a otro en su dormitorio solo porque roncaba se le llamó bruto, bestia, con otra expresión que, por indecente, no puede decirse; a otro, que era un revolucionario y un faccioso, y así podríamos ir citando uno por uno hasta completar el número de los que somos, además de que en general se nos ha ultrajado, pues un día se nos formó a todos para quintarnos y sufrir un castigo, después de decirnos que éramos unos bribones, tunantes, sin religión, y todo cuanto juzgaron conveniente para ajar nuestra delicadeza y amor propio, atribuyéndonos un delito del que se convencieron a su pesar de no haber tenido parte ninguno de nosotros. en otra ocasión llegó el caso de envolvernos, mandando ir a uno al en-

---

<sup>205</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, leg. 724, exp. 20.

<sup>206</sup> Los caballeros pajes que firmaban el documento era: Luis Suero, Vicente Flórez, José Ortiz de Rozas, José María Lobo, Leopoldo de Gregorio, Pedro Mendoza, Carlos Alesón y Manuel Felíu. (AGP. Reinados. Fernando VII, leg. 672, exp. 3)

cierto de rodillas, dándole al mismo tiempo un bofetón que le echó por tierra ... últimamente aquí se nos está dando continuamente mal ejemplo con las murmuraciones y autos de insubordinación que observan con el señor Ayo, pues se ha verificado ya delante de nosotros, mandar este jefe con la mayor moderación a un director una de las cosas que por obligación debía de hacer sin que se le advirtiera y responderle que no quería hacerla, llegando el caso de haberse dicho que bastaba que el jefe mandase una cosa para hacer ellos todo lo contrario, y que perseguirían al que observasen apreciaba el jefe por su implicación como lo han hecho con uno, a quien concedió un salida de premio por sobresalir en su clase. Todo esto, unido a las faltas que notamos en el cumplimiento de sus obligaciones que no nos es desconocida porque la leemos en el reglamento, nos hacen más sensibles los castigos que nos imponen, las más veces por faltas muy inferiores a las que ellos mismos cometen, de lo que quieren inferir que somos insubordinados, cosa que no dirán el Señor Ayo, el Director don Antonio Gallego, ni los profesores, porque cumpliendo ellos con sus obligaciones y procurando convencernos de nuestras faltas antes de imponernos los castigos, jamás se han quejado de que les hemos faltado en nada”<sup>207</sup>.

Don Miguel de Arechavala comentaba estas quejas en carta dirigida al marqués de Bélgida, mayordomo mayor, respaldando y ampliando estas quejas, comenzando por lamentar que había tenido mala previsión al elegir a los hermanos Serna para el cargo que les nombró. El 26 de octubre de 1821, el monarca nombraba a don Bernardo Bonavia para que realizase una visita a la Casa de Caballeros Pajes.

Una vez realizada la visita, el documento de Bonavia comenzaba afirmando:

“A la divergencia de opiniones atribuye el General Bonavia el lastimoso estado en que se halla la Casa de Caballeros Pajes y la escandalosa división en dos partidos, mas no explica (porque así destruiría su plan de reforma) cuál de estos dos partidos sigue las opiniones nuevas, que nunca debieron admitirse en un establecimiento pagado enteramente del bolsillo de S. M., y quiénes son los que continúan en la única opinión antigua que hubo siempre en todos los individuos de esta casa. [...]

---

<sup>207</sup> AGP. Administración General, leg. 672, exp. 3. Madrid 21 de octubre 1821, firmada por los caballeros pajes citados.

Parece por tanto indispensable darle una nueva forma y de militar hacerla real en toda la extensión de este significado. El Rey, N. S., es quien lo paga todo, sin que intervenga otra potestad ni autoridad ninguna. Es por consiguiente el amo de todos los dependientes, el dueño y señor de hacer en ella lo que guste a los caballeros pajes se les debe instruir por esta razón bajo los mismos principios, para lo cual podrá servir en la mayor parte el reglamento antiguo. En él se establece como base principal el santo temor a Dios o la educación bien cimentada en la religión Católica y serán fieles a su amo y señor. Para el logro de este fin, del cual se derivan todos los demás, son necesarios los directores espirituales que no estarán ociosos si cumplen con su obligación.

La cabeza o jefe de esta casa (sujeto, como se supone, al señor Caballerizo mayor) deberá ser de la Real servidumbre o bien secular de la clase de los mayordomos de semana, gentiles hombres o bien eclesiásticos, sumiller de cortina, capellán de honro, etc. pero que sea activo, infatigable, celoso y que no pierda de vista que sus alumnos están destinados a servir a V. M., a quien deben mirar como a padre y como a su amo y señor, y por consiguiente con la fidelidad, temor y reverencia que le son tan debidos por tan justos títulos.

La enseñanza política y civil debe ser correspondiente a los servicios a que están destinados ... En fin, si se aprueba en general este proyecto reducido a transformar esta casa en un plantel, digamoslo así, de criados de honor de S. M., entonces se podrá aplicar el Reglamento antiguo o cuanto sea compatible con el nuevo establecimiento y añadir o que parezca conveniente”<sup>208</sup>.

Bonavia reunió a los componentes de la casa, alumnos y profesores, y poniendo el Reglamento encima de la mesa, les dijo: “que con ellos [Reglamentos] y con los mismos profesores se había hallado aquella Real Casa en un estado sobresaliente de instrucción, educación y en la mejor armonía y deseaba saber en qué consistía que sin haber variado los sujetos, en sus propias manos, todo hubiera decaído”. Como era de suponer hablaron en primer lugar los directores, en especial, Piñera y Serna, sin concretar ni dar solución a ninguna pregunta, mientras que el ayo alegaba que la causa era por la inobservancia de los Reglamentos. No obstante, Bonavia sacaba sus propias conclusiones: “Los caballeros desconfían de las colocaciones con que antes contaban y hasta a los más niños alcanza esta inquietud, que llega hasta sus mismos padres”. Esta misma inquietud tocaba a los directores eclesiásticos, pues, hasta ahora

---

<sup>208</sup> Madrid, 28 de enero 1822. AGP. Administración General, leg. 672, exp. 3.

“contaban con una canonjía, y en el día les es muy dudosa esta salida”<sup>209</sup>. A continuación, Bonavía realizaba un juicio particular de cada uno de los directores y de los profesores de la Real Casa.

El caballero mayor, a la vista del informe resultante de la “visita”, extraía las siguientes conclusiones: “los principales motivos de la desunión que entre ellos se ha notado: la desconfianza de los caballeros en sus salidas; la de los directores eclesiásticos cuya dudosa carrera les hace insubordinados al ayo, como que pendían de su buen informe”. La divergencia de opiniones era el principal motivo de crisis de la casa, es decir, la diferente ideología de los profesores y directores de la casa.

La situación económica que provocaba esta forma de actividad la hacía insostenible, por lo que en marzo de 1822 se decidió la completa extinción de la *Casa de Caballeros Pajes*<sup>210</sup>,

“En vista de los grandes apuros en que se halla mi Real Casa, he venido en suprimir la de los Caballeros Pajes, debiendo volver estos a sus casas con el haber que disfrutaban en el día, entendiéndose igualmente esta resolución con todos en general desde el ayo hasta el último empleado, sin embargo de tenerles presente en sus solicitudes, y además quiero que no se admita ninguna reclamación sobre esta providencia. 22 de enero 1822”<sup>211</sup>

Como consecuencia, se hacía un “*Inventario de los efectos y enseres que existen en la suprimida Real Casa de Caballeros Pajes de S. M. y que yo, D. Manuel Mantilla de los Ríos, veedor de la Real Caballeriza, hago entrega al Sr. D. Ignacio Solana, que lo es general de la Real Casa, a consecuencia de lo que manda S. M. en su Real orden de 3 de febrero 1822*”<sup>212</sup>. Al día siguiente, el marqués de Bélgida escribía a Manuel Montilla de los Ríos: “Con arreglo a lo resuelto por su Mag en el Real Decreto inserto en orden de 30 del pº pasado. Suprimiendo la Real Casa de sus Caballeros Pajes, pasará v. s. a encargarse de los efectos y enseres de la misma bajo inventario *interim* S. M. resuelve sobre este particular, a cuyo efecto comunico esta determinación en el día de

---

<sup>209</sup> Ibid.

<sup>210</sup> El inventario de bienes de la Casa, que se realizó tras su cierre, AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 21. Se hizo otro inventario en 1826. Ha sido estudiado por Arantxa Domingo Maldavi, *La Real Casa de Caballeros Pajes*, cap. 4.

<sup>211</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, caja 672, exp. 3.

<sup>212</sup> AGP. Administración General, leg. 762, exp. 3. AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 21.

hoy al ayo D. Miguel de Arechavala”<sup>213</sup>. Asimismo, se hacía un “*Indice General de la Librería de la Real Casa de Caballeros Pages de S. M.*”<sup>214</sup>.

En 1827 se decidió trasladar a la sede que ocupaba la Casa, en la calle San Marcos, el molino de la quina dependiente de la Real Botica, que estaba en el edificio del *Seminario de Nobles*, esta decisión confirmaba que el cierre de la *Casa de Caballeros Pajes* era definitivo.

---

<sup>213</sup> AGP. Registro, núm. 1370, fol. 366 r. Madrid 4 de febrero 1822. Marqués de Bélgida. Sr D. Manuel Montilla de los Ríos”

<sup>214</sup> AGP. Reinados. Fernando VII, caja 724, exp. 21. AGP. Administración General, leg. 762. Inventario casa Caballeros Pajes (1815-1823). Expediente sobre la extinción de la Real Casa de Caballeros Pajes”.

## COCHES Y OSTENTACIÓN SOCIAL EN LA CÓRDOBA DE LOS SIGLOS XVII Y XVIII

Juan ARANDA DONCEL  
*Real Academia de Córdoba-IULCE*

### 1. Introducción

A lo largo de las últimas décadas constatamos un creciente interés por el estudio de los carruajes en los siglos de la Modernidad, como lo evidencian los numerosos trabajos que han salido a la luz. Entre la abundante bibliografía cabe mencionar la obra de Alejandro López Álvarez que aborda el tema en sus distintas vertientes en la corte de los Austrias<sup>1</sup>. También destacan las meritorias aportaciones de Álvaro Recio Mir referidas a Sevilla<sup>2</sup>. Asimismo este autor ha prestado una atención especial a la trascendencia en el plano social que tiene el coche en América y Filipinas durante la etapa de dominio de la monarquía hispana<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2007. Con anterioridad sobresalen los estudios recogidos en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005.

<sup>2</sup> «La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales», en *Congreso Internacional Andalucía Barroca. I. Arte, Arquitectura y Urbanismo. Actas*. Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 2008-2009, pp. 405-416. «Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)». *Anuario de Estudios Americanos*, 72, 2 (2015), pp. 515-543.

<sup>3</sup> *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad y Diputación de Sevilla, 2018. «Ostentación, luci-

Sin duda, el eco logrado en la historiografía constituye una prueba inequívoca del protagonismo que tiene el coche durante la segunda mitad del siglo XVI en la vida cortesana. La irrupción origina cambios en el ceremonial y etiquetas vigentes en la puesta en escena y actividades del monarca. La imitación de la nobleza de las prácticas reales contribuye a la difusión del uso de los carruajes como signo externo de riqueza y poder.

Con el fin de regular la utilización del coche se promulgan en el último cuarto de la centuria del quinientos distintas pragmáticas que establecen medidas restrictivas. La de 1578 ordena que únicamente puedan circular vehículos tirados por cuatro caballos, cuyo sostenimiento exige disponer de unos elevados recursos. El número de equinos se reduce a la mitad en 1593 con lo que resulta más accesible la posesión de un carruaje<sup>4</sup>. Unos años más tarde, 2 de junio de 1600, se permite que «todas y qualesquier personas, de qualquier estado y calidad que sean, puedan traer libremente en estos nuestros reynos, assí de rúa como de camino, coches y carroças y carros largos, y otros qualesquier, con solos dos cauallos: y que los que quisieren traerlos con quatro lo puedan hazer libremente sin pena alguna»<sup>5</sup>.

La pragmática real promulgada a comienzos de 1611 contiene una serie de restricciones y novedades que pretenden controlar el uso del coche. Entre ellas la preceptiva licencia del Consejo de Castilla para hacer nuevos vehículos. Al mismo tiempo, se ordena hacer un registro de los ya existentes en el plazo de un mes<sup>6</sup>.

---

miento y escándalo: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII». *Laboratorio de Arte*, 24 (2014), pp. 185-200. «Caballos, sillas de manos y coches en Filipinas: los vehículos representativos en las entradas arzobispales en Manila como símbolos de estatus», en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio J. Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2016, pp. 517-535.

<sup>4</sup> Las pragmáticas reales se recopilan a finales del siglo XVIII por Juan Sempere y Guarinos, *Historia del luxo y de las leyes suntuarias de España*. Madrid: Imprenta Real, 1782. 2 v.

<sup>5</sup> Archivo Municipal de Córdoba (AMC). *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 23.

<sup>6</sup> «Primeramente prohibimos, que ninguna persona, de qualquier estado, o calidad, y condición que sea, pueda hazer, ni mandar hazer coche de nuevo, sin licencia del Presidente del nuestro Consejo, y que todos los coches, que hasta agora están hechos, se registren ante la persona, o personas que el dicho mi Presidente ordenare, para que se sepa y entienda los que al presente ay, y los que de nuevo después se hizieren, lo qual hagan dentro de treynta días de como esta nuestra carta fuere publicada».



A lo largo del siglo XVII y de la centuria siguiente salen a la luz normas con la finalidad de seguir regulando la utilización del coche y tratar de evitar los lujos introducidos en su ornamentación y en la ropa de los lacayos, cocheros y mozos de silla. La pragmática de Carlos II, expedida en 1684 y publicada en 1691, fija de manera pormenorizada los tejidos y adornos que deben emplearse en el atuendo<sup>7</sup>. También prohíbe los bordados de seda y oro en el interior de los vehículos, así como el brocado:

«Mandamos que de aquí adelante ningún coche, carroça, estufa, litera, calesa ni furlón se pueda hazer ni haga bordado de oro ni de seda, ni aforrado en brocado, tela de oro, ni de plata, ni de seda alguna que lo tenga, ni con franjas, ni trencillos ni otra guarnición alguna de puntas de oro ni de plata y solamente se puedan hazer de terciopelos, damascos o de otras qualesquiera telas de sedas de las fábricas en estos Reynos y sus Dominios o en Provincias amigas con quien se tuviere comercio»<sup>8</sup>.

Por último, la mencionada pragmática persigue asimismo eliminar el lujo de la decoración exterior que ofrecen las carrocerías:

«Y tampoco se han de poder fabricar los dichos coches, carroças, estufas, literas, calesas, ni furlones con labores ni sobrepuestos, ni labrados los pilares a lo Salomónico, historiadas, talladas ni en otra forma, ni vno ni otro dorado ni plateado, ni pintado con ningún género de pinturas de dibujo, entendiéndose por tales todo género de historiados, marinas, boscajes, ornatos de flores, mascarones, laços que llaman de cogollos, escudos de Armas, timbres de guerra, perspectivas y otra qualquier pintura que no sea de mármoles fingidos o jaspeados de vn color todo, eligiendo cada vno el que quisiere».

Durante la centuria del setecientos se reiteran las normas de las pragmáticas anteriores referidas al ornato de los carruajes. Lo mismo cabe afirmar respecto al número de animales que pueden llevar y las personas a las que está reservada su posesión, como lo refleja la orden

---

<sup>7</sup> «Mandamos que las libreas de los Lacayos, Cocheros y Moços de sillas no se puedan traer de ningún género que no sea paño, sin ninguna guarnición, passamanos, galón, faja, ni respunte al canto y sean llanos con botones también llanos. Y permitimos que los cuellos de los ferreruelos, tahalés y mangas puedan ser de terciopelos lisos o labrados de colores, como sean fabricados en España, sus Dominios o de Amigos, y medias de lana de colores y no de seda».

<sup>8</sup> AMC. *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 37.

promulgada por Felipe V en 1723. En ella se especifican las numerosas profesiones que tienen vetada la propiedad del coche<sup>9</sup>.

Sin embargo, las limitaciones impuestas no son obstáculo para que el coche irrumpa con fuerza en la corte y a imitación suya en los núcleos urbanos de la geografía nacional, donde la nobleza y el alto clero van a jugar un papel decisivo en su difusión. Idéntico fenómeno se produce en la capital cordobesa, a pesar del gran arraigo que tiene la cría de selectos caballos y el arte de montar.

En efecto, la urbe andaluza goza de una indudable fama por sus caballos, como lo refrendan los testimonios de los viajeros extranjeros. El arte de montar, tanto a la jineta como a la brida, está muy extendido en la ciudad durante los siglos XVI y XVII, invirtiéndose cantidades elevadas en la adquisición de escogidos equinos que, en ocasiones, dan lugar a rivalidades familiares.

Al mismo tiempo, el caballo se convierte en un instrumento eficaz de ascenso social para aquellas personas que llegan a conseguir una desahogada situación económica y pretenden emular a la nobleza local. Un caso bien elocuente lo tenemos en el jurado del concejo Francisco de Aguilar, quien se ocupa en un principio en acarrear estiércol a una de las huertas de la periferia y posteriormente consigue un jugoso patrimonio de bienes rústicos y se aficiona a la cría de caballos<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> «Ordeno y mando que, desde el día de la publicación de esta Pragmática, no puedan tener ni traer Cochec, Carrozas, Estufas, Calesas ni Furlones, los Alguaciles de Corte, Escrivanos de Provincia y Número ni otros ningunos; ni tampoco lo han de poder traer los Notarios, Procuradores, Agentes de Pleytos y de Negocios, ni los Arrendadores, sino es que por otro Título honorífico los puedan traer; ni los Mercaderes con Tienda abierta, ni los de Lonja, Plateros, Maestros de Obras, Receptores de esta Villa de Madrid, Obligados de Abastos, Maestros ni Oficiales de qualesquier Oficios y Maniobras, pena de perdición de ellos».

<sup>10</sup> El autor de los *Casos notables de la Ciudad de Córdoba* nos describe el ascenso de este jurado de manera muy gráfica:

«En Córdoba están unos caballeros que se llaman Ceas. Una hija de uno de estos caballeros se enamoró de un mancebo, hijo del jurado Aguilar. Este jurado, a los principios fue tan pobre, que llevaba estiércol a una huerta que se llamaba la Huerta de Urías. Estuvo en ella algunos años, y ganó gran cantidad de dineros. Murió el amo que la tenía arrendada, y arrendola él, y dióse tan buena maña, que en pocos años compró la huerta y otras muchas posesiones, de suerte que vino a comprar una jurisdicción de la ciudad que cuesta trece mil ducados; y yo lo conocí jurado de Córdoba con harto fausto y grandeza; tuvo un hijo de muy buen talle, y traíalo tan bien tratado, con un caballo y un escudero y sus pajes, todo lo cual encubrió el estiércol que su padre había echado. Andaba de ordinario con los caballeros, porque los prestaba y daba dineros, y también caballos, que los criaba su padre muy buenos».

El caballo es un claro signo de poder y ostentación, constituyendo una imagen habitual en la vida diaria local. Pruebas harto significativas vienen dadas por los frecuentes desplazamientos de los caballeros veinticuatro del municipio montando briosos corceles con motivo de su asistencia a celebraciones y actos de muy diversa índole.

Asimismo las exhibiciones ecuestres de la nobleza tienen su manifestación más importante en las fiestas de toros y juegos de cañas que se prodigan en la plaza de la Corredera y otros espacios urbanos. El alto poder de convocatoria refrenda la popularidad alcanzada, hasta convertirse en la diversión favorita de los cordobeses.

Sin duda, este ambiente que vive la ciudad es un caldo de cultivo apropiado que contribuye a la decisión adoptada por Felipe II de establecer las caballerizas reales en 1567 con el propósito de lograr una raza de caballo perfecto. La misión se encomienda a don Diego López de Haro, quien pone en marcha el proyecto con la adquisición de 1.200 yeguas y sus sementales, así como el señalamiento de las dehesas donde pastasen. Al mismo tiempo, se elige el solar, situado junto al Alcázar de los Reyes Cristianos, y se inicia la construcción de las dependencias que albergarían el nuevo organismo real<sup>11</sup>.

También el caballo se erige en elemento dinamizador de la economía cordobesa con el desarrollo de una artesanía de lujo como los jaeces de plata que gozan de una fuerte demanda interior y exterior. El término jaez se aplica al conjunto de piezas labradas en materiales nobles que porta el caballo o utiliza el jinete en la monta: cabezada, brida, copa, petral, mochila, estriberas y espuelas.

Esta manufacturada se encuentra totalmente consolidada en la ciudad en el segundo tercio del siglo XVI, gracias a las artísticas labores de los plateros que crean modelos únicos. Uno de los más logrados es el jaez de estilo renacentista con aplicaciones de oro, plata y esmaltes que labran los jóvenes artífices Diego Fernández y Juan de Sevilla en 1548<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Vid. Juan Carlos Altamirano Macarrón, *Las Caballerizas Reales de Córdoba*. Málaga: Edición del autor, 2001. Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán, «Las Caballerizas Reales de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: estructura administrativa e integración social», en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *Las Caballerizas Reales y el mundo del caballo*. Córdoba: Instituto Universitario «La Corte en Europa»-UAM y Córdoba Ecuestre, 2016, pp. 31-128. Juan Carpio Elías, *Las Caballerizas Reales de Córdoba en el siglo XVI. Un proyecto de Estado*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2017.

<sup>12</sup> «[...] son convenydos e concertados en esta manera de fazer anbos de conpañya por mytad un jaez de plata e horo, los esmaltes de obra del Romano, que se entiende

La valiosa pieza constituye una prueba bien elocuente del alto nivel alcanzado por este artículo de lujo en la capital cordobesa. Los jaeces elaborados en sus talleres tienen un reconocido prestigio, de ahí la existencia de una gran demanda por parte de la familia real y de la nobleza<sup>13</sup>.

La relevancia del mundo del caballo en la ciudad no resulta óbice para la importancia del uso del coche durante los siglos de la Modernidad. En los lustros finiseculares del quinientos se constata la actividad de un grupo de carroceros que reciben encargos de la nobleza local, prelados de la diócesis y prebendados del poderoso e influyente cabildo catedralicio.

El registro de coches llevado a cabo en febrero de 1611, en cumplimiento de la citada pragmática real promulgada a comienzos de ese año, contabiliza un total de 20, cuyos propietarios pertenecen en un elevado porcentaje -83 por ciento- a miembros de la aristocracia que ejercen jurisdicciones señoriales y desempeñan regidurías o veinticuatrías en el gobierno municipal. El 17 por ciento restante corresponde a capitulares de la catedral. Todos van tirados por caballos, si bien en su mayoría cuentan con dos equinos frente a un número reducido de cuatro.

Las licencias concedidas por el Consejo de Castilla a lo largo de los años 1611-1618 para tener coche corroboran de manera fehaciente el aumento de usuarios. Durante el citado período se expiden por el organismo real 28 autorizaciones a solicitud de nobles y prebendados de la capital cordobesa<sup>14</sup>.

Las cifras de carruajes incluidas en el registro de 1611 y de las licencias otorgadas están muy por debajo de la realidad, ya que las fuentes documentales aportan la identidad de otros muchos propietarios. Podemos afirmar que en el siglo XVII se generaliza en los estamentos privilegiados el uso del coche. Al mismo tiempo, se produce la sustitución de los caballos por mulas como animal de tiro, puesto que estas últimas ofrecen la ventaja de una mayor resistencia, fuerza y docilidad para su manejo en la conducción.

En la centuria del setecientos la urbe cordobesa cuenta con una elevada cifra de lujosos coches que causan la admiración de los visitantes. El testimonio aportado por los viajeros extranjeros, sobre todo ingleses,

---

pretal y encaladas y espuelas y cabeçadas y estriberas, lo qual an de començar a fazer desde oy dicho día hasta año y medio cunplido primero siguiente».

<sup>13</sup> Vid. Juan Aranda Doncel, «Caballos y artes suntuarias en la Córdoba de los siglos XVI y XVII: los jaeces de plata», en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *op. cit.* pp. 129-166.

<sup>14</sup> La relación nominal se recoge por Alejandro López Álvarez, *op. cit.* pp. 195-196.



Vista parcial de la plaza de la Corredera (foto Sánchez Moreno)

refrendan de manera inequívoca el hecho. En los primeros días de julio de 1774 llega el mayor W. Dalrymple, militar destinado en Gibraltar, quien escribe en su diario:

«Las personas de calidad tienen hermosos carruajes, recargados de dorados y de adornos; pero no hacen magnificencias más que los días de gala, porque los observan aquí tan exactamente como en la Corte: sus coches van tirados por mulas que hacen venir de la Mancha»<sup>15</sup>.

También los británicos Richard Twis y Henry Swindurne coinciden en destacar en tonos laudatorios el lujo de los coches que tienen ocasión de ver, remarcando que un buen número de ellos son modelos ingleses y franceses. El primero visita la ciudad en 1773 y muestra su sorpresa por la calidad y lujo de los coches, la bella estampa de los caballos y el boato de los lacayos con libreas bordadas:

«Nunca vi más lujosos carruajes en toda España, entre ellos catorce o quince coches, carrozas o faetones recientemente fabricados en Inglaterra y muchos más procedentes de París, y tuve la oportunidad de verlos a todos tirados por cuatro o seis bellísimos caballos grises, de largas colas y vistiendo los lacayos libreas bordadas en oro y plata»<sup>16</sup>.

Tres años más tarde Henry Swindurne expresa asimismo grandes elogios a los coches que participan en el desfile organizado como broche de oro a una corrida de toros celebrada en la plaza de la Corredera:

«No esperaba ver tanta elegancia en una ciudad del interior de España, con tantos y tan buenos carruajes ingleses y franceses, con vistosas libreas y excelentes caballos».

Los mencionados testimonios documentales avalan de forma bien elocuente la importancia del coche en la Córdoba de los siglos XVII y XVIII, siendo una expresión de la ostentación social y autoridad de que hacen gala el estamento nobiliario, los prelados de la diócesis y los prebendados de la catedral principalmente.

---

<sup>15</sup> *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Recopilación, traducción, prólogo y notas por J. García Mercadal. III. Madrid: Editorial Aguilar, 1962, p. 651.

<sup>16</sup> El testimonio de ambos viajeros los recoge Luis Lavour, «El turismo español en el Siglo de la Ilustración (1715-1793) (III)». *Estudios Turísticos*, 91 (1986), p. 30.

Al mismo tiempo, los carruajes van a tener un notorio impacto en la estructura urbana, como lo prueban las reformas llevadas a cabo en las calles y las obras de conservación y mantenimiento para facilitar el tránsito de los numerosos vehículos que circulan. También plantean la necesidad de habilitar espacios donde exhibirse en los días festivos y celebraciones. Por último, generan una actividad económica desarrollada por carroceros y guarnicioneros, propiciando asimismo la ocupación de personas que ejercen la función de cocheros.

## 2. El uso del coche en la sociedad cordobesa

Los rasgos que definen la sociedad cordobesa en los siglos de la Modernidad son los propios del Antiguo Régimen. La población se halla dividida en estamentos que se caracterizan por una marcada rigidez. Aristocracia y clero constituyen los grupos privilegiados, frente a los integrantes del denominado estado llano en el que figuran personas con unos niveles económicos muy dispares. Acusados contrastes de riqueza también aparecen entre los nobles y eclesiásticos. Finalmente hay que destacar la presencia de extranjeros y minorías marginadas<sup>17</sup>.

Por razones de índole económica y social, el acceso al coche en Córdoba, al igual que en otros núcleos urbanos, va a estar reservado exclusivamente a una élite formada mayoritariamente por los llamados hijosdalgo notorios, titulares de la silla episcopal de Osio e integrantes del cabildo catedralicio. Junto a ellos también se halla representado un grupo reducido de hidalgos simples, inquisidores del tribunal del Santo Oficio y canónigos de la real colegiata de San Hipólito.

Las familias que componen la aristocracia suman una cifra bastante pequeña y en términos cuantitativos significan un exiguo porcentaje en el conjunto de la población. Sin embargo, en líneas generales gozan de un sustancioso patrimonio que genera unas pingües rentas. Asimismo se jactan de pertenecer a linajes de rancio abolengo. El poderío económico queda reforzado con el político al acaparar las veinticuatrías o regidurías del cabildo municipal<sup>18</sup>. Juegan un papel muy relevante en el control de la vida local y actúan en beneficio propio salvaguardando sus intereses.

---

<sup>17</sup> Vid. Juan Aranda Doncel, *Historia de Córdoba. La época moderna (1517-1808)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1984, pp. 35-64 y 213-226.

<sup>18</sup> Acerca del estamento nobiliario y su permeabilidad social, vid. la obra de Enrique Soria Mesa, *El cambio inmóvil. Transformaciones y permanencias en una élite de poder (Córdoba, siglos XVI-XIX)*. Córdoba: Ayuntamiento, 2000.

En el censo de 1591 se contabilizan en la ciudad 233 hidalgos, una cifra que se incrementa a lo largo del siglo XVII y primeras décadas del siguiente, como lo evidencian los padrones elaborados para la elección de alcaldes ordinarios por el estado noble: alrededor de 300 en 1633, 371 en 1685-1686 y 402 en 1715.

Como hemos señalado, el estamento nobiliario no forma un grupo homogéneo en cuanto a nivel de rentas y prestigio social. Las fuentes documentales establecen dos grandes categorías, hijosdalgo notorios y simples. Los primeros representan un 40 por ciento del total y en ellos encontramos varios estratos. El más alto corresponde a los títulos de Castilla y les siguen en la escala los que ejercen jurisdicción señorial, los pertenecientes a las órdenes militares y los caballeros veinticuatro del concejo.

Los hidalgos simples ocupan el peldaño más bajo en el estamento nobiliario y sus efectivos humanos en el conjunto significan alrededor de un 60 por ciento. Entre ellos abundan los mercaderes, procuradores, abogados, escribanos públicos, médicos, boticarios, labradores y plateiros. Con el fin de lograr un mayor prestigio suelen tener la pretensión de conseguir un puesto de jurado en el gobierno municipal o una familiaritura del Santo Oficio.

A tenor de la información aportada por las distintas fuentes documentales utilizadas, prácticamente todos los hijosdalgo notorios de la ciudad suelen poseer uno o dos coches. El registro llevado a cabo en 1611 permite conocer la identidad de los propietarios y de forma somera las características de los vehículos.

En la relación aparecen los veinticuatro o regidores del concejo don Francisco de Corral, don Alonso de Armenta, don Alonso de Guzmán, don Francisco Manuel de León, don Pedro de Angulo Rejón, don Diego de Aguayo y Godoy, don Luis Antonio Fernández de Henetrosa y don Alonso de Godoy Ponce de León. Junto a ellos encontramos a los señores de Fernán Núñez y Villaseca, el alférez mayor de la ciudad don Antonio Fernández de Córdoba y los caballeros don Diego Leonardo de Argote, don Lorenzo de las Infantas, don Alonso de Velasco y don Pedro Venegas de Morales.

También el censo de coches declarados, en cumplimiento de la pragmática real, contiene una interesante descripción de las carrocerías, materiales y adornos empleados. El señor de Fernán Núñez don Alonso de los Ríos posee «un coche de quatro caballos, de cordobán la caja y respuntada con respuntes de sedas, amarillo y clabaçón dorada». Asimismo el cordobán y tejidos de seda se utilizan en el vehículo de don



Antonio Fernández de Córdoba: «un coche de cordobanes colorados con la clabaçón dorada y con fluecos e rapacejos de seda colorada y naranxada y las cortinas del dicho coche de damasco azul y dorado»<sup>19</sup>.

Uno de los coches más lujosos pertenece al señor de Villaseca don Gome de Figueroa y Córdoba:

«Un coche de quatro caballos castaños, quel dicho coche es de quero naranxada con cortinas azules e amarillo de damasco y clabaçón dorada, respuntado y colchado de lo mismo y guarniciones de quero para los caballos negras».

Idénticas características presenta el modelo de don Diego Leonardo de Argote, tirado por cuatro caballos<sup>20</sup>. Excepcional es el caso del regidor don Pedro de Angulo Rejón, quien registra dos coches, uno de rúa y otro de camino:

«[...] pareció el señor don Pedro de Angulo Rejón, veinte e quatro de Córdoba, e dixo que rejistraba e registró dos coches, el uno aforrado en terciopelo carmesí, guarnezido con trenzuelas carmesíes y oro y la clabaçón dorada, y el otro es coche de camino solo de madera y pintada la madera azul y los forros del encerado azules».

En su comparecencia ante la autoridad municipal el 7 de febrero de 1611 don Francisco de Corral manifiesta que utiliza un coche pequeño de cuatro caballos y le están fabricando otro más lujoso:

«[...] pareció el señor don Francisco de Corral, veinte e quatro de Córdoba, e dixo que rejistraba e registró un coche de quero leonado pequeño con trenzuelas amarillas e leonadas con clabaçón de hierro y quatro caballos del dicho coche con sus guarniciones y otro coche que estaba haziendo, más tiempo de seis meses, de terciopelo carmesí con trenzuelas blancas e carmesíes e clabaçón dorada»<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> AMC. *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 29.

<sup>20</sup> «[...] un coche de cordobán carmesí con cintas de seda carmesíes y flocadura de lo mismo y caguillas de seda de las mismas colores y amarillas e clabaçón dorada e quatro caballos del dicho coche con sus guarniciones».

<sup>21</sup> Francisco de Corral hereda el mayorazgo familiar en 1590 y en los lustros siguientes lo incrementa sustancialmente con la adquisición de bienes rústicos y urbanos. Al mismo tiempo, va a ser distinguido con varias concesiones reales que le dan un notorio prestigio en la escala nobiliaria, culminando este ascenso en 1629 con la compra de la jurisdicción señorial de Almodóvar del Río.

Entre los carruajes de dos caballos encontramos unos marcados contrastes. Uno de los más ricos es el que posee don Pedro Venegas de Morales, cuyo exterior «es de color naranjado con clabos dorados e flecos naranjados e carmesy con cortinas de damasco carmesy e naranjado»<sup>22</sup>. En cambio, el de don Alonso de Armenta es «un coche de los antiguos» y el de don Luis Antonio Fernández de Henestrosa «es de grana, llano, sin otra cosa».

El registro de coches de 1611 pone de manifiesto que los materiales más utilizados en su fabricación son cordobanes, tejidos de seda y clavazón dorada. Precisamente corresponden a los sectores artesanales más dinámicos de la economía local en el siglo XVI como son el del cuero, textil y metal<sup>23</sup>.

La nómina de hijosdalgo notorios propietarios de coches se amplía con los que solicitan licencia al Consejo de Castilla para poderlos tener, en virtud de la pragmática real de 1611. Entre los 22 peticionarios aparecen cinco personas que registran sus vehículos en el mencionado año: don Diego de Aguayo y Godoy, don Pedro de Angulo Rejón, don Antonio Fernández de Córdoba, don Diego Leonardo de Argote y don Alonso de los Ríos<sup>24</sup>.

A través de los protocolos notariales tenemos constancia de los coches, sillas de mano y literas que poseen los miembros de la nobleza local. En el inventario de bienes de don Juan de Aguayo y Castilla, realizado en agosto de 1607, encontramos «un coche de pesebrón con todos sus adherentes» y «una silla de manos de terciopelo carmesí bordada de oro con sus cortinas enceradas»<sup>25</sup>. A mediados de marzo de 1626 el señor de Villaseca encarga las guarniciones de las cuatro mulas de un carruaje en las que debe ir grabado el escudo de armas del conde de Lu-

---

<sup>22</sup> También llama la atención por su ornamentación el del regidor del concejo don Alonso de Godoy Ponce de León, quien registra «un coche de cordobanes azules y el encerado azul con trenzuelas azules e amarillas e tachuelas e florones dorados».

<sup>23</sup> Vid. José Ignacio Fortea Pérez, *Córdoba en el siglo XVI: las bases demográficas y económicas de una expansión urbana*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1981.

<sup>24</sup> Los otros 17 solicitantes que recoge en su monografía Alejandro López Álvarez son: Antonio de Bohórquez, Luis de Acevedo, Juan de Argote, Diego de Hocés, Pedro de Angulo, Gonzalo de Saavedra, Antonio de Córdoba, Rodrigo de Cañaverl Cárdenas, Arias de Acevedo, Pedro Gómez de Cárdenas, Pedro Gutiérrez de los Ríos, Andrés Fernández de Mesa y Argote, Juan de Aguayo, Luis Carrillo Carvajal, Fernando de los Ríos, Juan de Cabrera y Fernando de Saavedra y Angulo.

<sup>25</sup> Archivo Histórico Provincial de Córdoba (AHPC). *Protocolos de Córdoba*, legajo 17139, f. 298 v.

que<sup>26</sup>. La concesión de este título de Castilla se otorga por Felipe IV el 31 de enero de 1624 en favor de don Salvador Egas Venegas de Córdoba, quien muestra un vivo interés en hacer ostentación de su nuevo estatus.

Tenemos constancia de que entre los bienes dejados por el señor de Villarviejo don Pedro de Cárdenas y Guzmán en 1635 figuran un coche tirado por cuatro caballos morcillos y «una silla de manos de baqueta de Moscovia forrada en realçado colunbi y oro y una litera bieja de terciopelo açul»<sup>27</sup>. En el citado año el señor de la Vega de Armijo don Rodrigo de la Cerda y Mendoza deja a sus herederos con motivo de su óbito «un coche y dos mulas que lo tiran»<sup>28</sup>.

El VII señor de Belmonte don Fernando Alonso Fernández de Córdoba fallece el 5 de enero de 1652 y en el inventario post-mortem de sus bienes aparece un coche y seis mulas del tiro con sus correspondientes guarniciones:

«Un coche con su encorado verde y por de dentro de baqueta de Moscovia y aderezado y corriente= Seis mulas del tiro del dicho coche, las quatro castañas, dos negras, de diferentes edades y las guarniciones de todas seis para el dicho coche»<sup>29</sup>.

Las disposiciones testamentarias refrendan también el uso generalizado del coche por la nobleza local durante los siglos XVII y XVIII. Un

---

<sup>26</sup> «[...] otorgó Xpobal López, guarnicionero, bezino de la dicha ciudad en la collación de San Nicolás de la Ajerquía, ques conbenido y concertado con el señor don Gómez de Figueroa y Córdoua, cauallero de la horden de Calatraua y uisitador jeneral de la dicha orden, señor de la uilla del Enzinar de Uillaseca, bezino y veinte y quatro de Córdoua, en esta forma, quel dicho otorgante encarga y obliga de hazer unas guarniciones de quatro mulas de coche de baqueta negra con hebillas estañadas y en cada cauezada un escudo con las armas del señor conde de Luque, que son tres bandas açules en çampo blanco».

<sup>27</sup> Archivo Histórico de Viana (AHV). *Testamentarías*, caja 104, expediente 25.

<sup>28</sup> Rodrigo de la Cerda y Mendoza posee una veinticuatría en el concejo y viste el hábito de caballero de la orden militar de Calatrava.

<sup>29</sup> AHV. *Testamentarías*, caja 105, expediente 16. El señor de Belmonte posee también una nutrida colección de jaeces de plata para sus caballos y entre las piezas sobresale un bozal labrado en este metal con esmaltes de oro y figuras en relieve, destacando el escudo de armas del linaje familiar:

«Un voçal de plata, dorado con un esmalte de oro en medio y con el escudo de armas de Córdouas y Figueroas y todo levantado de medio relieue con algunas figuras enzi-ma de unos caualllos y con el pico a manera de pico de águila y en los ojos dos esmaltes de oro y con la caxa pequeña con su zerradura y llaue».

ejemplo lo tenemos en mayo de 1683 en la de la señora de Teba doña María Antonia Fernández de Henestrosa, quien manifiesta poseer «un coche de verano con cortinas de damasco verde y dos mulas castañas, que están en Córdoba la Uieja, y dicho coche tiene sus bidrieras de cristal y sus guarniciones»<sup>30</sup>.

En marzo de 1704 otorga su última voluntad el señor de Cabriñana y Villarrubia don Fernando de Argote y Guzmán, quien dona el coche de su propiedad y el tiro de cuatro mulas a una de las hijas para que acuda con él a misa en el templo de los mercedarios<sup>31</sup>.

El inventario de bienes del conde de Torres Cabrera don Luis Fernández de Córdoba Cabrera, realizado con posterioridad a su muerte ocurrida en la madrugada del 4 de noviembre de 1785 sin haber testado, aporta una valiosa información acerca de los carruajes, animales de tiro, guarniciones y libreas que visten los lacayos, cuya tasación alcanza un valor de 18.750 reales<sup>32</sup>.

El mencionado aristócrata tiene en el conjunto de su patrimonio dos vistosos forlones valorados en 6.000 reales:

«Un Forlón encarnado y oro, vestido en terciopelo carmesí en tres mil y quinientos reales de vellón= Otro Forlón verde y oro, vestido en tripe verde en dos mil y quinientos reales de vellón»<sup>33</sup>.

El conde de Torres Cabrera también es propietario de siete mulas y machos, utilizados como animales de tiro, que se tasan en 11.200 reales<sup>34</sup>. El documento describe someramente el atalaje y guarniciones que se valoran en 2.250 reales:

---

<sup>30</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 14001, f. 91 r.

<sup>31</sup> «Yten es mi boluntad de dejar como deyo por bía de legado a la dicha señora D<sup>a</sup>. María de la Conzepción de Argote, mi hija, el coche azul y las quatro mulas para que baya en él a misa a Nuestra Señora de la Merced y pueda disponer y disponga dél a su boluntad como de cosa suya propia y se dé con sus enzerados y cortinas y demás que le perteneze porque así es mi boluntad».

<sup>32</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 14404, ff. 1667 r.-1669 r.

<sup>33</sup> El conde de Torres Cabrera poseía asimismo «una silla cubierta pintada de verde vestida en tripe rosado en mil y seiscientos reales de vellón». El tripe es un tejido de lana o esparto parecido al terciopelo, empleado en los coches y en la elaboración de alfombras.

<sup>34</sup> «Una Mula llamada Pelegrina, negra, cerrada, de Silla de Tronco, en mil y doscientos reales= Un Macho castaño obscuro, llamado Capitán, de siete años, de Mano de Tronco, en mil y ochocientos reales vellón= Una Mula llamada Pastora, negra, cerrada, de Guía en mil y ochozientos reales vellón= Otro Macho llamado Platero, negro, de contraguía, cerrado, en mil y quinientos reales de vellón= Otra Mula castaña, de

«Un Tiro de hebillas de Metal con sus seis frenos y su silla y rendaje de correas, todo completo, en ochozientos reales= Otro Tiro de hebillas de hierro con sus frenos, silla y rendaje de correa, todo completo, en setecientos reales vellón= Quatro guarniciones de Tronco y quartas con hebillas de metal con sus quatro Frenos, silla y sus riendas, completo, en quatrocientos y zinquenta reales de vellón= Un Rendaje de Seda de diferentes colores para seis mulas al pescante, completo de todo, en trescientos reales».

Por último, el inventario también hace referencia al colorista atenido de los lacayos que visten casacas pajizas y chupines encarnados:

«Quatro Casacas pajizas con buelta encarnada y quatro Chupines encarnados con franja de seda en las tapas y bueltas, demediadas, doszientos y zinquenta reales= Quatro Casacas pajizas y Chupines encarnados, viejas, no tienen aprecio= Tres Casaquillas viejas en zinquenta reales».

El poder económico de la nobleza local facilita la generalización del uso del coche desde los lustros finales del siglo XVI, alcanzando el fenómeno una mayor dimensión en las dos centurias siguientes. La utilización se convierte en un eficaz instrumento de pertenencia a un estamento privilegiado que se siente orgulloso de un linaje familiar. Al mismo tiempo, constituye un signo externo de riqueza y define un estatus social que se hace visible al conjunto de la población.

El carruaje es un símbolo de distinción que asimismo afianza y refuerza la autoridad de los que ejercen cargos o forman parte de instituciones como el cabildo municipal. En este sentido conviene tener presente que los nobles participan de lleno en este órgano de gobierno al monopolizar las veinticuatrías o regidurías, de ahí que el caballo va a ser sustituido definitivamente por el coche en los desplazamientos urbanos para asistir a los numerosos actos públicos.

Especial relevancia tiene el uso del coche en el siglo XVIII, como lo prueban de manera inequívoca los acuerdos capitulares. Entre los festejos organizados para celebrar los éxitos militares de las tropas de Felipe V en el sur de Italia en 1718, se programa una función de acción de gracias en la catedral a la que «se acordó asistir en coches, com-

---

Silla delantera, de siete años, llamada la Niña, en mil y ochocientos reales de vellón= Otra llamada Chispa, castaña obscura, de Mano delantera, zerrada en mil y seiscientos reales vellón= Otra llamada Capitana, que haze de Periconas, castaña obscura, cerrada, en mil y quinientos reales vellón».

bidándose a la Nobleza para que desde las casas capitulares se fuese a la Yglesia»<sup>35</sup>.

Asimismo la corporación municipal se traslada en carruajes el 27 de junio de 1771 al templo parroquial de San Pedro para asistir a un acto religioso por el feliz alumbramiento de la princesa de Asturias. El orden de la comitiva se especifica por el escribano mayor del cabildo:

«[...] entraron en el primer coche los dos Mazeros, en el segundo el Portero maior y Ajente de esta Ciudad, en el terzero dos señores Jurados y nos los Escribanos y en los siguientes los demás señores Jurados y los últimos, que iban presidiendo, iban los Cavalleros veinte y quattros, rixiéndolos el señor Corregidor, y detrás el coche de Recámara, en cuya forma con el clarín delante se encaminó la Ciudad a la Yglesia Parroquial de San Pedro»<sup>36</sup>.

El nutrido cortejo, formado por un total de ocho regidores, cuatro diputados del común y quince jurados, ofrece una estructura jerarquizada en consonancia al estatus social. El mismo protocolo se aplica en la asistencia al que se programa con el mismo motivo en la ermita donde recibe culto la venerada imagen de san Rafael. Los únicos cambios consisten en la presencia de un piquete de cuatro soldados y un cabo de caballería delante y dos coches de recámara detrás<sup>37</sup>.

Normalmente los regidores ofrecen sus coches al concejo para los traslados y asistencia a los actos públicos corporativos. Sin embargo, en ocasiones hay alguna resistencia, como ocurre en el llamamiento hecho en octubre de 1801 para acudir a la fiesta en honor a san Rafael en el templo conventual de Madre de Dios<sup>38</sup>. Con la pretensión de evitar esta

---

<sup>35</sup> AMC. *Actas capitulares*, 6 de agosto de 1718, libro 227, s. f. Dos lustros antes, con ocasión de la toma de Tortosa por el candidato francés al trono español en el curso de la guerra de Sucesión, tiene lugar un tedéum para el que están convocados los caballeros veinticuatro y jurados en «las casas del ayuntamiento con coches, los que los tubieren, para desde ellas salir la Ziudad a la Santa Yglesia Cathedral».

<sup>36</sup> AMC. *Actas capitulares*, 20 de junio de 1771, libro 280, s. f.

<sup>37</sup> «[...] a las ocho y media de la mañana entraron en el primer coche los dos Mazeros, en el segundo el Portero maior y Ajente de esta ciudad, en el tercero quatro señores Jurados y en el quarto otros dos señores Jurados y Nos los Escribanos y siguiendo los demás Jurados, Diputados del Común y señores Veintiquattros, presidiendo el señor Corregidor y detrás dos coches de Recámara, en cuya forma, con una partida de quatro soldados y un cabo de caballería delante, se encaminó la Ciudad a la Hermita del santo Archánjel señor Rafael, nuestro conocido Custodio y Tutelar».

<sup>38</sup> «[...] expuso haver acudido a solicitar de varias personas, individuos de este Ayuntamiento, se sirviesen franquear a la Ciudad sus coches para el día de mañana y sola-

situación en un futuro se acuerda una semana más tarde «se asista como hasta aquí en coches y que a este fin se pase recado a cada uno de los señores Capitulares que lo usan para que, por el honor del Cuerpo, se sirvan facilitar respectivamente los suyos en las ocasiones en que la Ciudad los necesite y se pidan a su nombre»<sup>39</sup>.

Sin embargo, el recibimiento de visitantes ilustres propicia la ocasión para que los caballeros veinticuatro y los demás miembros de la nobleza se vuelquen en favor del llamamiento del concejo y acudan solícitos con sus coches.

La acogida dispensada al príncipe florentino Cosme de Médicis en diciembre de 1668 reúne a un total de 14 carruajes tirados por troncos de seis y cuatro animales:

«El corregidor Cristóbal Muñoz de Escobar vino al encuentro de S. A. con siete carrozas de a seis llenas de nobles hasta más allá de la mitad del camino. En el camino de regreso se encontraron otros troncos de seis y de a cuatro, los cuales se incorporan a la fila, por lo que en la puerta de la ciudad llevaba S. A. detrás catorce carrozas, la mayor parte de a seis»<sup>40</sup>.

A comienzos de mayo de 1729 se realizan los preparativos para recibir a los infantes Luis Antonio y María Teresa que transitan por la ciudad en dirección a la capital hispalense. Con este motivo el concejo acuerda salir en coches a darles la bienvenida e invitar a la nobleza para que participe en el acto<sup>41</sup>. Posteriormente, en octubre de 1731, el concejo tiene noticia de que el infante Carlos pasará por Córdoba camino de

---

mente el señor Corregidor y el señor Marqués de Lendines los habían ofrecido, pues los demás señores veinte y quatro que los tienen y otros particulares, a quienes había ido a pedirlos se los habían negado, sobre lo qual [...] la Ciudad acordó se proporcionen para mañana los que se puedan, de forma que se asista, aunque se baya con estreches, y que para tratar en el particular para en lo subcesivo se cite a Cavildo general en donde se manifieste los pocos coches que se encuentran quando son necesarios para alguna función pública a que tiene que asistir el Ayuntamiento».

<sup>39</sup> AMC. *Actas capitulares*, 6 de noviembre de 1801, libro 310, s. f.

<sup>40</sup> Antonio Guzmán Reina, «Córdoba en el viaje de Cosme de Médicis (1668)». *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 64 (1950), p. 108.

<sup>41</sup> «La Ciudad acordó salir a rezevir a sus Altezas fuera de los muros desta ciudad y que para función tan del lustre y pundonor esta Ciudad se combide a la primera Nobleza della y que se forme en las casas capitulares de donde salga en coches a rezevir y benir sirviendo a sus Altezas hasta su aposentamiento y que el día en que sus Altezas salgan desta ciudad a continuar su jornada, la Ciudad y Nobleza salgan sirviendo en la misma disposición hasta donde mandaren sus Altezas».

Italia y con el fin de agasajarle acuerda «salir en los más luzidos forlones que puedan prebenirse a rezebir a su Alteza en el Puente Viexo»<sup>42</sup>.

A principios de agosto de 1782 el alcalde mayor en funciones de corregidor José Carrillo de Rueda recibe una real carta-orden del gobernador del Consejo de Castilla, comunicándole la próxima llegada a la ciudad del conde de Artois. Los ediles toman el acuerdo de hacerle el recibimiento acostumbrado, saliendo a extramuros en coches en compañía de la nobleza:

«Acordó que la Ciudad, formada en coches y combidando a la Nobleza a este fin para que sea con el maior lucimiento, salga a recibir a S. A. a extramuros en la misma forma que de costumbre»<sup>43</sup>.

También resulta muy lucido el acto de la llegada de las reliquias de la cabeza de san Gregorio Ostiense, procedentes de Écija en la tarde del 23 de enero de 1757. Una diputación municipal en cuatro carrozas, escoltada por un piquete de soldados de caballería y precedida por el clarín, se dirige a las afueras para dar la bienvenida:

«La tarde del zitado día veinte y tres salió la diputación compuesta de los señores don Martín de Guiral y don Fernando Muñoz, veinte y quatos, asistida de su portero maior, ajente y porteros de maza, en quatro luzidas Carrozas, escoltada de un piquete de cauallería del rejimiento de Dragones de Frisia, a los que antezedía el clarín, y se dirijieron a el camino del Puente Biejo y en las zercanías desta ciudad encontraron el coche de los señores comisarios [...] y, desmontados todos, adoraron la Santa Reliquia y con el mismo aparato dieron en sus coches la buelta a esta ciudad»<sup>44</sup>.

En ocasiones, los capitulares recurren al alquiler de coches y caballos para realizar las visitas de cortesía a personas distinguidas que se encuentran en la ciudad, como lo corrobora la relación de gastos presentada en febrero de 1725 por el portero mayor del ayuntamiento<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> AMC. *Actas capitulares* 18 de octubre de 1731, libro 240, s. f.

<sup>43</sup> El conde de Artois, miembro de la familia real francesa, hace su entrada en la ciudad en la mañana del 12 de agosto.

<sup>44</sup> La reliquia de san Gregorio Ostiense recorre numerosas poblaciones de la geografía nacional para impetrar su intercesión en las plagas de langosta y paulilla que habían ocasionado graves daños en los sembrados.

<sup>45</sup> «En este Cauildo se leió una relazi3n jurada de Don Diego de Vargas, portero maior, de lo que a gastado en los cocheros y en los alquileres de cauillos para el clarinero en



Asimismo desde finales del siglo XVI el uso del coche se halla muy extendido en las personas integrantes del alto clero secular. Tanto los prelados de la diócesis como los prebendados del influyente cabildo catedralicio poseen carruajes que exhiben en sus desplazamientos por la ciudad. Al igual que en el estamento nobiliario, sirven para destacar y hacer visible la autoridad que representan ante el conjunto de la sociedad cordobesa. También es una forma de exteriorizar el poder y prestigio.

La diócesis de Córdoba es una de las más importantes y atractivas de la corona de Castilla por el valor de sus rentas que suman en 1633 un total de 42.000 ducados<sup>46</sup>. Desde 1537 estos ingresos se hallaban gravados con una serie de pensiones a favor de algunas personas o bien de los obispados más pobres. Las cargas impuestas por los monarcas pueden alcanzar una tercera parte.

Una buena cantidad de los elevados recursos se dedica a servicios económicos a la corona, edificación y reparación de templos, fundación de obras pías y limosnas a los pobres en tiempos de carestía. Los crecidos gastos de las labores de construcción del crucero de la catedral y el socorro a los menesterosos en circunstancias difíciles, originadas por epidemias y sequías, llegan a consumir prácticamente las rentas en algunos años.

Por lo general, las personas nombradas para gobernar la diócesis cordobesa han acumulado experiencia al frente de obispados más modestos o han prestado servicios en diversos organismos estatales y ocupado puestos influyentes en la corte como el de confesor del rey<sup>47</sup>.

Tenemos constancia documental de la utilización del carruaje por los titulares de la silla episcopal desde las postrimerías de la centuria del quinientos. Uno de ellos es Fernando de la Vega y Fonseca, cuyo vehí-

---

las visitas que se an hecho por Ciudad hasta oy día de la fecha que ymporta ziento y setenta reales y seis marauedís».

<sup>46</sup> La extensión de la diócesis coincide básicamente con la de la provincia de Córdoba. No obstante, en la zona septentrional incluye Chillón y Palacios de Guadalmez – localidades pertenecientes en la actualidad a Ciudad Real– y en el sector meridional a Villanueva de Tapia, población que hoy forma parte de la circunscripción administrativa de Málaga. Fuera de la demarcación territorial del obispado se encuentran Priego y Carcabuey, sujetas a la autoridad del abad de Alcalá la Real, y Benamejé y su aldea Palenciana, dependientes de la jurisdicción *vere nullius* del priorato de San Marcos de León.

<sup>47</sup> Vid. la obra de Juan Gómez Bravo, *Catálogo de los Obispos de Córdoba y breve noticia de su Iglesia Catedral y Obispado*. 2 v. Córdoba: En la Oficina de D. Juan Rodríguez, 1778.

culo sirve de referencia para uno de los encargos que recibe el maestro de coches Juan de Escobar<sup>48</sup>.

A principios de 1598 el obispo Francisco Reinoso Baeza visita el ayuntamiento y los capitulares acuerdan la forma de recibirlo si viene en coche. El mismo protocolo se aplica en la realizada por fray Diego de Mardones a finales de mayo de 1613<sup>49</sup>.

Conocemos el nutrido parque móvil episcopal en las últimas décadas del siglo XVIII en el que encontramos lujosos carruajes franceses e ingleses. El obispo Baltasar de Yusta Navarro hace donación el 2 de junio de 1786 a su sobrino de un coche francés de color verde recién adquirido en Madrid y tres mulas<sup>50</sup>. La entrega del mismo se realiza el 2 de enero de 1788, pocos días después del fallecimiento del prelado.

El documento por el que se formaliza el acto de posesión aporta una valiosa y minuciosa descripción de las características del vehículo:

«Un coche francés, caja berde, molduras doradas con el fuego encarnado, vestido de terciopelo rizo carmesí con flueques, trenzas y borlas encarnadas con cortinas y resortes, almohadones forrados del mismo terciopelo con sopandas, vientos y cabezeros»<sup>51</sup>.

En la mencionada fecha el canónigo Baltasar de Yusta Lamparero también recibe «dos guarniciones de tronco con silla, cabezadas y fre-

---

<sup>48</sup> Fernando de la Vega y Fonseca rige los destinos de la diócesis cordobesa en 1591 durante un corto período de cinco meses.

<sup>49</sup> «La Ciudad, abiendo tenido noticia que ya el señor obispo y la diputación que con su señoría benía en su coche se apeaua a la puerta maior destas casas de Cauildo, se leuantó la dicha Ziudad por su horden y el señor corregidor que presidía en este Cauildo y vajaron por la escalera abajo hasta la dicha puerta, donde llegó el señor corregidor y caualleros veintiquatros más antiguos donde se encontraron al señor obispo y se hicieron comedimiento los unos a los otros».

<sup>50</sup> «[...] estando en el Palacio Episcopal en una de las salas de recevimiento, se hizo presente el Yllmo. Señor Don Baltasar de Yusta Navarro, por la gracia de Dios y de la Santa Sede Apostólica obispo de esta dicha ciudad, del Consejo de su Magestad, y expresó en mi presencia y de dos testigos que se nominarán, que por el amor que profesa al Señor Don Baltasar de Yusta Lamparero, presbítero, canónigo de la Santa Yglesia Cathedral de esta dicha ciudad, deseando en todo contribuir a su combeniencia y comodidad y en remuneración del cuidado y zelo con que asiste a su Yllma. y procura en todo proporcionarle sus alibios, ha venido en hazer en su favor donación gratuita de un coche francés verde que ha venido de Madrid para dicho Yllmo. Señor Obispo y también de tres Mulas llamadas, una la Pulida, otra la Coronela y la otra la Saldaña, de distintas edades y pelo, propias de su Yllma.».

<sup>51</sup> Archivo General Obispado de Córdoba (AGOC). *Expolios y vacantes*, caja 9639, expediente 9.

nos con evillas de yerro y tirantes de cáñamo que son pertenecientes al guarnés que fue de su Yllma.».

Entre los bienes integrantes del expolio del obispo Yusta Navarro que salen a la venta en almoneda figuran tres carruajes. Uno de ellos es un forlón de color caoba, vestido de media grana, que se valora en 2.200 reales y se da al maestro de coches Isidro Cancelada en 600 reales por «estar deteriorado y no haber salido comprador alguno para él». Idénticas circunstancias justifican la entrega de una berlina de estilo francés del mismo color a don Rodrigo de la Vera Magallanes por un precio inferior al de la tasación<sup>52</sup>. Por último, el hospital del Cristo de la Misericordia recibe en concepto de limosna para su servicio «un forlón color nubado, apreciado en tres mil reales».

Sin duda, el arzobispo Antonio Caballero y Góngora es el titular de la diócesis que dispone de un mayor número de lujosos coches para su uso, como lo refrenda el inventario de los bienes que en 1792 se hace cargo el mayordomo Diego Carro Díaz, clérigo ilustrado que interviene posteriormente en la fundación de Nueva Carteya<sup>53</sup>.

En la extensa relación encontramos media docena de carruajes, cuyos modelos, características y tasación se especifican de forma pormenorizada. La valoración más alta -40.000 reales- corresponde a un coche de gala inglés:

«Un coche de Gala Ynglés ricamente concluido, charolado de morado y guarnecido, vestido interiormente de paño blanco, cortinas de tafetán de igual color, guarnecidas de flueque, sus correspondientes resortes, pescante con su almoadón del mismo paño y flueque, con quatro christales finos y quatro persianas, montado sobre muelles de hierro, cajón de tambor con su martillo, llaves de puerta para los ejes con dos juegos de ruedas y todo finamente acabado, lo aprecian en quarenta mil reales de vellón».

El segundo vehículo es una berlina de gala inglesa que se aprecia en 35.000 reales:

«Una berlina de Gala Ynglesa finamente concluida, charolada color de aceytuna con una vistosa orla, vestida en su interior de paño

<sup>52</sup> «En don Rodrigo de la Vera Magallanes una Berlina a la Francesa, color de caoba, apreciada en mil y quinientos reales, se le dio por no haber parecido compradores ni quien diese más en quinientos reales».

<sup>53</sup> AGOC. *Expolios y vacantes*, caja 9644, expediente 14.

blanco, cortinas de tafetán blanco, guarnecidas de flueque de igual color y verde, sus correspondientes resortes, barras de yerro, dos ejes de sombrerillo de rosca, pescante al ayre de fierro sobre dos palomillas, su correaje y ebillaje completo, almoadón del mismo paño y flueque, clabada de lanteguela la franja de oro labradas con dibujo, guarnecida de moldura plateada todo su mazizo, con quatro vidrios finos y quatro persianas de baraja, con muelles a la ynglesa de hierro y estribos por dentro de tres dobleces con dos juegos de ruedas y toda ricamente atildada».

En las dependencias del palacio episcopal se guardan asimismo otros dos vehículos ingleses ordinarios que se aprecian en 9.000 y 6.000 reales<sup>54</sup>. En la nómina de lujosos carruajes también aparece un coche de gala a la española, valorado en 7.000 reales, que se había adquirido del expolio del obispo Baltasar de Yusta Navarro:

«Otro Coche de Gala a la Española, que el referido caballero espresó fue comprado del Espolio del Yllmo. señor Yusta, el que está forrado en terciopelo rizo de color de canario, su dibujo verde, flueques de cartulina del mismo color, tachoneado de bronce fino sus correspondientes resortes: tres christales finos y pescante sobre yerro, que apreciaron en siete mil reales».

Completa la relación una berlina a la española, cuya tasación asciende a 4.000 reales:

«Una Berlina a la Española con quatro ruedas encarnadas y colgada de carruchones con pescante, caja a la francesa pintada de verde: molduras doradas, quatro christales entrefinos, forrada en paño blanco, franjas blancas y azules, con quatro cortinas de tafetán azul, ejes de madera, que apreciaron en quatro mil reales».

---

<sup>54</sup> «Otro Coche Ynglés más ordinario, charolado de negro claro, de viga y quatro asientos y quatro ruedas, dos ejes de fierro con sombrerillo de rosca, tambor debajo del pescante, quatro muelles con correaje completo, la caja con quatro vidrios finos, persianas de tablero vestido de paño blanco, cortinas de tafetán con sus resortes, pescante y gual a la colgadura tapavidrios de peynazo con sus tablerizos y dos estribos de un dobles, con molduras y escudillos de latón, que apreciaron en nuebe mil reales.

Otro Coche Ynglés más ordinario charolado de morado y forrado en fondo carmesí de quatro asientos, ruedas dobles, juego de una viga, dos ejes de yerro: sombrerillo de rosca: quatro muelles colgado de medios correones y sus aldabones en la caja: quatro christales entrefinos, dos estribos por dentro de doblez de un paso, su correaje completo, que apreciaron en seis mil reales».



Retrato del arzobispo Antonio Caballero y Góngora  
(foto Sánchez Moreno)

El arzobispo Antonio Caballero y Góngora utiliza en sus desplazamientos por la capital cordobesa otros medios, como una silla de mano descrita en el inventario:

«Una silla de mano del uso de S. E. pintada de azul con filetes dorados, forrada de terciopelo carmesí, de lo que son sus dos correones con tres buenos cristales, comprada en Córdoba».

El mencionado prelado también guarda en sus caballerizas alrededor de una veintena de sillas de montar, de las que dos suele utilizar, a tenor de la información aportada por la documentación<sup>55</sup>.

El uso del coche, como exponente de prestancia social, poder y autoridad, también lo encontramos muy extendido en los miembros del cabildo catedralicio, especialmente entre las dignidades y canónigos<sup>56</sup>. Estas prebendas tienen un gran atractivo por los sustanciosos ingresos que perciben sus titulares. La riqueza de la denominada mesa capitular está basada en las numerosas propiedades rústicas y urbanas, así como en las voluminosas rentas por diferentes conceptos, entre los que sobresalen los diezmos<sup>57</sup>.

El desempeño de esas prebendas exige el cumplimiento de una serie de requisitos, como haber recibido orden sacra, legitimidad, limpieza de sangre y edad mínima de catorce años para entrar en el disfrute del be-

---

<sup>55</sup> «*Sillas de montar*. Una silla del uso de S. E. con mantilla y tapafundas de terciopelo morado, guarnecidas de galón de oro y completa de todos sus herrages= Otra silla hordinaria hecha en Lucena para dar escuela a los potros con mantilla de paño azul guarnecida de un galoncillo de seda= Otra rica para el uso de S. E. forrada de terciopelo encarnado con galón de oro, herrage dorado, correage de tafilete, hecha por dirección de Don Juan de Castro= Catorce sillas de montar con una que tiene en su poder Don Antonio Velasco, completas más o menos, y del mismo modo tratadas, deviendo prevenirse que una de éstas con todos sus arreos, en nueve de Jullio de noventa y uno, el cavallerizo la entregó a Don Joaquín Arali, la que no a debuelto».

<sup>56</sup> La distribución por categorías de los cincuenta y ocho beneficios del cabildo catedralicio cordobés se especifica en los estatutos recopilados por el obispo fray Bernardo de Fresneda y publicados en 1577. A la cabeza figuran ocho dignidades: deán, arcediano de Córdoba, maestrescuela, arcediano de Castro, chantre, arcediano de Pedroche, tesorero y prior. Hay veinte canonjías y a partir de 1559 una de ellas se aplica al mantenimiento del tribunal del Santo Oficio. También existen diez raciones y veinte medias raciones.

<sup>57</sup> Rafael Vázquez Lesmes, *Córdoba y su cabildo catedralicio en la Modernidad*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1987. María Dolores Muñoz Dueñas, *El diezmo en el obispado de Córdoba (1750-1845)*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1988.

neficio. Los canonicatos de oficio –magistral, doctoral, lectoral y penitenciario- se cubren mediante oposición y los candidatos deben poseer algún grado académico expedido por los establecimientos universitarios de la corona de Castilla o por el prestigioso de Bolonia<sup>58</sup>.

En el registro de coches llevado a cabo en febrero de 1611 en la urbe cordobesa aparecen los canónigos Damián de Armenta y Valenzuela y Tomás Carrillo de Mendoza. El primero posee «un coche que la madera de la caja está todo labrado», mientras que el del segundo se describe con un mayor detalle:

«[...] un coche de terciopelo carmesí, las cortinas de damasco carmesí y tachuelas de latón y la herramienta dél sobredorada e cenefas amarillas e carmesíes y dos caballos con las guarniciones de cuero y clabazón dorada»<sup>59</sup>.

Junto a ellos encontramos al racionero Pedro de Mesa Cortés, quien declara tener asimismo un carruaje tirado por dos caballos:

«[...] parezió el señor Pedro de Mesa, racionero en la santa yglesia de Córdoba, e registró un coche de dos caballos y de color naranjado con fluecos azules y amarillos y clabazón dorada».

La relación de licencias concedidas por el Consejo de Castilla para usar coches incluye en el período 1611-1618 un total de ocho capitulares del cabildo catedralicio cordobés: los arcedianos Francisco de Vera y Aragón y Fernando de Córdoba, el deán Diego Sarmiento, el maestrescuela Rodrigo Velarde y los canónigos Diego López de Fromesta, Tomás Carrillo de Mendoza y Alonso Mohedano de Saavedra. Completa la lista el prebendado Juan Pérez de Armijo<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> Rafael Vázquez Lesmes, «Los expedientes de información de limpieza de sangre del cabildo catedralicio cordobés», en AA. VV., *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*. II. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1983, pp. 309-333. Juan Aranda Doncel, «Los prebendados del cabildo catedralicio de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: la provisión de la canonjía magistral», en Antonio L. Cortés Peña y Miguel L. López-Guadalupe (eds.), *Estudios sobre Iglesia y Sociedad en Andalucía en la Edad Moderna*. Granada: Universidad de Granada, 1999, pp. 137-152. Id., «Los canonicatos de oficio del cabildo catedralicio de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: la provisión de la canonjía lectoral», en AA. VV., *Homenaje a Don Antonio Domínguez Ortiz*. II. Granada: Junta de Andalucía y Universidad de Granada, 2008, pp. 55-80.

<sup>59</sup> AMC. *Disposiciones normativas y expedientes*, caja 15, documento 29.

<sup>60</sup> Alejandro López Álvarez, *op. cit.* p. 196.

Los inventarios de bienes post-mortem aportan la identidad de otros canónigos que son propietarios de coches. Uno de ellos es Juan Ruiz de Quintana, quien en el momento de fallecer en octubre de 1657 tiene «un coche con quatro mulas de coche de baqueta bordadas»<sup>61</sup>.

Un ejemplo bien elocuente del poder económico y elevado tren de vida de este privilegiado grupo social es el del arcediano de Pedroche y canónigo Melchor Fernández de Carreras, quien goza de una renta anual de 4.000 ducados durante los últimos ocho años de vida. Como señala uno de los albaceas al testar en su nombre a finales de 1633, dilapida su fortuna en llevar una existencia llena de lujos, entre ellos la cría de caballos y el mantenimiento de un rico carruaje y numerosos criados y esclavos:

«[...] todas las dichas rentas las gastó y consumió en sustentar su persona, casa y familia con mucho lustre, trayendo un coche muy luzido de quatro caballos y teniendo otros de regalo y cría en su caballeriza, muchos criados, criadas y esclavas y esclavos y algunos juegos y entretenimientos con que se consumía toda la dicha renta»<sup>62</sup>.

Al igual que los capitulares del municipio, los del cabildo catedralicio van en coche a los actos en los que participan institucionalmente. Sirva de ejemplo la asistencia de una diputación, formada por 16 prebendados, a la función religiosa celebrada el 18 de abril de 1738 en el templo parroquial de San Pedro en honor de las veneradas reliquias de los Santos Mártires:

«[...] el viernes diez y ocho del mismo mes concurrieron en la yglesia parroquial del señor San Pedro el Muy Illustre Cauildo Eclesiástico por su diputación doble, compuesta de diez y seis capitulares, que binieron en coches con manteos y bonetes, asistidos de sus capellanes, zeladores y ministros que acostumbra»<sup>63</sup>.

También acuden al recibimiento de los obispos en las afueras de la ciudad cuando hacen su entrada en la diócesis. El elevado número de carruajes es la razón por la que los miembros del concejo dejan de ir con los suyos para evitar los atascos<sup>64</sup>. La medida se lleva a cabo con la llegada del prelado Tomás Rato y Otonelli el 16 de diciembre de 1732.

---

<sup>61</sup> AHV. *Testamentarias*, caja 105, expediente 16.

<sup>62</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 16271, f. 396 v.

<sup>63</sup> AMC. *Actas capitulares*, 5 de mayo de 1738, libro 247, s. f.

<sup>64</sup> «Leiose carta del Illmo. señor Don Thomás Rato Otoneli, Obispo desta ciudad, en que notizia salir de la de Sevilla el día diez deste mes para ésta, donde deua desfrutar



En el edificio del Alcázar de los Reyes Cristianos tiene la sede el tribunal del Santo Oficio, formado por tres inquisidores que suelen hacer uso del coche como signo de distinción, prestigio y autoridad<sup>65</sup>. Es el caso del doctor Cipriano González, quien posee uno tirado por dos caballos. Tras su muerte, ocurrida en 1621, va a ser vendido a doña Catalina de Cabrera y Figueroa por 200 ducados<sup>66</sup>.

Frente a los jugosos recursos del cabildo catedralicio, el de la real colegiata de San Hipólito, integrado por un prior y nueve canónigos, obtiene unos beneficios eclesiásticos muy inferiores. La precaria situación mejora en el siglo XVIII cuando se le une la dotación económica de la capilla real y se lleva a cabo el traslado de los cuerpos de los monarcas castellanos Alfonso XI y Fernando IV. En la centuria del setecientos encontramos algunos capitulares que poseen un carruaje, siendo uno de ellos Diego Caballero Portichuelo, quien a finales de 1739 solicita al concejo espacio público junto a su casa para hacer una cochera<sup>67</sup>.

La posesión del coche se percibe por el conjunto de la sociedad como un signo externo de riqueza que lleva aparejado prestigio y poder, de ahí que las comunidades religiosas masculinas lo consideren incompatible con el voto de pobreza.

---

los favores de la Ciudad, a quien el señor Don Francisco de Morales dio noticia cómo en ejecución de lo acordado por esta Ciudad en las ocasiones antezedentes de no salir a rezevir los señores obispos por el embarazo que se ofreze con el motivo de los coches con la diputación del Cauildo Eclesiástico que a esta funzión concurre».

<sup>65</sup> El distrito del tribunal comprende el obispado de Córdoba, la diócesis de Jaén, el adelantamiento de Cazorla, las localidades sujetas a la jurisdicción de la abadía de Alcalá la Real, el arcedianato de Écija y la vicaría de Estepa.

<sup>66</sup> «[...] otorgaron doña Catalina de Cabrera y Figueroa, biuda de don Pedro Venegas de la Cueba, caballero del ávito de Calatraua, como principal, e Juan Fernández de Castro, mercader a el portillo de San Francisco, como su fiador e principal pagador, que deuen e se obligan de dar e pagar a doña Bárbara Gonçález, biuda, vezina de la uilla de Madrid, estante en Córdoua, como hermana y heredera del señor dotor Cypriano Gonçález, ynquisidor que fue desta ciudad, o a quien su poder para ello ubiere, es a sauer docientos ducados, que valen setenta y cinco mill marauedís, que confesaron deuelle del precio y balor de un coche armada y corriente con su caxa, ruedas y todos los demás peltrechos y con dos cauillos alaçanos con sus guarniciones, que quedó por bienes del dicho señor ynquisidor».

<sup>67</sup> «Leiose memorial de Don Diego Cauallero Portichuelo, canónigo de la Yglesia Real y Collejial de San Hipólito desta ciudad, en que dize que contiguo a sus casas ai un sitio que fue dellas en el que yntenta hazer una cochera y para ello balerse de bara y media del sitio expresado en quatro de largo [...] y pidió se le conzediese lisenzia para yntroduzir en sus casas dicho sitio».

Una prueba evidente la tenemos en la patente expedida el 4 de abril de 1660 por fray Andrés de Guadalupe, vicecomisario general de la familia cismontana de la orden de San Francisco. En ella se prohíbe a los frailes el uso del carruaje y litera de mano en sus desplazamientos por ir en contra de la austeridad de vida marcada por las reglas y evitar el escándalo y la murmuración<sup>68</sup>.

La aplicación del mencionado documento se aprueba el 20 de mayo de ese año por el defensorio de la provincia franciscana de Granada a la que pertenecen los conventos de San Pedro el Real y San Francisco de la Arruzafa existentes en la capital cordobesa:

«Primeramente ordeno i mando que ningún religioso de cualquier estado o condición que sea vaia en coche o en litera ni por el camino ni por las villas i lugares, so las penas contenidas en dicha patente y otras a nuestro adbitrio»<sup>69</sup>.

Sin embargo, cuando hay necesidad de utilizar el carruaje en los desplazamientos por la ciudad se recurre a su alquiler por parte de las órdenes religiosas. Suele ocurrir con ocasión de las visitas de los superiores o bien en el agasajo a huéspedes ilustres. En el libro de gastos del convento de los agustinos se anota en mayo de 1609 las siguientes partidas:

«De un coche en que se paseó un Obispo de nuestro hábito questuuo aquí siete reales= De un coche para llevar a pasear al Obispo don fray Gonçalo de Salaçar quatro reales»<sup>70</sup>.

En las cuentas del monasterio de los basilios correspondientes a noviembre de 1776 figura la cantidad de 10 reales que «se les dio a los cocheros quando fue N. P. Abad a visitar al P. General de los Capuchinos»<sup>71</sup>.

---

<sup>68</sup> «Asimismo, si algunos Religiosos andan por caminos en coches o literas es materia intolerable que siendo nuestro instituto andar a pie como frailes pobres ya no sea acomodada, abiendo necesidad bastante socorrerla con una mula sino que a de ser como Príncipes con tanto escándalo de el mundo y con más razón, si esto sucediere en los lugares, tengamos lástima y lloremos esta pobre Religión que tanto padece en este punto, en él emos de belar con sumo cuidado con castigos exemplares».

<sup>69</sup> La junta del defensorio está presidida por el ministro provincial fray Francisco de Ayllón.

<sup>70</sup> Archivo Histórico Nacional. *Clero*, libro 2931.

<sup>71</sup> El abad que gobierna la comunidad monacal es el P. D. Francisco Calero.

Como hemos visto, la posesión del coche está reservada casi exclusivamente en la Córdoba de los siglos XVII y XVIII al estamento nobiliario en sus distintos estratos y al alto clero, siendo un exponente bien significativo de ostentación social, prestigio y poder. Asimismo contribuye a exaltar la autoridad del titular de la silla episcopal y de instituciones que gozan en la vida local de una indudable relevancia como el concejo, el cabildo catedralicio y el tribunal del Santo Oficio.

### 3. El impacto en el espacio urbano

Como hemos señalado, el coche irrumpe con fuerza en la capital cordobesa durante los siglos de la Modernidad y la importancia del fenómeno se traduce en una intensa circulación que repercute en el espacio urbano. La ciudad mantiene básicamente la estructura medieval de calles estrechas y tortuosas<sup>72</sup>.

La trayectoria demográfica y económica a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII tiene una marcada incidencia en las transformaciones que se van a producir. La edificación de nuevos espacios, la modificación de la red viaria con los ensanches y apertura de calles, las grandes construcciones religiosas y civiles que se levantan, las fuentes y triunfos que se erigen y los proyectos ilustrados de jardines en amplias zonas de extramuros cambian la fisonomía<sup>73</sup>. Sin duda, en este proceso la generalización del uso del carruaje juega su papel.

La mayor parte del casco queda en el interior de un recinto amurallado, cuyo acceso viene facilitado por 13 puertas distribuidas en distintos puntos de la cerca: Sevilla, Almodóvar, Gallegos, Osario, Rincón, Colodro, Excusada, Plasencia, Andújar, Nueva, Baeza, Martos y Puente<sup>74</sup>.

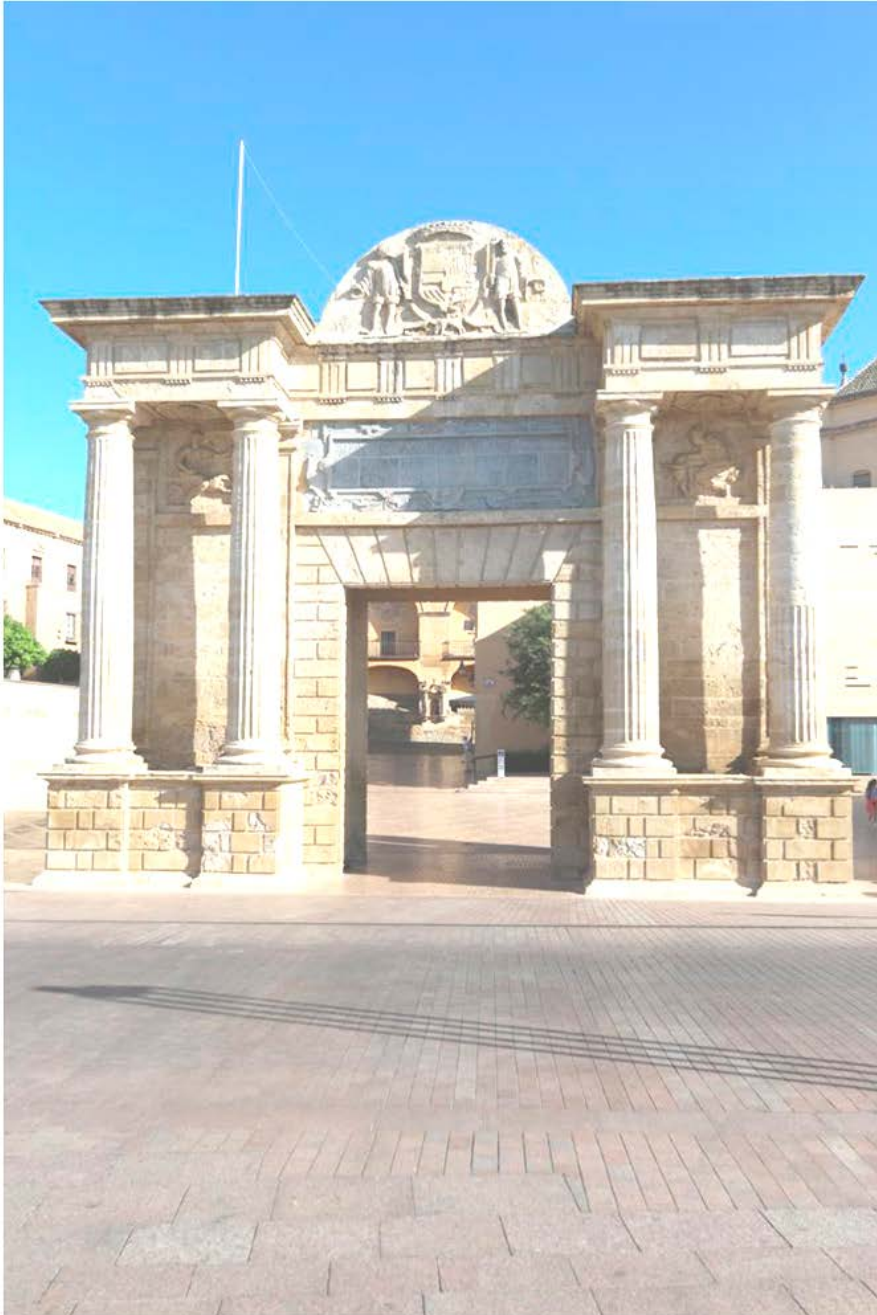
Córdoba está dividida en 15 circunscripciones o collaciones, cuyos límites coinciden con los de las respectivas parroquias. Todas se locali-

---

<sup>72</sup> Vid. la obra de José Manuel Escobar Camacho, *Córdoba en la Baja Edad Media. Evolución urbana de la ciudad*. Córdoba: Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, 1989.

<sup>73</sup> Juan Aranda Doncel, «Córdoba en los siglos de la Modernidad», en Francisco R. García Verdugo y Francisco Acosta Ramírez (coords.) *Córdoba en la Historia: la Construcción de la Urbe. Actas del Congreso*. Córdoba: Ayuntamiento, Universidad de Córdoba y Fundación «la Caixa», 1999, pp. 299-336.

<sup>74</sup> Las más importantes por el tráfico de viajeros y mercancías son la puerta Nueva, lugar de entrada del llamado camino de Madrid, la del Puente, que comunica directamente con el vetusto puente sobre el río Guadalquivir, y las del Rincón y Osario, utilizadas por aquellas personas que se dirigen a las haciendas y localidades de la sierra.



Puerta del Puente (foto Sánchez Moreno)

zan a intramuros, salvo la del Espíritu Santo, que se erige en 1570 para atender con mayor comodidad las necesidades espirituales de los habitantes del barrio del Campo de la Verdad y se encuentra en la margen izquierda del cauce fluvial del Guadalquivir.

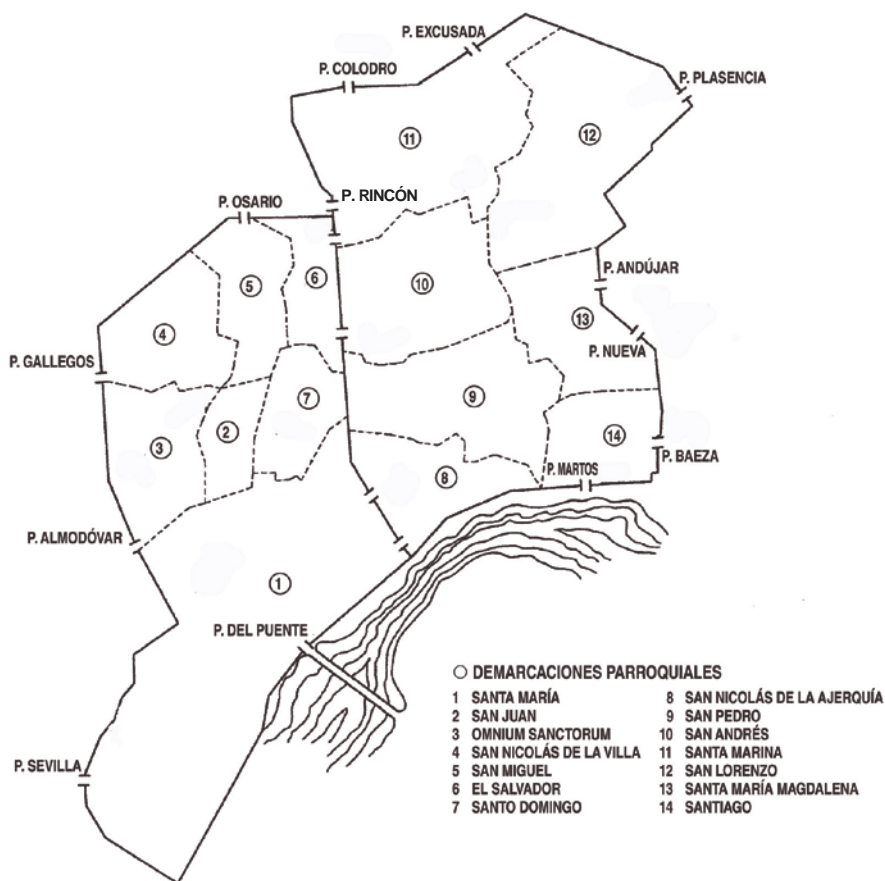
En la parte alta de la ciudad, conocida con el nombre de Villa, se ubican las collaciones de San Miguel, El Salvador, Santo Domingo de Silos, San Nicolás de la Villa, San Juan de los Caballeros, Omnium Sanctorum y Santa María (Catedral), mientras que en la zona oriental o Ajerquía se encuentran las de San Andrés, Santa Marina, San Lorenzo, San Pedro, Santa María Magdalena, Santiago Apóstol y San Nicolás de la Ajerquía<sup>75</sup>. Ambos núcleos están separados por un muro interior y eje viario que parte de la Cruz del Rastro en la ribera del Guadalquivir y, a través de las calles de la Feria, Capitulares y Carnicerías, termina en la puerta del Rincón.

La preocupación del concejo por remodelar el casco urbano se pone de manifiesto en las ordenanzas de alarifes que contemplan el ensanche de las calles. La normativa obliga a los dueños de los solares en los que construya de nuevo a ceder una parte de la superficie para ampliar la red viaria, siempre que concurra la circunstancia de ser estrecha y registrar actividad económica<sup>76</sup>.

Este interés se acrecienta en las postrimerías del siglo XVI como consecuencia del protagonismo que experimenta el coche. Una prueba harto elocuente la tenemos en el debate suscitado en el municipio acerca del estado ruinoso que presenta el Arco de los Calceteros, un lugar muy transitado por los viajeros y mercancías que cruzan la ciudad procedentes de Madrid en dirección a Sevilla.

<sup>75</sup> La parroquia de San Nicolás de la Ajerquía pasa a denominarse de los Santos Nicolás y Eulogio de la Ajerquía, mediante el edicto episcopal promulgado por fray Diego de Mardones el 4 de marzo de 1624. Posteriormente en las décadas finales de la centuria del setecientos la división eclesiástica experimenta algunas variaciones que consisten en unir las feligresías más pequeñas. En marzo de 1782 el titular de la mitra realiza la de las de Santo Domingo y El Salvador y las traslada a la iglesia de la extinta Compañía de Jesús. Unos lustros más tarde, febrero de 1799, el obispo Agustín de Ayestarán hace la misma operación con las de San Juan de los Caballeros y Omnium Sanctorum, constituyéndose un solo distrito parroquial con sede en el templo de San Juan.

<sup>76</sup> «Otro sí, si algún Maestro de los Albañes ficiere casa de algunos ombres en pertenencia de las calles o de los exidos o de las Plazas, si derribare casa que sea mucho antigua que salga a calle de trato y la calle sea angosta, que deje desde que la Buelva a facer un pie de más anchura para ensanchar la calle Real y ansimismo en las Plazas, y el Albañ que contra esto ficiere alguna cosa, debe pechar en pena seiscientos maravedís para los Alarifes».



Demarcaciones parroquiales y puertas de la muralla en el siglo XVII

En la sesión capitular celebrada el 17 de septiembre de 1597 la mayoría de los ediles se inclina por su conservación mediante las obras de reparación necesarias. En cambio, el caballero veinticuatro Martín Alonso de Cea se muestra partidario de que sea derribado con el fin de propiciar el paso de carruajes y literas de mano:

«El señor Martyn Alonso de Çea dixo quel Arco de los Calceteros es cosa muy justa y muy puesta en razón que se derrive para la policia y ornato de lugar que las calles están claras y desabahadas y más en aquel paso que en ninguno por ser la entrada y salida de lugar y lo más principal dél y por aber allí mucha angostura los coches y literas les hace mal paso, porque es camyno de Castilla, ynpide mucho por quedar muy estrecho y labrallo costaría más de treientos ducados»<sup>77</sup>.

La intensificación del tráfico de vehículos en los siglos XVII y XVIII va acompañada de numerosas iniciativas del municipio dirigidas a facilitar la circulación. Así, en 1657 se acuerda realizar gestiones con el cabildo catedralicio para adquirir una casa, situada en la calleja junto a la entrada por la parte alta de la calle de las Comedias con el objetivo de que «se pueda hacer cabida que entren y salgan los coches por ella»<sup>78</sup>.

A finales de junio de 1692 el regidor don Alonso Pérez de Guzmán comunica que tiene acordado con el guardián de los capuchinos la cesión de tres o cuatro varas de suelo pertenecientes a la comunidad para que «se pueda dar paso por dicha Cuesta del Bailío a los coches y carretas». La propuesta tiene el apoyo unánime del cabildo municipal.

El ensanche de la Carrera de la Fuensanta en 1684 obedece a una petición del capellán de este santuario mariano, llevándose a cabo en una huerta del cabildo catedralicio<sup>79</sup>. El lugar viene congregando a nu-

---

<sup>77</sup> AMC. *Actas capitulares*, 17 de septiembre de 1597, libro 107, f. 317 v.

<sup>78</sup> *Ibidem*, 13 de marzo de 1657, libro 166, f. 89 r.

<sup>79</sup> «En virtud del mandato de V. S. y por decreto y comisión dado a la petición que presentó el lizenciado Diego de Capilla, capellán de la hermita de Nuestra Señora de la Fuensanta, sobre la pretensión que tiene de ensanchar la carrera de la santa hermita, tomando el sitio necesario para el dicho ensanche de la huerta de Aluacete, que es de la Mesa de V. S., fuimos en compañía de Juan Francisco Hidalgo, maestro mayor de obras, el qual en nuestra presencia reconoció todo lo referido en la petición del dicho capellán, lo qual todo es cierto y [...] pasando a medir el sitio que de la dicha huerta pretende el capellán de Nuestra Señora para la obra que significa, halló ser en ancho onze varas y quarenta y tres de largo, que todo ello será media fanega».

merosos coches en las fiestas dedicadas el 8 de septiembre a la venerada imagen titular.

El desvío del agua del arroyo de San Lorenzo, que atraviesa varios barrios de la zona de la Ajerquía, plantea la necesidad de encauzarla en octubre de 1724 con el fin de posibilitar la circulación de los carruajes:

«Leyose memorial de los alarifes públicos deste año por el que hazen presente a esta Ziudad que, en la calle que está el convento de Santa Ysabel de los Ángeles y en el que tiene su curso el arroyo que llaman de San Lorenzo, se a hecho una calzada de piedra con la qual se a sacado de su curso por algunas partes dicho arroyo y además se a hecho una alcantarilla nueva con la que se ympide el paso de los coches con cuia alterazi3n se sigue grabe perjuizio a el común»<sup>80</sup>.

En julio de 1770 una comisi3n municipal, integrada por dos caballeros veinticuatro, se dirige al can3nigo magistral de la catedral, en su condici3n de diputado de obras p3as, para que «dicho se3or proporcione la venta de un corto terreno que se haze preciso para el uso de los coches a la entrada de la calle de las Comedias»<sup>81</sup>.

A veces se habilitan nuevos espacios urbanos por iniciativa privada con el objeto de que los coches puedan dar la vuelta sin dificultad. En los albores del setecientos la angosta entrada a la iglesia hospitalaria de Jes3s Nazareno, sede can3nica de la cofradía nobiliaria del mismo t3tulo, desaparece con la donaci3n hecha en 1701 por don Jer3nimo Arias de Acevedo de un solar frente al templo que se aprovecha para hacer una plazuela<sup>82</sup>.

Otro caso es el de don Francisco D3az de Morales, quien a comienzos del siglo XIX ensancha la calle Muñices a la altura de su espaciosa mansi3n. Con esta finalidad derriba parte de unas casas de su propiedad y forma una plazoleta que facilita la entrada y salida de carruajes<sup>83</sup>.

El concejo vigila de manera estricta que la remodelaci3n y construcci3n de viviendas se realicen sin que impida la circulaci3n de los

---

<sup>80</sup> AMC. *Actas capitulares*, 25 de octubre de 1724, libro 233, s. f.

<sup>81</sup> *Ibidem*, 9 de julio de 1770, libro 279, s. f.

<sup>82</sup> Juan Aranda Doncel, *Historia de la Semana Santa de Córdoba. La cofradía de Jes3s Nazareno*. Córdoba: Hermandad de Jes3s Nazareno, 1989, p. 166.

<sup>83</sup> «Viose un memorial del se3or Don Francisco D3az de Morales Alfonso de Sousa solicitando permiso para desaser o demoler la pared de unas casas fronterizas a las principales de su mayorazgo en la calle de los Muñices y hazer una plazuela capaz para el uso p3blico y dar mayor estensi3n a la entrada y salida de sus coches».





Plazuela situada delante de la mansión nobiliaria de don Francisco Díaz de Morales (foto Sánchez Moreno)

vehículos. Un ejemplo lo tenemos en el acuerdo tomado en la sesión capitular celebrada el 25 de junio de 1727:

«La Ciudad acordó cometer a los caualleros diputados de caleros y tejeros reconozcan una casa que se está reedificando en lo último de la calle de los Hozes, cuia esquina ympide el paso de coches y carretas, y hagan quanto combenga para que quede en libertad dicho paso»<sup>84</sup>.

El mandato recibido se cumplimenta pocos días después y el propietario del inmueble don Lorenzo de Victoria se compromete a no obstaculizar el tránsito de coches<sup>85</sup>.

Asimismo el gobierno municipal muestra un gran interés en mantener en buen estado el piso de las calles con el único objetivo de facilitar el paso de los coches por el casco urbano y la zona de extramuros. En septiembre de 1633 se ordena a los tejeros, que poseen sus instalaciones para fabricar materiales de construcción en la Carrera de la Fuensanta, que limpien y allanen ese sitio en el tramo comprendido entre el convento de Madre de Dios y el santuario de forma que «puedan yr y cauer dos coches a un mismo tiempo»<sup>86</sup>.

Con bastante frecuencia las obras de conservación consisten en eliminar los agujeros del suelo y reponer el empedrado. En el verano de 1692 uno de los regidores insta al ayuntamiento al arreglo urgente de la zona de la Alameda por acudir muchas señoras en sus coches a tomar los baños en el río Guadalquivir<sup>87</sup>. A finales de noviembre de 1727 se

---

<sup>84</sup> AMC. *Actas capitulares*, 25 de junio de 1727, libro 236, s. f.

<sup>85</sup> «El señor D. Fernando Carrillo dio noticia a la Ciudad cómo asistiendo al señor Don Domingo de Guzmán, en cumplimiento de lo acordado en el cauildo antezedente, pasaron a reconozcer con el Maestro maior y Alarifes las casas que D. Lorenzo de Victoria está labrando junto a la puerta de Almodóbar y quedó combenido en dejar libre el paso y buelta de coches y carretas como lo está ejecutando».

<sup>86</sup> AMC. *Actas capitulares*, 12 de septiembre de 1663, libro 172, f. 242 r.

<sup>87</sup> «El señor Don Gerónimo Manrique proponiendo dize que, siendo de la conbeniencia de esta ziudad y el aliuio y preserbación de algunos achaques los baños del río y estos acostunbrarse hazer por los vezinos de los barrios de la Yglesia mayor y zircunbezinos por la parte baja de la Puente a el sitio que llaman de la Alameda, donde acuden todas las señoras en sus coches por ser el más dezente, y todo lo más del lugar y este sitio con la ynungación de las aguas que ha hauido este ynbierno en parte se halla ymposibilitado de poderse comerziar de jente de a pie ni de a caballo, ynportando tanto a la salud pública y al bien común de esta ziudad como es notorio, propone a su señoría para que de los efectos más prontos se sirua de ponerlo corriente».



Puente romano sobre el río Guadalquivir (foto Sánchez Moreno)

decide actuar de nuevo en el mismo sitio para quitar un barranco formado por las aguas del cauce fluvial que impide el tránsito de los coches:

«La Ciudad, teniendo entendido que en el sitio de la Alameda, que está por bajo del Puente maior desta ciudad, a hecho el río un gran barranco que ympide el paso de coches y carretas del camino real, acordó se mazise dicho barranco y libra para su costo seisientos reales de vellón»<sup>88</sup>.

El arreglo del empedrado en función de la circulación de los carruajes aparece con bastante frecuencia recogido en las actas capitulares del ayuntamiento. En julio de 1704 se toma el acuerdo de realizar las obras de reposición del pavimento en las inmediaciones del santuario de la Fuensanta a solicitud del capellán:

«Leiose memorial del licenciado Don Martín Romero, capellán de la hermita de Nuestra Señora de la Fuensanta [...] en que noticia cómo en el sitio de dicha hermita está un pedaço desenpedrado y en el ybierno se atascan los coches y en el verano el polbo es tanto que yncomoda a los que ban en ellos como a la gente de a pie»<sup>89</sup>.

Unos lustros más tarde, concretamente en agosto de 1717, el concejo acuerda empedrar y regar la Carrera de la Fuensanta ante la proximidad de la fiesta del 8 de septiembre por ser «el paseo de maior concurrenzia desta ziudad». También se decide en el otoño de 1722 reparar el pavimento de la plaza de la Compañía, debido a que es «un paso tan preziso y público, así para coches como para cauallos y aun jente de a pie».

En el último tercio de la centuria del setecientos los arreglos de las calles en beneficio del tránsito de los coches se repiten a menudo, como ocurre en el otoño de 1787. En esta ocasión también se argumenta por los ediles «la contingencia e incommodidad, tanto para los que las usan a pie como a cauallo u en coche que padezer algún quebranto». Asimismo uno de los regidores urge a la ejecución de obras en una calleja junto a la parroquia de Omnum Sanctorum en 1772 con el fin de evitar el rodeo que deben dar los coches<sup>90</sup>.

---

<sup>88</sup> AMC. *Actas capitulares*, 28 de noviembre de 1727, libro 236, s. f.

<sup>89</sup> *Ibidem*, 28 de julio de 1704, libro 213, s. f.

<sup>90</sup> «El señor Don Diego Velasco hizo presente a la Ciudad se componga la calleja de enfrente de Omnium Sanctorum para que por ella puedan pasar coches y se les ebite

Las obras de conservación de la red viaria originan en ocasiones unos elevados gastos. El importe de los realizados en arreglar los barrancos existentes en el tramo desde la Cruz de Hierro hasta la puerta Nueva asciende a 137.760 reales. Este desembolso viene justificado por las incomodidades que padecen los viajeros y el tránsito de carruajes.

A primeros de marzo de 1783 uno de los caballeros veinticuatro denuncia el mal estado de las calles y el riesgo al que se exponen los usuarios de coches:

«El señor Don Diego Montesinos hizo presente a la Ciudad el mal estado en que se hallan las calles, desempedradas en la mayor parte y llenas de barrancos, que imposibilitan el uso a los coches, carruages y bestias, a menos que no sea con grave riesgo de padecer algún quebranto»<sup>91</sup>.

La penuria de recursos de las debilitadas arcas municipales obliga a pedir autorización al Consejo de Castilla para organizar dos corridas de toros y con la recaudación obtenida sufragar los gastos de las obras.

Las numerosas solicitudes de cesión de suelo público recibidas en el concejo con distintos fines suelen concederse, siempre que no se cause daño al bien común o a una tercera persona. Otro de los requisitos es que no obstaculice el paso de los coches. Así, en marzo de 1602 se concede parte de una plazuela para hacer la sacristía en la iglesia de San Miguel con la condición de que el rector y beneficiados «allanen lo que cementerio con la calle para que puedan pasar coches y esté bueno y llano el paso»<sup>92</sup>. Posteriormente, en junio de 1621, se amplía la mencionada dependencia y el concejo y la fábrica parroquial acuerdan permutar cuatro o cinco pies de la calle con «las baras que fueren nezesarias para poder pasar coches por una parte u por otra»<sup>93</sup>.

El mismo criterio se sigue en marzo de 1727 con doña María de Cea Fernández de Córdoba, quien recibe 81 varas cuadradas en la plazuela del Rey Almanzor para incorporarlas a su casa. El informe favorable del maestro mayor de obras de la ciudad y alarifes públicos se

---

rodeo, y la Ciudad dándole grazias a el señor Don Diego le nombra por su diputado para la conclusión de este asunto».

<sup>91</sup> AMC. *Actas capitulares*, 6 de marzo de 1783, libro 292, s. f.

<sup>92</sup> *Ibidem*, 14 de marzo de 1602, libro 112, f. 92 v.

<sup>93</sup> *Ibidem*, 7 de junio de 1621, libro 130, f. 303 v.

basa en que «no hallan ser de perjuicio a el bezindario y que queda sitio para poder dar lugar a los coches que se encontraren en dicha calle»<sup>94</sup>.

Por el contrario, el municipio desestima todas aquellas peticiones que impidan o restrinjan la circulación de los vehículos. Un caso viene dado por la pretensión de las dominicas del convento de Jesús Crucificado en 1776 de colocar un marmolillo en la entrada de una calleja junto a la portería con el fin de evitar el ruido de los coches<sup>95</sup>.

La introducción y generalización del uso del carruaje en la nobleza y alto clero van a incidir asimismo en la estructura espacial de las viviendas al tener que disponer de una pieza donde guardarlo. Con frecuencia las mansiones nobiliarias tienen un acceso directo a la calle de las cocheras o bien se usan inmuebles adosados a la construcción principal.

El testamento otorgado en febrero de 1656 por don Gonzalo de Cárdenas y Córdoba, caballero de la orden de Calatrava y alguacil mayor del Santo Oficio, describe la amplia vivienda que habita en la collación de Santa María Magdalena con dos entradas por calles distintas:

«Las cassas principales en que hago mi morada con su hardín y guerta a noria y agua de pie con su cochera, que las dichas casas son a la calle Frías y la cochera y guerta a la calle de Barrionuevo de la Magdalena»<sup>96</sup>.

En el barrio de Santiago Apóstol se localizan en 1648 las casas principales del caballero de Calatrava y señor de las Quemadas y Doña Sol don Antonio de Godoy Ponce de León, quien posee otras accesorias unidas y junto a ellas se encuentran las cocheras con acceso directo a la plazuela existente<sup>97</sup>.

Sin embargo, encontramos algunos casos en los que las mansiones por la angostura de la calle no pueden incorporar las cocheras, de ahí que soliciten sus propietarios al concejo la cesión de espacio público

---

<sup>94</sup> *Ibidem*, 11 de marzo de 1727, libro 236, s. f.

<sup>95</sup> «Se hizo presente un memorial de la priora y monjas de el combento de Jesús Crucificado de esta ciudad en que solicitan se les conceda licencia para poner un marmolillo en la boca de la calleja inmediata a la portería que impida la entrada de los coches por seguirsele a el combento considerables perjuicios. Y la Ciudad acordó que, mediante a seguirse a el uso público perjuicio de esta permisión que solicita el combento, no a lugar a esta permisión».

<sup>96</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 10145, f. 177 r.

<sup>97</sup> «Las casas prinzipales en que hago mi morada a la dicha collación de Santiago [...] y otras casas a la dicha collación de Santiago en la esquina de mi plazuela a la hazera de la yglesia y las cocheras questán junto a ella».

donde construirlas, siendo uno de los sitios elegidos el Campo Santo de los Mártires. El marqués de la Vega de Armijo pide de nuevo en 1725 el terreno concedido a su padre en 1711 con el fin de habilitarlo para guardar el carruaje en el mencionado lugar<sup>98</sup>.

Cinco años más tarde el ayuntamiento recibe la solicitud del caballero veinticuatro don Juan Manrique para levantar una cochera junto a la del marqués de la Vega de Armijo:

«Leiose memorial del señor Don Juan Manrique, veinte y quatro desta ciudad, por el que pide se le conzeda en el Campo Santo un pedazo de sitio para hazer una cochera ymmediata a la que tiene el señor marqués de la Vega, respecto a no seguirse perjuizio a terzero»<sup>99</sup>.

El memorial tiene el informe favorable del maestro mayor de obras y alarifes públicos, por lo que se acuerda ceder el sitio que «tiene de longitud diez y seis baras y onze de latitud».

También el regidor don Luis Toboso y Serrano hace idéntica petición en el escrito dirigido al concejo en noviembre de 1768:

«Se uio memorial del señor Don Luis Touoso y Serrano, veinte y quatro de esta ciudad, en que pretende un sitio en el Campo Santo para construir una cochera contigua a las del conde Villaverde y marqués de la Vega»<sup>100</sup>.

Los citados testimonios documentales refrendan la concentración de cocheras pertenecientes a la nobleza local en terreno público municipal del Campo Santo de los Mártires, uno de los lugares de esparcimiento más concurridos para lucimiento de los carruajes.

Junto a este espacio urbano se encuentra el palacio episcopal, que cuenta con dependencias para guardar los vehículos al servicio del pre-

---

<sup>98</sup> «El señor marqués de la Vega dize que por el año pasado de mill setezientos y onze el señor Don Luis Rodríguez Mesía de la Zerda, marqués de la Vega, su padre, pidió a su señoría esta Ciudad le hiziese grazia de un sitio en el Campo Santo, arrimado a la muralla que linda con el guerto del exmo. señor marqués de Priego, para en él hazer unas cocheras lo que se le conzedió[...] y después, pareziéndole al señor marqués más a propósito otro sitio, que está frente de las casas que llaman del Rei Almanzor, pidió se le conzediese para el fin referido [...] y, auiendo pasado a reconozzer este último sitio, halla algunos yncombenientes en hazer las cocheras, por lo que buelue a suplicar a su señoría esta Ciudad tenga a bien el que las pueda executar en el Campo Santo y sitio que lleua expresado se le conzedió a su padre».

<sup>99</sup> AMC. *Actas capitulares*, 9 de noviembre de 1729, libro 238, s. f.

<sup>100</sup> *Ibidem*, 18 de noviembre de 1768, libro 277, s. f.

lado de la diócesis, y una serie de casas con sus respectivas cocheras que integran el rico patrimonio del cabildo catedralicio. Tres de ellas se venden a mediados de abril de 1741 para ampliar el edificio del seminario de San Pelagio<sup>101</sup>. En la misma fecha el rector solicita al concejo la donación de dos rincones que existen en los inmuebles adquiridos con el fin de alinear la fachada de la institución educativa<sup>102</sup>.

A lo largo de los siglos XVII y XVIII el Campo Santo de los Mártires es la zona de esparcimiento de los cordobeses que frecuentan los coches los domingos y días de fiesta. La afluencia motiva en marzo de 1633 que el provisor y vicario general de la diócesis, estando la silla episcopal vacante, proponga al cabildo catedralicio que se prohíba la entrada de carruajes y de numerosos hombres y mujeres que acuden a oír el miserere en la puerta de la casa del ministril Juan Chamizo, argumentando los desórdenes y escándalos que tienen lugar:

«Primeramente se propuso por el señor probisor cómo a noticia de su merced a llegado los desórdenes que en el Campo Santo ai, así de noche con el concurso de ombres i mujeres que acuden a el miserere que se canta a la puerta de Juan Chamizo como de el concurso que acude a el paseo los domingos i días de fiesta por la tarde en coches y caballos, de que se siguen algunas ofensas a Dios nuestro Señor y, conferido i tratado sobre esto, se acordó que el señor probisor mande que no se cante miserere por las noches y que su merced mande por el más suabe modo que se pueda que los días festivos no entren coches a paseo en dicho Campo Santo»<sup>103</sup>.

Sin embargo, la medida adoptada no surte los efectos deseados y el Campo Santo de los Mártires continúa siendo el paseo de coches más concurrido en la tarde de los días feriados y en los acontecimientos ex-

---

<sup>101</sup> «Escripturas de venta a zenso al redimir de tres casas i tres cocheras en el Campo Santo de esta ciudad que fueron proprias de la Mesa Capitular de la Santa Iglesia Cathedral de ella por cuiu parte se bendieron al collegio de San Pelagio...». El documento se menciona por Manuel Nieto Cumplido, *Catálogo del Archivo del Seminario de S. Pelagio de Córdoba*. Córdoba: Instituto de Estudios Andaluces, 1977, p. 325.

<sup>102</sup> «Leiose petición de D. Francisco de Vargas Palenzuela, Rector del Collegio de San Pelajo en que dize se nezesita ampliar la Casa para lo que el Cauildo Eclesiástico a bendido al Collegio las casas y cocheras contiguas a él y que para que la obra salga cómoda y de hermosura al Campo Santo es forzoso yncluir dos rincones que se causan en las casas compradas, sacando acordelada la fachada del Collegio [...] para lo que pide se donen dichos sitios al Collejo».

<sup>103</sup> Archivo Catedral de Córdoba (ACC). *Actas capitulares*, 4 de marzo de 1633, tomo 47, s. f.



traordinarios que se celebran. Uno de los de mayor poder de convocatoria va a ser el acto de tremolar el pendón real con motivo de la llegada al trono de Carlos II en 1665.

En esta ocasión el concejo decide colocar una valla protectora para que los capitulares tengan sitio reservado para que puedan estar cerca de la torre del homenaje del Alcázar de los Reyes Cristianos sin que les incomoden los numerosos vecinos y coches que acuden:

«La Ciudad, considerando que el día de tremolar el estandarte real a de hauer en el Canpo Santo muy grande concurso de jente de a pie, coches y carroças y para que al tiempo que llegue la Ciudad al dicho sitio aya el que sea necesario para que pueda asistir a este acto, aquerda se haga una valla de madera en el Canpo Santo en el largo y ancho que parezca para que pueda estar la Ciudad cerca de la torre del omenaje»<sup>104</sup>.

La exhibición de los propietarios de coches también se lleva a cabo en otros puntos de la ciudad. En los meses de verano se concentran en la Alameda junto al Guadalquivir y en la Carrera de la Fuensanta durante las fiestas en honor de la titular de la ermita en septiembre.

Asimismo la del Cristo de las Ánimas en el barrio del Campo de la Verdad congrega a numerosas personas de los diferentes estratos sociales en la tarde del 1 de noviembre, festividad de Todos los Santos, durante la segunda mitad del siglo XVIII<sup>105</sup>. Ramírez de Arellano señala que «se hizo costumbre ir a ella en las tardes de los días primeros de Noviembre, vísperas del de los Difuntos, encontrándose entre la concurrencia todos los carruajes de Córdoba»<sup>106</sup>.

La regulación del tráfico de coches corresponde al gobierno municipal que dicta una serie de normas durante los siglos XVII y XVIII. Algunas de ellas se promulgan para resolver situaciones conflictivas producidas. En efecto, en septiembre de 1705 los capitulares debaten acerca de hechos cotidianos originados por los encuentros de dos carruajes en una misma calle y la manera de resolverlos. El tema sale a colación a instancia del corregidor que pone de manifiesto los proble-

<sup>104</sup> AMC. *Actas capitulares*, 13 de octubre de 1665, libro 174, f. 265 r.

<sup>105</sup> Vid. Juan Aranda Doncel, «Advocaciones populares en la Córdoba de los siglos XVIII y XIX: la ermita del Cristo de las Ánimas (1760-1820)». *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 167 (2018), pp. 271-302.

<sup>106</sup> Teodomiro Ramírez de Arellano y Gutiérrez, *Paseos por Córdoba, ó sean Apuntes para su historia*. 3ª. ed. Córdoba-León: Librería Luque y Editorial Everest, 1976, p. 493.

mas que había tenido él y los que se producen a diario<sup>107</sup>. La intervención termina con la propuesta de que «en adelante aya de zejar el coche que se halle más ynmediato a poderlo hazer».

Las reticencias a ceder el paso impulsan a los miembros del concejo a respaldar la propuesta. Al mismo tiempo, agradecen al corregidor su buena voluntad y ejemplo en la solución de los conflictos que surgen con frecuencia. También pide al representante de la autoridad real que la medida sea aprobada por el Consejo de Castilla:

«La Ziudad, huiendo oydo la proposición tan xptiana como zelosa del señor Don Franzisco de Salzedo, nuestro corregidor, le da las grazias porque le a dado ejemplo a todos los de esta ziudad y le suplica haga representación a su Magestad de lo que tanto ynporta, como lo que lleua referido en su proposición y los graues daños que de lo contrario de ello an resultado y puede ocasionar en lo de adelante»<sup>108</sup>.

Sin embargo, la orden dictada no surte los efectos deseados y continúan los conflictos y tensiones derivados de la cesión de paso de los coches. La grave situación planteada vuelve a denunciarse por el corregidor en la sesión capitular celebrada el 4 de septiembre de 1716:

«[...] auiéndose experimentado que ésta tan arreglada probidencia no a bastado para extinguir este jénero de duelo y porfía por pretender y dudar a un tiempo en los enquentros de coches los que ban en ellos qual está más zerca y más próximos a las esquinas y claros

---

<sup>107</sup> «El señor correjidor, huiendo reconocido los ymcombenientes graues que en el estilo antiguo que ay en esta ziudad de no querer los coches o sus dueños, encontrándose en una calle los cocheros zejen, estando más en proporción de poderlo hazer, representa a su señoría la Ziudad cómo oyendo venir un día por la calle de las Niebes ruido de coches y, hallándose en la plazuela del Spíritu Santo, entrada de dicha calle, mandó a su cochero que andubiese y huiendo encontrado los que benían y, estando más ynmediato el de dicho señor correjidor, mandó zejar el suyo, y lo referió a el marqués de Ontiberos y a don Gerónimo Páez, cuyos eran los coches, en que benía también el señor don Franzisco de Argote, alguazil mayor de esta ziudad y que se halla presente, para que con el ejemplar de hauer zejado el coche del señor correjidor, como lo a hecho en otras ocasiones por hallarse en paraje de poderlo hazer, siruiese de ejemplar porque todos diesen la misma orden a sus cocheros y, siendo notorio a su señoría la Ziudad y a sus yndividuos los lanzes tan pesados que se an ofrezido, encontrándose coches de amigos, parientes y de señoras con tal tesón como el hauerse mantenido toda la noche en la calle los coches y sus dueños a mantenerlos, siendo preziso que de justizia aya acudido a mediar y poner remedio el señor correjidor».

<sup>108</sup> AMC. *Actas capitulares*, 7 de septiembre de 1705, libro 214, f. 286.

de las calles adonde poder zeder en cuio caso se ofreze la misma competencia y a bezes más embarazosa quanto los sitios la hazen más dudosa»<sup>109</sup>.

Con el fin de atajar el problema hace un llamamiento a la concordia de los cocheros y a que los ocupantes se pongan de acuerdo en la resolución de los conflictos, haciendo gala de la urbanidad y educación que debe corresponder a personas del estamento nobiliario:

«[...] tiene resuelto para obiar éstos y los graues yncombenientes de ynquietud y disgustos que se pueden ocasionar, publicar bando para que todos los cocheros, bajo de penas seberas, se ausen rezíprocamente al entrar en calles estrechas y que, en el caso de encontrarse por nezesidad o descuido, tengan obligazión a zeder y zejar ambos coches sin distinzión de sitios, lugares ni personas que baian en ellos, ya sean o no de señoras, hasta que por el medio de urbanidad los mismos que baian en dichos coches se combengan y unos y otros cortesanamente se obliguen a zeder el uno para el paso del otro, pues siendo las personas que de hordinario los ocupan de la primera nobleza desta ziudad no ay duda que, biendo que cada uno se contiene en los términos del bando, se exzederán asimismo en la atenzión y cortesanía y zesará todo encuentro».

Las pretensiones del corregidor tienen el apoyo unánime de los ediles que acuerdan la publicación de un bando con las medidas propuestas<sup>110</sup>.

También los veinticuatro del concejo hacen propuestas con el objetivo de evitar conflictos que se vienen sucediendo en el tráfico de carruajes. Una de ellas se realiza en noviembre de 1703 por don Jerónimo de Acevedo, quien solicita al corregidor la publicación de un auto para que «no se parase coche ni caballo a nadie, como se estila debaxo del mismo auto en las ziudades de Málaga, Seuilla, Ézixa, Antequera y en las Cortes porque executado así se obiarán muchos yncombenientes, duelos y pesadunbres que an suzedido en esta ziudad»<sup>111</sup>.

---

<sup>109</sup> *Ibidem*, 4 de septiembre de 1716, libro 225, s. f.

<sup>110</sup> «La Ziudad, auiedo visto la proposizión del señor correxidor, le da muchas grazias a su señoría por lo bien discurrido della, allanando todos los yncombenientes que pueden ocurrir en los referidos enquentros de coches, y suplica a su señoría lo lleue a deuida execuzión bolbiendo a repetir los pregones para que a todos les conste, estando esta ziudad muy asegurada que con este medio que su señoría a propuesto se exzederán unos a otros en la cortesanía y atenzión para escusar estos embarazos».

<sup>111</sup> AMC. *Actas capitulares*, 19 de noviembre de 1703, libro 212, ff. 675-676.

La petición va a ser asumida por los miembros de la corporación municipal, siendo asimismo confirmada en octubre de 1705 por el Consejo de Castilla, como se desprende de la comunicación hecha por el corregidor en la mencionada fecha<sup>112</sup>.

A pesar de los denodados esfuerzos del concejo por regular y solucionar los problemas que atañen a la circulación de carruajes, resulta inevitable que se produzcan algunos incidentes. Un caso es el protagonizado en 1802 por el señor de Almodóvar don Francisco de Paula Valdivia Corral, quien interrumpe, al no ceder el paso, la comitiva de coches del ayuntamiento cuando regresa de la función religiosa dedicada a san Roque en la iglesia de los carmelitas calzados.

Ante la denuncia de uno de los regidores, el infractor se apresura a ofrecer la versión de los hechos ocurridos en los que deja patente que su intención no fue «quebrantar el decoro que se mereze un Cuerpo tan respetable como el de V. E.»<sup>113</sup>.

El concejo muestra su satisfacción por las disculpas presentadas, pero decide reprender al cochero por su acción e imponerle las penas contempladas en la legislación:

«La Ciudad se dio por satisfecha y acordó que el cochero que iba gobernando el ganado del coche del señor Don Francisco se le haga saver se presente a el señor corregidor inmediatamente para que con arreglo a las Reales Órdenes se le corrija y pene según corresponde»<sup>114</sup>.

Con motivo de situaciones calamitosas provocadas por epidemias el gobierno municipal decide prohibir el tránsito de coches. Ante las me-

---

<sup>112</sup> «El señor correxidor dio notizia de hauerse ganado despacho del Consejo de Castilla confirmando los aquerdos hechos sobre que no se paren coches ni cauallos a los que ban a pie y como sea publicado dicho decreto por tres días de fiesta».

<sup>113</sup> «[...] la mañana del día de San Roque, viniendo V. E. de la Yglesia de dicho santo, se encontró con sus coches el exponente en el suyo por la calle de los Deanes, a el mismo tiempo que venían los de V. E. por la de San Roque para entrar en la de los Ángeles e inmediatamente hizo parar el suyo hasta que pasasen los de V. E. y así permaneció hasta que le pareció havían acabado de pasar dichos coches; en esta ynteligencia mandé andar y ya introducido en dicha calle me hallé venía otro coche y unos soldados de cavallería; en este acto sin adbitrio alguno me fue preciso, por no poder cejar a causa de lo angosto de la calle y estorvar el referido coche, seguir hasta la plazuela de Benavente, sitio el más inmediato en que podía separarme, en la que luego a el instante me aparté como debía, hasta que el nominado coche y soldados se introduxeron en el sitio que les correspondía y yo detrás seguí mi ruta».

<sup>114</sup> AMC. *Actas capitulares*, 3 de septiembre de 1802, libro 311, s. f.

didadas preventivas adoptadas contra la peste en 1680 se va a impedir la circulación. Sin embargo, en septiembre de ese año llegan noticias de la mejoría de la salud en las localidades afectadas y se acuerda eliminar las restricciones, si bien se obliga a los ocupantes de los carruajes a llevar las cortinas descorridas para facilitar su identificación<sup>115</sup>.

En septiembre de 1800 se vuelven a prohibir los paseos en coche fuera de la ciudad con el fin de tener un mayor control de las personas que llegan procedentes de lugares atacados por la temida enfermedad:

«Asimismo acordó la Ciudad proibir a todos los vecinos de esta ciudad que en los días festivos salgan a pasearse fuera de ella, ni a pie, a cavallo ni en coche para ebitar que a la buelta entre la confusión a el tiempo de entrar se mesclen otras personas de las que no deven entrar en esta ciudad sin el reconocimiento correspondiente»<sup>116</sup>.

Unos días más tarde se restablecen las salidas, aunque se obliga a los cocheros y caleseros a detenerse a la entrada de las puertas de la muralla para someterse a un registro. También se establecen severas penas de cárcel y pecuniarias a los contraventores<sup>117</sup>.

Los graves daños ocasionados en los edificios por el terremoto de Lisboa el 1 de noviembre de 1755 justifican que se impida la circulación de los carruajes por temor a los nuevos derrumbes que puedan ocasionarse.

Las persistentes lluvias y el peligro de que se caigan viviendas en mal estado obligan a intervenir a las autoridades municipales con idénticas medidas en febrero de 1708 a propuesta del corregidor. En esta ocasión también se esgrime como argumento el fuerte ruido que provoca el

<sup>115</sup> «Otro sí estando entendido su señoría de las noticias y buenas nuevas que se auían adquirido de la mejoría con que se hallauan y los más de los lugares en que auía tocado el contagio de peste y la aflicción en que se considera a esta ciudad con la falta de las salidas al campo, cuia diuersión puede seruir de algún aliuio a los vezinos desta ciudad, por tanto, acordó su señoría de abrir y abre el comercio de coches al campo y que puedan salir con las circunstancias de que baian y salgan dichos coches manifestas las cortinas, de forma que se conozca patentemente las personas que en ellos salieren».

<sup>116</sup> AMC. *Actas capitulares*, 20 de septiembre de 1800, libro 309, s. f.

<sup>117</sup> «La Ciudad acordó que todos los coches, calesas y cavallerías que entren o salgan en la población lo hagan con paso sentado, con arreglo a las leyes del Reyno y órdenes que así lo mandan, deteniéndose a una proporción regular antes de llegar a las puertas, pena a los cocheros o caleseros de cincuenta ducados de multa y cincuenta días de cárcel».

rodaje de los vehículos<sup>118</sup>. La decisión provoca un gran malestar y va a ser revocada unos meses después por las presiones ejercidas.

En efecto, a mediados de abril se restablece el tráfico de coches y carretas por «la incomodidad de los que nezesitan del coche, como de abastecer sus casas de paxa y leña como de acarrear materiales para las obras, acuerda la Ziudad anden coches i lo demás<sup>119</sup>».

La celebración de actos muy concurridos en los espacios urbanos aconseja en ocasiones restricciones en el tráfico de coches. Así, en 1789 se prohíbe la circulación en las calles afectadas por la real aclamación de Carlos IV con el fin de evitar que pueda ocurrir alguna desgracia<sup>120</sup>.

También durante los siglos XVII y XVIII se utiliza el coche como signo de ostentación social en los funerales de personas que manifiestan su deseo de dejar patente su vanidad. Un caso bien elocuente lo tenemos en la disposición testamentaria hecha a principio de 1673 por doña Mayor Venegas de Angulo:

«Mando que mi cuerpo se llebe a el dicho conbento de San Pablo en coches con el aconpañamiento de la parroquia de entierro solemne a la ora decente para ello y que asistan a hacer el oficio de cuerpo presente el combento de el señor San Agustín con la música y se les dé la limosna acostumbrada»<sup>121</sup>.

Sin embargo, algunos miembros del estamento nobiliario, que fallecen casi en la indigencia, reciben sepultura de noche y los cadáveres se conducen en coche en la más estricta intimidad para evitar esta deshonra ante la sociedad. Las preceptivas licencias concedidas por la autoridad eclesiástica permiten conocer un buen número de sepelios realizados en estas condiciones. Uno de ellos es el del caballero veinticuatro del con-

---

<sup>118</sup> «La Ziudad, aviendo oído la propozición del señor Don Francisco Antonio de Salzedo, justa y xptiana como preziso al gran riesgo que demás de las casas amenazan por las continuas aguas y este daño poder ocasionar otros muchos con el paso de los coches por ellas, acuerda se heche bando para que éstos no anden, respecto del riesgo referido, pues todo lo que sea escusar estruendo por dichas calles se deue prebenir».

<sup>119</sup> AMC. *Actas capitulares*, 16 de abril de 1708, libro 217, s. f.

<sup>120</sup> «La Ciudad suplicó a el señor corregidor se sirva tomar las precauciones convenientes para que en el día de la Real Aclamación no anden coches por las calles de su estación ni aun las cavallerías en la parte que sea posible, a fin de que con lo estrecho de las dichas calles y demasiado concurso no acaezcan desgracias y tropelías».

<sup>121</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 12233, f. 40 v. La testadora ordena asimismo que «la caja en que a de ir mi cuerpo sea forrada en tafetán negro y guarnecida como más bien parezca».

cejo don Andrés de Morales Padilla, cuyos herederos hacen la petición en febrero de 1686 al cabildo catedralicio por estar la sede episcopal vacante:

«[...] auiéndose presentado petición de parte de los herederos de D. Andrés de Morales Padilla, veinte y quatro de esta ciudad, en que pedían al Cauildo se sirbiese de dar licencia para que esta noche se hiciese el entierro en coches, respecto de auer muerto mui pobre y el Cauildo, auiéndose discurrido y ser causas ciertas, concedió dicha licencia»<sup>122</sup>.

Por último, los entierros suelen hacerse en coche cuando el panteón familiar del difunto se encuentra en templos situados a extramuros, como el del señor de Almodóvar en el santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta o el del señor de la Albaida en la iglesia conventual de San Francisco de la Arruzafa.

#### **4. Los maestros de coches y guarnicioneros**

El uso generalizado del coche por parte del estamento nobiliario y alto clero también incide, de manera directa, en la economía de la urbe cordobesa, debido a la labor de carroceros y guarnicioneros.

La importancia del fenómeno ya se puede vislumbrar fehacientemente en los lustros finales del siglo XVI y primeros años de la centuria siguiente. En este período se documenta la actividad de varios maestros carroceros que trabajan en la ciudad y, al mismo tiempo, reciben numerosos encargos de otros núcleos urbanos próximos como es el caso de Écija.

El estudio de Gerardo García León y Marina Martín Ojeda sobre los carruajes en la antigua Astigi aporta la identidad de al menos tres maestros que realizan coches para atender la demanda de ambas localidades andaluzas<sup>123</sup>. El primero es Juan de Escobar, quien se obliga en abril de 1592 a hacer una carroza para don Francisco de Aguilar y Córdoba, cuyas características se describen de forma minuciosa en la escritura suscrita por ambas partes. Los otros dos son Pedro Martínez de Castilla y Juan de Carvajal, avecindados en los barrios de San Andrés y San Pedro en 1595 y 1603 respectivamente.

---

<sup>122</sup> ACC. *Actas capitulares*, 6 de febrero de 1686, tomo 61, s. f.

<sup>123</sup> El trabajo se recoge en esta publicación con el título de «Contratos de carruajes para la oligarquía ecijana. Siglos XVI-XVII».

Las respuestas generales del catastro del marqués de la Ensenada suministran las cifras de maestros, oficiales y aprendices que se dedican a la construcción de coches a mediados del siglo XVIII en la capital cordobesa, especificándose las utilidades diarias que obtienen por su ejercicio profesional:

«Cinco Maestros de coches, con distinción, uno que lo es Joseph Sánchez, nueve reales; y los quatro, a seis reales; cinco Ofiziales, a quatro reales, y los Aprendices, a real y medio»<sup>124</sup>.

En la mencionada fecha se contabilizan cinco maestros de coches, entre los que destaca José Sánchez León, quien goza de una asignación de ingresos muy superior a la de sus compañeros. Este carroceros pertenece a la cofradía del Cristo de la Misericordia que sostiene a sus expensas y limosnas el hospital del mismo título, dedicado a cobijar a pobres aquejados de enfermedades incurables<sup>125</sup>.

Aunque desconocemos la identidad y el reparto de los cinco oficiales en los distintos talleres, sabemos que en el de José Sánchez León trabaja Pedro Ruiz, quien arrienda unas casas en junio de 1745 en la collación de San Miguel. En este grupo el salario asignado es de cuatro reales a todos sus integrantes. La cuantía más baja corresponde a los dos aprendices con real y medio.

Las fuentes documentales permiten conocer los nombres de otros maestros de coches que realizan su actividad en la urbe cordobesa a lo largo de las últimas décadas del siglo XVIII. A finales de 1785 encontramos a José Jaén, quien interviene como experto en el aprecio de los carruajes del conde de Torres Cabrera que se lleva a cabo en esa fecha.

Esta misma labor realizan en abril de 1796 Rafael Fernández y José Romasanta con los bienes del expolio del prelado de la diócesis Antonio Caballero y Góngora. Por último, Isidro Cancelada adquiere en 1788 un forlón que había pertenecido al obispo Baltasar de Yusta Navarro.

La irrupción del coche actúa como elemento potenciador de la guarnicionería, un sector que viene haciendo gala de un indudable dinamismo en Córdoba con la relevancia de la cría de caballos y el arte de montar.

---

<sup>124</sup> *Córdoba, 1752, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Introducción de Antonio López Ontiveros. Madrid: Tabapress y Ayuntamiento de Córdoba, 1990, p. 242.

<sup>125</sup> Vid. Juan Aranda Doncel, *Cofradías y acción social en Córdoba: el hospital del Cristo de la Misericordia (1636-1837)*. Córdoba: Edicioneslitopress, 2017.



La industria del cuero se concentra en el barrio de San Nicolás de la Ajerquía y cobra un gran impulso a partir del siglo XVI con la producción de cordobanes y guadamecés que gozan de un reconocido prestigio tanto nacional como internacional. Nobles y eclesiásticos son los principales clientes de estas cotizadas piezas que decoran las casas solariegas e iglesias. También ornamentan el palacio de Felipe III en Valladolid y las estancias del Vaticano durante el pontificado de Paulo V, exportándose asimismo a Portugal y América<sup>126</sup>.

Como hemos visto, el cordobán es un material muy utilizado en la construcción de coches. También el cuero tiene su aplicación en el atalaje y tiros que elaboran de manera artesanal los guarnicioneros con aplicaciones de plata y otros metales. En ocasiones reciben el encargo de hacer carruajes como el efectuado en septiembre 1604 por el jurado del concejo Benito Sánchez de Herrera a Luis de Mesa, morador en la collación de San Nicolás de la Ajerquía:

«[...] el dicho Luis de Mesa se obliga de hacer y dar hecho a el dicho jurado un coche de pisebrón, la caja del qual a de llebar de largo tres baras menos una quarta, y todo a de ser de álamo negro y las ruedas de encina con su guarnición de hierro [...] con más las tablillas y pisebrón que an de yr guarnecidas de cordobán pespuntado y las caydas de los estribos an de ser de baqueta, con sus encerados por cubierta y clabaçón dorada, la de dentro del coche y herraje con sus fluecos y alamares de seda morisca carmesy y gualdada»<sup>127</sup>.

Al mismo tiempo, el mencionado guarnicionero se compromete a hacer «quatro guarniciones para los caballos, las dos de baqueta con clabaçón dorada y las otras dos de cordeles y las baquetas llanas con hierros pabonados o barniçados».

En los comedios del siglo XVIII los artesanos que forman parte del gremio de guarnicioneros suman 33 personas que se reparten de manera desigual entre las categorías de maestros, oficiales y aprendices, cuyas asignaciones de ingresos ofrecen asimismo diferencias apreciables: «Siete Maestros Guarnicioneros, a cinco reales; beinte y un Oficiales, a quatro; y cinco Aprendices a uno y medio»<sup>128</sup>.

<sup>126</sup> José R. de la Torre Vasconi, *El guadamecil*. Córdoba: Ayuntamiento, 1952.

<sup>127</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 16092, f. 1158 r.

<sup>128</sup> *Córdoba, 1752, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. p. 244.

Entre los tasadores de guarniciones en las décadas finiseculares del setecientos figuran los maestros Francisco Jurado en 1785 y José Díaz y José de la Rosa en 1796.

## 5. El estatus social de los cocheros

El uso generalizado del coche en la nobleza y alto clero durante los siglos XVII y XVIII tiene asimismo repercusiones en el ámbito social. Una de ellas es la necesidad de aumentar el personal de servicio para la conducción y cuidado de los carruajes. Esta función requiere la elección de criados eficaces, fieles y discretos, puesto que de ellos dependía el evitar accidentes que pusieran en peligro la integridad de sus amos y el guardar secreto de amoríos o conductas poco edificantes en el plano ético y moral.

Pericia, obediencia y fidelidad son cualidades exigidas a los cocheros. Asimismo un comportamiento correcto, buenas costumbres y adecuada presencia. Este último aspecto tiene bastante importancia, de ahí que vayan uniformados con vistosas libreas.

Los criados encargados de llevar los coches suelen reclutarse en estratos sociales bajos con escasos recursos y analfabetos, generalmente inmigrantes procedentes de Galicia o de las montañas de León. También se contratan a extranjeros, sobre todo portugueses y franceses. En el siglo XVII encontramos a un nutrido contingente de esclavos berberiscos y negros, ejerciendo estas funciones y las de mozos de carruajes.

Por lo general, los salarios que perciben son bajos, similares a los de los trabajadores sin cualificar, y con bastante frecuencia los pagos se hacen con retraso o quedan pendientes de abono y sin cobrar cantidades elevadas. En julio de 1727 declara un joven, poco antes de fallecer en el hospital de pobres incurables del Cristo de la Misericordia, que «le deuí el señor Don Rodulpho de Aquauiba y Aragón, a quien auía seruido de cochero trecientos y veynte y dos reales y medio»<sup>129</sup>.

El francés Guillén Pérez, cochero de don Fernando de Esquivel y Cárdenas, manifiesta en su testamento, dispuesto a finales de septiembre de 1683, que «se ajuste la quenta que io tengo con el dicho Don Fernando de Esquivel y Cárdenas, mi señor, y se cobre para el cunplimiento deste mi testamento lo que se me debiere»<sup>130</sup>.

---

<sup>129</sup> Archivo Parroquia de Santa Marina. *Defunciones*, libro 6, f. 79 r.

<sup>130</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 8553, f. 810 v.

Las fuentes documentales refrendan de manera bien elocuente el aprecio de los propietarios de los vehículos por sus cocheros y los rasgos de generosidad con ellos en el momento de otorgar la última voluntad. Una prueba la tenemos en el señor de Aguilarejo don Fernando de Cárcamo y Haro, quien en 1626 concede la libertad sin pagar rescate a su esclavo, llevado por el cariño y el agradecimiento por los servicios prestados:

«Dejo libre e horro de toda sujezión, serbidunbre y cautiberio a Juan Benites, cochero, mi esclavo, de color blanco, de hedad de treinta e seis años, poco más o menos, para que consiga libertad desde el día de mi muerte en adelante»<sup>131</sup>.

Las donaciones en metálico constituyen también un exponente significativo del reconocimiento y gratitud. Así, a mediados de diciembre de 1682 el doctor Francisco Antonio de Bañuelos y Murillo, dignidad y canónigo de la catedral, ordena dar a «Francisco López, mi cochero, dozientos reales i se le pague lo que se le deuiere y quatro fanegas de trigo»<sup>132</sup>.

Las mandas testamentarias recogen innumerables casos de legados pecuniarios. Uno de ellos es el que hace en septiembre de 1667 la señora de Zuheros y marquesa de los Trujillos doña Elvira Ana Fernández de Córdoba a «Antonio, cochero, diez ducados y a Juan, moço de coches cinquenta reales»<sup>133</sup>. Una cantidad más elevada -300 reales- es la que deja a su cochero el señor de Cabriñana don Fernando de Argote y Guzmán en marzo de 1704.

Como hemos señalado, los cocheros al servicio de la nobleza y alto clero lucen vistosos y llamativos atuendos. Los del conde de Torres Cabrera en 1785 visten casacas pajizas y chupines encarnados, mientras que los del prelado de la diócesis Antonio Caballero y Góngora casacas y chupas de paño azul y calzones de tripe del mismo color.

Las respuestas generales del catastro de Ensenada informan que a mediados del siglo XVIII hay en Córdoba 80 cocheros y 70 lacayos. También se contabilizan diez caleseros, cuyos ingresos varían en «atención a las calesas que cada uno tiene». Así, Basilio Montoro tiene seis y Cristóbal Gómez Cabrillo cinco<sup>134</sup>.

<sup>131</sup> *Ibidem*, legajo 10507, f. 1468 v.

<sup>132</sup> *Ibidem*, legajo 12781, s. f.

<sup>133</sup> Un ducado equivale a 11 reales y 374 maravedís.

<sup>134</sup> *Córdoba, 1752, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. p. 217.

A primeros de octubre de 1767 se establece en la capital cordobesa Bautista Brotones, mozo natural del lugar de Muchamiel perteneciente a la jurisdicción de la ciudad de Alicante, quien se obliga a pagar 1.920 reales a Juan Eugenio Álvarez por la compra de una calesa y dos machos cerrados de pelo castaño. El otorgante testa un año más tarde y reconoce que todavía le quedan por pagar 720 reales:

«Ytem declaro que la calesa con dos machos, el uno rojo y el otro bragado, que actualmente tengo y con que busco mi vida es mía propia por haberla comprado de Juan Eugenio Álvarez, de esta vecindad, a quien solo le debo por único y legítimo resto setecientos y veinte reales vellón que mando se le paguen de lo mejor y más bien parado de mis bienes»<sup>135</sup>.

Sin duda, el alquiler de carruajes alcanza su mayor demanda en el siglo XVIII y en la prestación de este servicio van a jugar un papel importante los caleseros.

---

<sup>135</sup> AHPC. *Protocolos de Córdoba*, legajo 9808, f. 373 r.

## LA REAL YEGUADA DE ARANJUEZ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII: CAMBIOS Y CONTINUIDADES<sup>1</sup>

Félix LABRADOR ARROYO  
*Universidad Rey Juan Carlos*

En su ya clásico trabajo sobre el bosque y casa de Aranjuez, Álvarez de Quindós y Baena refería la abundancia de pastos y dehesas, y señalaba las sustanciosas yerbas que allí había; lo que provocaba que, en todos los tiempos, sus diferentes dueños sustentasen ganado, principalmente caballar, para su servicio, regalo y granjería<sup>2</sup>. Entre los espacios que presentaba destacaba la Dehesa de Sotomayor (1.200 hectáreas) que fue incorporada al Real Heredamiento de Aranjuez, junto a la encomienda de Alpajés -que pertenecían a la orden de Santiago-, por Carlos I, en 1535. Allí los maestros de la orden, junto con las dehesas del Rebollo y Gulpijares, criaban caballos, tradición que continuó con el emperador y que fue mantenida por su hijo, Felipe II, estableciendo la yeguada real bajo la autoridad del caballerizo mayor<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Este trabajo se inscribe dentro de las actuaciones del proyecto “La herencia de los reales sitios. Madrid, de corte a capital (Historia, Patrimonio y Turismo)” (H2015/HUM3415) de la Convocatoria de Programas de I+D en Ciencias Sociales y Humanidades 2015 de la Comunidad de Madrid, financiado con el FSE y del Proyecto de Excelencia del MINECO-FEDER-UE “Del patrimonio dinástico al patrimonio nacional: los Sitios Reales” (HAR2015-68946-C3-3-P).

<sup>2</sup> Juan Antonio Álvarez de Quindós y Baena, *Descripción histórica del real bosque y casa de Aranjuez*, Aranjuez, Doce Calles, 1993, p. 328.

<sup>3</sup> José Luis Martos, “La Dehesa de Sotomayor y la Casa de Montas de Aranjuez”, *Ecuestre*, 307 (2008), 46. La yeguada de Aranjuez y la Córdoba, como señaló Altamirano, resultaron fundamentales para la selección y mejora del caballo de raza español.

Con todo, la centuria siguiente, a pesar de diferentes proyectos de revitalización, no fueron especialmente buenos para la real yeguada en Aranjuez, lo que se agudizó durante el reinado de Carlos II y la Guerra de Sucesión. Así, por ejemplo, tras fallecer Carlos II, en 1701, en la relación que se hizo de las yeguas, potras, potros, mulas y machos que había tan solo se contaron 57 animales y, en un informe de 15 de julio de 1712, se indicaba que en Aranjuez era imposible sustentar a más de 500 yeguas. Con todo, la llegada de la nueva dinastía generó un cambio en relación a Aranjuez<sup>4</sup>. Felipe V intentó reorganizarla y recuperarla, sobre todo a finales de su reinado.

### **1. La recuperación de la real yeguada en los años centrales de la década de 1740**

Entre el 17 de noviembre de 1735 y finales de 1742, en Aranjuez había 35 machos, 265 yeguas, 46 potros, 42 mulas, 6 garañones y 1 borraca, es decir, 395 animales; para cuyo cuidado había un mayoral, con su ayuda, 13 yegüeros y un encargado de los burros garañones<sup>5</sup>. En 1743, el mayoral señalaba que en la real yeguada había unas 280 yeguas y potrancas, sin contar las crías. A pesar de que el número no era muy elevado, en comparación, por ejemplo, con el siglo XVI, solicitaba al gobernador del real heredamiento nuevos pastos, ya que la ausencia de aguas y el aumento paulatino en el número de animales hacía peligrar a las crías y a los animales de la raza de Parma, por ser los más pesados<sup>6</sup>. El gobernador de Aranjuez, don Isidro Nicolás de Montufar, no desoyó esta petición y, el 8 de junio de dicho año, escribía al marqués de Villarías, don Sebastián de la Quadra, acerca de la necesidad de pastos, por lo que le pedía permiso para que durante el invierno los animales pastasen en los cuatro quintos de la Dehesa de Zacatena, llamados “Pradicos”, “Calabrazas”, “Doña Juana” y “Corrales”, tal y como se hizo en 1734,

---

Juan Carlos Altamirano Macarrón, *Las caballerizas reales de Córdoba*, Málaga, 2001. Asimismo, Eduardo Agüera Carmona, *Córdoba, caballos y dehesas*, Córdoba, Almuzara, 2008.

<sup>4</sup> R. Llanos Gómez, “Reformismo borbónico y la cría caballar. Algunas consideraciones”, en *El caballo de Pura Raza Española en el siglo XXI (Ponencias de la V Jornadas Ecuéstras celebradas en Sevilla el 6 y 7 de marzo de 2004)*, Sevilla, Foro de Opinión El Caballo Español, 2005, pp. 13-38.

<sup>5</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.156, s.f.

<sup>6</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.156, s.f.

siendo caballerizo mayor el duque del Arco, 1738, cuando lo fue el marqués de San Juan y, en 1739, ejerciendo el duque de Santiesteban<sup>7</sup>.

En este año, 1743, además, se estaba llevando a cabo una reforma del real sitio. Durante la misma, don Miguel Herrero de Ezpeleta, secretario y oficial tercero de la secretaría de Estado, de acuerdo a las órdenes y comisión verbal que le realizó el marqués de Villarías, primer secretario del despacho universal de Estado y que tenía el gobierno y dirección de todos los sitios reales, según los informes que se solicitaron al contador, veedor, pagador y gobernador del sitio, informaba que en Aranjuez no tenía utilidad el mantenimiento de la real yeguada.

Los autores de esta dura aseveración eran el veedor y pagador del real sitio. Sus respuestas estaban relacionadas con los ingentes gastos que el sitio soportaba en el mantenimiento de la real yeguada, que además no le reportaban beneficio alguno, y por los conflictos que había entre el caballerizo mayor y los responsables del heredamiento<sup>8</sup>. En el documento, Herrero de Ezpeleta, de acuerdo a los pareceres de los oficiales del real heredamiento, acusaba al caballerizo mayor de disponer libremente de los animales de la yeguada, enviando las mulas y caballos que consideraba para el servicio real, quedándose con los demás según su arbitrio; si bien, debía de ser el Sitio, al ser quien corría con el mantenimiento, tanto en el pago de jornales, salarios y grano, como por los ingresos que dejaba de recibir por no arrendar las dehesas que se destinaban a la caballeriza, quien se beneficiase con los animales que no se enviaban al servicio real. De este modo, proponía que el caballerizo mayor podía dar al real heredamiento para su mantenimiento, con preferencia de otros, algunas mulas, machos, potros, yeguas y caballos viejos<sup>9</sup>.

Desde palacio, conocido el documento, se solicitó información sobre el número de animales, tanto los que se llevaron desde Aranjuez hasta las caballerizas reales como los que se dieron a particulares o instituciones, así como los gastos que, para el real sitio, a través de los informes del gobernador, veedor, contador, mayordomo y pagador del sitio se hacían en el mantenimiento de la real yeguada. Así, desde comienzos de enero de 1733 hasta finales de diciembre de 1742, el real sitio destinó 453.920 reales de vellón, 671 fanegas de trigo y 5.045 fa-

---

<sup>7</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.156, s.f. La dehesa tenía una superficie de 8.000 hectáreas.

<sup>8</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.155, s.f.

<sup>9</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.155, s.f.

negas, 8 celemines y un cuartillo de cebada para el mantenimiento de 121 potros, 81 mulas, 95 machos y 18 yeguas (cuadros 1 y 2, de acuerdo a la información remitida el 28 de agosto de 1743, por el veedor, contador y mayordomo)<sup>10</sup>.

Cuadro 1. Relación de los gastos de la Real Yeguada desde 1733 hasta 1742<sup>11</sup>.

	Reales de vellón	trigo	Cebada
Salarios del mayoral y yegüeros	163.325 reales		
Gastos en la monta, pan, vino, aceites, garbanzos y otras menudencias	8.783		
Paja	7.102		
Salario del mayoral y trigo para los caballos padres y asnos garañones		671 fanegas	5.045 fanegas, 8 celemines y un cuartillo
Yerbas de los pastos que no se han arrendado. Si se hubiese hecho valdrían	190.000		
Agostaderos que se habían dado en los años de la relación	84.710		
Total	453.920	671	5.045 8 y 1

Cuadro 2. Animales de la Real Yeguada entre 1733 y 1742<sup>12</sup>.

	Potros	Mulas	Machos	Yeguas
Entregados a la real caballeriza	118	66	61	
Repartidos por el caballerizo mayor a conventos y particulares	3	15	34	18
- a Isidro Nicolás de Montufar, gobernador de Aranjuez		3	2	
- Francisco González de Guzmán, veedor			1	
- Juan Antonio Palenzuela, veedor			1	
- Diego Agudo de Cevallos, contador		1		1
- Don Antonio Morillejo, mayordomo		1	1	1

<sup>10</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.155, s.f.

<sup>11</sup> No se ha incluido el gasto de botica de los 14 yegüeros y el mayoral, ni de medicinas para el ganado. AGP. AP. Aranjuez, caja 14.155, s.f.

<sup>12</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.155, s.f.



- Don Jerónimo González de Guzmán, pagador			1	1
- Baltasar Gallardo, oficial de la veeduría			1	
- Juan Francisco González de Guzmán, oficial de la contaduría			1	
- Don Francisco de Herrera, secretario en Aranjuez			1	
- Don Simón López de Arjete, capellán principal de la real capilla del Sitio			1	
- Don Francisco Sanz de la Daga, capellán principal que fue		1	1	
- Don Juan Narciso Gallardo, capellán principal			1	
- Don Gregorio Solorzano, capellán			1	1
- Don Matías Antonio Aparicio, sacristán de la real capilla en Aranjuez		1		
- Convento de franciscanos de Nuestra Señora de la Esperanza de Ocaña			4	
- Convento de franciscanos de San Buenaventura de Ocaña		1	3	
- Convento de religiosos observantes de la Villa del Viso			2	
- Convento de religiosos descalzos de la villa de Ciempozuelos			1	1
- Convento de religiosos descalzos de la villa de Yepes			1	
- Convento de capuchinas de Pinto			1	
- Convento de religiosos descalzos de Paracuellos		1		
- Don Pedro Abril, médico			2	
- Don Juan Carrizo, guarda principal				1
- Don Manuel Barragán, guarda de a caballo				1
- Don José Istueta, maestro de obras	1			1
- Don Manuel del Olmo, cirujano			1	2
- Doña Bárbara de Lormendir, viuda de don Francisco Herrera Muñiz, secretario de la gobernación del sitio				1
- Marqués de Grimaldo	1			
- Pablo Martínez, oficial que fue de la escribanía				1

- Baltasar de Henao, balletero			1	
- José Collar, cochero			1	
- Manuel Guerra, maestro herrador		1		
- Marqués de la Ensenada		4		
- Francisco González, arbolista y jardinero mayor		1		
- Don Esteban Botelu, jardinero y arbolista mayor		1		
- Don Juan de Villarroel, ayuda de veedor			1	
- Don Andrés de Ávila, guarda principal	1			
- Para el servicio del real sitio de San Ildefonso			3	
- Al mayoral de las yeguas y yegüeros				6
TOTAL	121	81	95	18

En 1746, Fernando VI emitió una nueva ordenanza en Aranjuez que buscaba su defensa a través de la protección y prioridades en los pastos y dehesas para los caballos y en las prohibiciones que buscaban evitar el cruce para la obtención de mulas<sup>13</sup>. A partir de entonces, la real yeguada fue aumentado. Lo que sin duda se vio favorecido por la decisión real, de 1748, de destinar la mayor parte de las dehesas del real sitio para pasto de los caballos de Aranjuez, coincidiendo también con la idea de venta de la real vacada<sup>14</sup>. Esta medida, como señalaban los arbolistas del sitio, afectaba, sin duda, a la caza, obligando al monarca a cazar más lejos de palacio, así como a los árboles, suelo y aceras de las calles<sup>15</sup>. A pesar de esta aclaración, un año más tarde, la yeguada de Aranjuez sumaba ya 600 animales<sup>16</sup>; lo que coincidía con el nuevo reglamento de las caballerizas reales<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Librado Carrasco y Juan M. López Rodríguez, “Las caballerizas reales de Córdoba: su papel en la evolución del caballo y de su utilización por la sociedad española”, en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *Las caballerizas reales y el mundo del caballo*, Córdoba, IULCE-Córdoba Ecuestre, 2016, pp. 15-16.

<sup>14</sup> Juan Antonio Álvarez de Quindós y Baena, *Descripción histórica del real bosque y casa de Aranjuez*, Aranjuez, Doce Calles, 1993, p. 330.

<sup>15</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

<sup>16</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251, s.f.

<sup>17</sup> Eduardo Galán Domingo, “De las Reales Caballerizas a la Colección de Carruajes del Patrimonio Nacional”, *Arbor*, CLXIX, 665 (2001), p. 224. Sobre el significado de esta reforma, véase, Carlos Gómez-Centurión, “La Reforma de las casas reales del Marqués de la Ensenada” en *Cuadernos de Historia Moderna*, 20 (1998), 59-83.

## 2. El proyecto para la real yeguada del caballero mayor, duque de Medinaceli, en 1749

En este contexto, el duque de Medinaceli, como caballero mayor del monarca, presentó un proyecto para racionalizar la yeguada de Aranjuez, centrándose más en la cría de mulas. Esta reforma suponía un cambio de orientación y lógica de la real yeguada y el traslado de la casa de monta a Villamejor, tal y como refirió en una memoria para ser mayoral Pablo Aguado, que era ayuda del mayoral con Isidro de Montufar: “lleva una tristeza desde que el señor Medinaceli quiere reducir la yeguada y poner la casa de la monta en Villamejor, y hacia este propósito lleva lo que es menester y lo que puede decir sin aventurar nada”<sup>18</sup>.

Esta propuesta era contraria a la nueva ordenanza de 1746, que prohibía los cruces para obtener mulas. Con todo, esta consideración fue remitida al monarca el 20 de mayo de 1749, cuando se estaba realizando la visita de la yeguada. La justificación de la reforma era, como de costumbre, por motivos económicos, ya que la hacienda regia destinaba mucho dinero a la compra de mulas puesto que la yeguada de Aranjuez, a pesar de contar con 280 yeguas útiles, lograba muy pocas mulas (en 1749 tan solo 7 y 12 machos) y muchas de ellas no servían, por su tamaño, para el real servicio por la mala calidad de los garañones (de los 7, tres eran inútiles, según informe del mayoral). Por ello, Medinaceli presentó al marqués de la Ensenada una memoria con 9 puntos<sup>19</sup>.

En el primero, señalaba que el número de yeguas útiles que debía de haber fuese de 300. En este caso, indicaba que no había que comprar nada ya que con las 280 que había, más las 38 potrancas de 3 años se alcanzaría la cifra propuesta. En segundo lugar, refería que era muy necesario adquirir 4 garañones para alcanzar los 9 necesarios. De esta forma, se tendrían que comprar menos mulas fuera, con el lógico ahorro de la hacienda, y que con las que sobrasen del real servicio se podrían destinar al real sitio, con beneficio para el mismo. Esta selección la realizaría el caballero mayor, como también ocurría con los potros que pareciesen para la real yeguada.

En tercer lugar, en su memoria indicaba que se destinasen 100 potros para caballos padres y, en cuarto lugar, que se produjesen, con las 300 yeguas y los garañones, 100 cabezas de mulas y 50 potros al año.

---

<sup>18</sup> Al margen se indica que tenía de salario 6 reales al día y 36 fanegas de trigo al año. AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

<sup>19</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

Medinaceli también indicaba que al incrementarse el número de animales debía de aumentar la caballeriza y terminar un huerto, que estaba proyectado junto a la cava de las aves, para refresco de muletas, muletos y garañones. En sexto lugar, refería el caballerizo mayor que al crecer el número de animales era necesario aumentar la zona de pasto, y que así se lo había presentado el mayoral cuando le indicó que era necesario incluir ahora los dos millares que llamaban “del Valle”. Si bien, indicaba que para que no hubiese fraude en este punto, el mayoral junto con la persona que el monarca dijese reconociese los pastos que hasta la fecha disfrutaba la yeguada y analizaran si eran o no suficientes<sup>20</sup>. Al mismo tiempo, como presentaba un aumento en los animales, solicitaba incrementar en 3 personas más el número de mozos, al tener cada 3 el cuidado de 100 cabezas. Medinaceli en su memoria recordaba también que era el caballerizo mayor el que tendría el control sobre la yeguada, por lo que estaba por encima del gobernador del sitio en materias referentes a ella.

En respuesta a la memoria, desde palacio se encargó una averiguación y reconocimiento de los pastos y dehesas que había en el real heredamiento. Los encargados de realizarla fueron los mayores Juan Alejo Solera, que tenía a su cargo las mulas de don Fernando de Perea, vecino de la villa de Orgaz, y Juan García Soleras, que cuidaba los ganados de don Alfonso de Aguilar, vecino de Consuegra. En esta visita se insistió en que no participase el mayoral de las yeguas reales. Concluyeron su trabajo y remitieron el informe el 7 de julio de 1749. Tras el mismo, se volvió a pedir a Juan Alejo Solera que repitiese la visita y tasación, pero esta vez en compañía del mayoral de las yeguas del monarca. Ambos presentaron sus conclusiones al gobernador del sitio el 29 de septiembre. Como era de esperar hubo contradicciones entre ambos informes.

Con todo, en ambos informes se indicaba que en el real sitio el monarca tenía 400 yeguas de todas las edades, 98 potros, 97 machos y mulas, 7 caballos ateros y madrinas y 7 asnos garañones, haciendo un total de 609 caballerías. Ocupaban los dos millares de Villamejor, que estaban alejados del real sitio, así como el millar de los Picarones, Sotomayor Alto y Bajo, las Casas, las Parrillas, Soto de Pagés, el Embocador, Atoquedo, los Altos de Mira el Rey y Soto del Rebollo. El valor de todos estos pastos, dehesas y sotos sumaban 22.500 reales de vellón al año y, salvo los millares de

---

<sup>20</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

Villamejor, todos los demás estaban muy próximos al sitio y eran muy a propósito para la diversión del monarca y de su familia.

En la misma relación los mayoresales informaban de que dentro del real heredamiento había otros buenos lugares para pastos, por si fuesen necesarios, como el Redondillo y el añadido del San Juan, situados junto al puente largo, que valían 6.000 reales, así como el millar de Atoquedo y las Peñuelas, junto a las barcas de Alhóndiga, que valían 8.200 reales y que en la parte más baja y distante del sitio, donde menos se podía molestar al monarca, estaban unidos el Raso del Tejón, el millar de las vacas y el de los toros en el Val de Martín Muñoz, los dos millares de Villamejor con los de Picarones y los 4 cuartos de Mazarabuzaque, que valían 27.650 reales de vellón. Los mayoresales reconocían que, en estos lugares, sin contar los cuartos o millares del Redondillo, el añadido de San Juan, Atoquedo y Peñuelas, cabrían 525 yeguas y mulas, por lo que el exceso por el aumento de animales que proponía Medinaceli supondría poco menos de 5.000 reales al Real Heredamiento<sup>21</sup>.

En caso de ausencia de lluvias, los animales de la real yeguada, de acuerdo al privilegio que tenían podían pastar en invierno en alguno de los 25 quintos de la Dehesa de Zacatena<sup>22</sup>, señalándose 14 de ellos: el quinto de la Parrilla, el quinto de Griñón, el del Medio quinto, el quinto de la Puerta, el quinto de doña Juana, el quinto de Morales, el quinto de Calabazas, el quinto de los Pradicos, el quinto de Magarzal, el quinto de la Mueja, el quinto de la Casa, el quinto de la Isla, el quinto de Cañada del Gato y el quinto de la Torre<sup>23</sup>.

Finalmente, la memoria de Medinaceli y los informes de los mayoresales provocó que el 3 de febrero de 1750, se ordenase el traslado de la yeguada desde Sotomayor a la Dehesa y Casa de Villamejor y a los pastos de sus cercanías, aquellos que los mayoresales indicaban que estaban más alejados del palacio y molestarían lo menos posible a la caza y a los plantíos del real heredamiento. Asimismo, se fijaba el número de yeguas útiles en 300. Como en el reconocimiento que se hizo, se encontraron 70 yeguas inútiles, el 4 de agosto de 1750, el duque de Medinaceli escribió a José de Carvajal y Lancaster solicitándole animales. En respuesta desde palacio se ordenó que se trajesen 43 yeguas de las mejores castas de

---

<sup>21</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

<sup>22</sup> Alberto Celis Pozuelo, "Las Tablas de Daimiel entre 1751 y 1887. Las raíces históricas de su desecación", en *II Jornadas de Historia de Daimiel*, Daimiel, Ayuntamiento de Daimiel, 2013, p. 278.

<sup>23</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.188, s.n.

Andalucía, sobre todo de la comarca de Úbeda<sup>24</sup>, además de las 22 de Córdoba, que se pidieron por orden de 11 de julio<sup>25</sup>.

Antonio Ponz, décadas más tarde, alababa esta zona cuando indicaba que desde Villamejor por la vega que la une al real heredamiento había muchos “*chopos, álamos y sauces que se crían solos sin necesidad de cultivarlos*”. Era el terreno de gran calidad y muy bueno para la agricultura si bien ahora se usaba para la caza y para pasto para los animales del monarca<sup>26</sup>.

Sin tiempo para que la reforma comenzase a dar sus frutos, el 2 de mayo de 1750 el duque de Medinaceli escribía al marqués de la Ensenada para informarle que de las 39 cabezas que se habían producido en Aranjuez se enviaban para el servicio de las caballerizas reales 15 mulas y 16 machos (12 más que hacía un año) y que, de acuerdo al deseo real, se quedaban para el beneficio del real sitio 2 mulas y 6 machos, como el resto de animales inútiles<sup>27</sup>. Para poder alimentar a todos los animales, don Juan de Andrade, recibió comisión de Baltasar José de Prado para comprar en Castilla 1.800 fanegas de cebada<sup>28</sup>.

### **3. La construcción de la Casa de Monta de Sotomayor y Villamejor y los cambios en la real yeguada**

El 13 de agosto de 1761 Carlos III mandó edificar un gran edificio en Sotomayor, bajo diseño del Jaime Marquet, en donde actuaría como sobrestante delineador don Juan Belisar, como sobrestante don Felipe Hardy y por facultativo Pablo Bravo; que reemplazaría las anteriores caballerizas edificadas en tiempos de Felipe IV (1643), para los burros garañones, sobre el caz, con 5 crujías y dos patios interiores, que Álvarez de Quindós calificó como el más suntuoso edificio que había en Aranjuez. El edificio, como refirió el cronista estaba “realizado en piedra de Colmenar y ladrillo gramil raspado a la italiana, con buenas cuerdas para los caballos padres, de bóvedas con columnas de la misma piedra, muy anchas y suntuosas, patios grandes, habitaciones y todas las comodidades necesarias” y tenía un frontispicio en la entrada principal,

---

<sup>24</sup> Juan Antonio Álvarez de Quindós y Baena, *Descripción histórica del real bosque y casa de Aranjuez*, Aranjuez, Doce Calles, 1993, p. 330. AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

<sup>25</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.188, exp. 44 y caja 14.189, exp. 19.

<sup>26</sup> Antonio Ponz, *Viage de España...*, pp. 235-236.

<sup>27</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.189, exp. 19.

<sup>28</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.

esculpido en piedra, con un caballo y una yegua y en el centro un escudo con la leyenda: *VENTO GRAVIDAS EX PROLE PUTABIS*, realizado por los escultores Juan Reina y Juan Iriarte<sup>29</sup>. En las obras de la casa y oficina de Sotomayor, desde el 11 de octubre de 1761 hasta el 31 de diciembre de 1762, se gastaron 512.229 reales de vellón (más cuentas cuadro 3)<sup>30</sup> y se concluyó en 1765.

Cuadro 3. Gasto de la construcción de la casa de monta en Sotomayor en 1763 y 1764<sup>31</sup>.

Semana 1-7 de enero de 1763	853 reales y 25 mrs de vellón en personal y materiales	Semana 8 de enero de 1764	7.793 y 10
Semana 8 de enero	87.690 reales y 15 mrs	Semana del 15 de enero	13.382 y 3
Semana del 15 de enero	3.735 reales y 7 mrs	Semana del 22 de enero	8.761 y 19
Semana del 22 de enero	3.321 reales y 2 mrs	Semana del 29 de enero	9.293 y 29
Semana del 29 de enero	7.540 reales y 3 mrs	Semana del 5 de febrero	19.826 y 22
Semana del 5 de febrero	2.755 reales y 33 mrs	Semana del 12 de febrero	12.716 y 18
Semana del 12 de febrero	5.142 reales	Semana del 19 de febrero	13.494
Semana del 19 de febrero	15.556 reales y 12 mrs	Semana del 26 de febrero	14.282 y 2
Semana del 26 de febrero	6.242 reales y 31 mrs	Semana del 4 de marzo	5.433 y 20
Semana del 5 de marzo	13.789 reales y 22 mrs	Semana del 11 de marzo	8.168 y 5
Semana del 12 de marzo	9.468 reales y 2 mrs	Semana del 18 de marzo	11.355 y 28
Semana del 19 de marzo	11.336 reales y 11 mrs	Semana del 25 de marzo	13.039 y 18

<sup>29</sup> Juan Antonio Álvarez de Quindós y Baena, *Descripción histórica del real bosque y casa de Aranjuez*, Aranjuez, Doce Calles, 1993, p. 330.

<sup>30</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 1.362, exp. 1.

<sup>31</sup> Los gastos anuales en pago de peones y en material para su construcción en 1771 ascendió a casi 964.000 reales de vellón y en 1772 a unos 473.000 reales. AGP. AP. Aranjuez, caja 1.395, exps. 1 y 2 y caja 1.422, exp. 1.

Semana del 26 de marzo	17.723 reales y 28 mrs	Semana del 1 de abril	21.925 y 6
Semana del 2 de abril	25.108 reales y 27 mrs	Semana del 8 de abril	14.766 y 10
Semana del 9 de abril	9.118 reales y 17 mrs	Semana del 15 de abril	16.395 y 11
Semana del 16 de abril	26.447 reales y 15 mrs	Semana del 22 de abril	8.573 y 18
Semana del 23 de abril	7.829 reales y 8 mrs	Semana del 29 de abril	13.517 y 12
Semana del 30 de abril	30.260 reales y 17 mrs	Semana del 6 de mayo	7.370 y 6
Semana del 7 de mayo	12.896 reales y 8 mrs	Semana del 13 de mayo	7.408 y 6
Semana del 14 de mayo	23.585 reales y 12 mrs	Semana del 20 de mayo	15.054 y 6
Semana del 21 de mayo	26.409 reales y 28 mrs	Semana del 27 de mayo	11.598 y 8
Semana del 28 de mayo	57.846 reales y 32 mrs	Semana del 3 de junio	11.515 y 28
Semana del 4 de junio	26.886 reales y 33 mrs	Semana del 10 de junio	6.855
Semana del 11 de junio	38.266 reales y 33 mrs	Semana del 17 de junio	24.730 y 8
Semana del 18 de junio	29.783 reales y 3 mrs	Semana del 24 de junio	3.425
Semana del 25 de junio	38.331 reales y 4 mrs	Semana del 1 de julio	7.168
Semana del 2 de julio	29.685 reales y 28 mrs	Semana del 8 de julio	2.448
Semana del 9 de julio	27.570 reales y 22 mrs	Semana del 15 de julio	10.296 y 30
Semana del 16 de julio	26.526 reales y 2 mrs	Semana del 22 de julio	4.594
Semana del 23 de julio	28.748 reales y 23 mrs	Semana del 29 de julio	23.662 y 24
Semana del 30 de julio	21.841 reales y 24 mrs	Semana del 5 de agosto	7.650 y 32
Semana del 6 de agosto	23.644 reales y 4 mrs	Semana del 12 de agosto	4.384 y 17
Semana del 13 de agosto	10.865 reales y 14 mrs	Semana del 19 de agosto	2.231



Semana del 20 de agosto	23.117 reales y 8 mrs	Semana del 26 de agosto	3.464
Semana del 27 de agosto	41.453 reales y 8 mrs	Semana del 2 de septiembre	2.614
Semana del 3 de septiembre	30.896 reales y 28 mrs	Semana del 9 de septiembre	10.004 y 25
Semana del 10 de septiembre	21.409 reales y 9 mrs	Semana del 16 de septiembre	3.414 y 22
Semana del 17 de septiembre	20.476 reales y 13 mrs	Semana del 23 de septiembre	2.392 y 17
Semana del 24 de septiembre	18.996 reales y 25 mrs	Semana del 30 de septiembre	9.823 y 3
Semana del 1 de octubre	31.449 reales y 12 mrs	Semana del 7 de octubre	5.369 y 16
Semana del 8 de octubre	16.440 reales y 24 mrs	Semana del 14 de octubre	4.356 y 2
Semana del 15 de octubre	11.482 reales y 22 mrs	Semana del 21 de octubre	4.390
Semana del 22 de octubre	17.686 reales y 10 mrs	Semana del 28 de octubre	4.846 y 17
Semana del 29 de octubre	9.717 reales y 14 mrs	Semana del 4 de noviembre	2.732
Semana del 5 de noviembre	14.663 reales y 10 mrs	Semana del 11 de noviembre	4.629
Semana del 12 de noviembre	32.652 reales y 18 mrs	Semana del 18 de noviembre	2.309
Semana del 19 de noviembre	17.827 reales y 29 mrs	Semana del 25 de noviembre	2.175
Semana del 26 de noviembre	20.896 reales y 15 mrs	Semana del 2 de diciembre	1.939
Semana del 3 de diciembre	21.661 reales	Semana del 9 de diciembre	13.478
Semana del 10 de diciembre	19.511 reales y 3 mrs	Semana del 16 de diciembre	3.166
Semana del 17 de diciembre	40.150 reales y 12 mrs	Semana del 23 de diciembre	26.305
Semana del 24 de diciembre	18.887 reales y 14 mrs	Semana del 30 de diciembre	2.218
Semana del 31 de diciembre	52.035 reales y 22 mrs		

Mientras que, para la cría de mulas y burros garañones se destinó una parte de los establos de otro edificio nuevo, la Casa de Villamejor, también bajo el proyecto de Jaime Marquet, emplazado junto al camino a Toledo, en el antiguo Cuartel del Real Sitio de Villamejor, en donde estarían también, años después, los búfalos<sup>32</sup>. Antonio Ponz hacía referencia a esta casa, años más tarde<sup>33</sup>. Para su construcción se intentó que se hiciese con recursos de los municipios próximos. El gasto de la obra de la esta casa y oficinas, por ejemplo, desde el 30 de agosto de 1761 hasta el 31 de diciembre de 1762, fue de 237.783 reales de vellón y 25 mrs<sup>34</sup>.

Es importante señalar que en estos años (1760 y 1761) también se realizaron obras en las caballerizas de El Escorial, El Pardo y del Buen Retiro, cuyo coste, en este último supusieron, de acuerdo a la carta de Juan Francisco de Garaicoechea, veedor general de la caballeriza, al marqués de Esquilache, 1.459.184 reales<sup>35</sup>. Aprovechando estas obras, para mejorar la raza, como señalaba Cándido López y Malta en su *Historia descriptiva del Real Sitio de Aranjuez*, se trajeron a Aranjuez caballos y burros garañones, “consiguiéndolos con esta medida de buena sangre y muchos bríos, cada cual en su clase, de mucha vida en general y de una estremada sobriedad. Las mulas, aunque de poca alzada es notoria su fogosidad y pujanza, con otras buenas cualidades que las hacen ser codiciadas como los caballos, por los inteligentes que se interesan en las subastas de las sobrantes”<sup>36</sup>.

Antes de la orden de construcción de ambas casas de monta, el 30 de julio de 1761, el monarca mandó reducir la real vacada de Aranjuez a 250 reses<sup>37</sup>, ya que era necesario, al aumentarse el número de la real yeguada, disminuir el de otros animales. Un año más tarde, en un contexto de reordenación de la caballeriza real, el 6 de junio de 1762, el monarca, a través de su secretario Ricardo Wall, encomendaba el go-

---

<sup>32</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 1.380, exp. 1.

<sup>33</sup> Indicaba que se prefería la cría de búfalos en lugar de bueyes, ya que los primeros requieren menos atención y cuidados en cuanto a la limpieza y el alimento, son más fuertes y podían trabajar más, aunque en cuanto al aprovechamiento de sus carnes, el buey era mejor. Antonio Ponz, *Viage de España*, Madrid, don Joaquín Ibarra, 1772, p. 235.

<sup>34</sup> Los gastos de la construcción de la casa y oficinas de Villamejor en 1763. AGP. AP. Aranjuez, caja 1.394, exp. 1. AGP. AP. Aranjuez, caja 1.357, exp. 2.

<sup>35</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 1, caja 139. exps. 1 y 2.

<sup>36</sup> Cándido López y Malta, *Historia descriptiva del Real Sitio de Aranjuez*, Aranjuez, Imprenta de don Cándido López, 1869.

<sup>37</sup> Francisco López Izquierdo, “Real vacada brava de Aranjuez”, en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXXVIII-2 (1975), p. 579.

bierno y administración de la real yeguada de Aranjuez al caballerizo mayor, el duque de Medinaceli, con fecha de primero de julio, lo que suponía un control más directo de la yeguada<sup>38</sup>. Esta decisión respondía a la petición y memoria que presentó Medinaceli en 1749 y se haría efectiva el 1 de julio de dicho año<sup>39</sup>.

Como de costumbre, este cambio, se justificó por razones de índole económica, ya que el mantenimiento de la real yeguada provocaba, en muchas ocasiones, la necesidad de acudir a fondos extraordinarios, como los de la maderada, con lo que se esperaba aliviar al sitio. Además, como escribió el marqués de Esquilache al duque de Medinaceli, el 26 de junio de 1762, las rentas de Aranjuez no alcanzaban a cubrir las obligaciones anejas, además de estar el real heredamiento con muchas cargas<sup>40</sup>. A partir de ahora los gastos correrían por la tesorería mayor, donde también, desde el primero de julio, se meterían las pensiones y viudedades. Con ello, se esperaba ahorrar al real heredamiento 130.878 reales y 14 mrs. El caballerizo mayor, por su parte, delegaría en el veedor de la caballeriza, don Juan Francisco de Garaicoechea, el manejo de la muletada y yeguada del real sitio, así como de la admisión de sus dependientes y también de la paga de ellos y de los gastos que la cría y cuidado de los animales requería<sup>41</sup>, así como en don Clemente Pedro Tocador<sup>42</sup>.

Con este cambio se produjo la división de la real yeguada en tres cuarteles. El primero, la yeguada andaluza, orientada a caballos de silla; en segundo lugar, la yeguada napolitana o de tiro, para caballos de coche, compuesta por frisiones y, por último, otro para la cría de mulas y garañones. Asimismo, poco antes se aprobó un nuevo reglamento, con fecha de 8 de mayo de 1762, de los individuos precisos para la asistencia y cuidado de la real yeguada. De acuerdo al mismo, al frente de la raza de caballos estaría un mayoral con 12 reales diarios, el cual estaría auxiliado por un sota mayoral, con 8 y 12 yegüeros o pastores, con 5 reales diarios cada uno; si bien, su número podía aumentar de acuerdo al número de animales, ya que cada tres tenían a su cargo entre 40 y 50 cabezas. El lugar de mayoral lo ocuparía desde el 11 de mayo de 1762

---

<sup>38</sup> Carlos Gómez Centurión-Jiménez, *Alhajas para soberanos. Los animales en el siglo XVIII: de las leoneras a las mascotas de cámara*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2011, p. 191 y AGP. Reinados, Carlos III, caja 598, exp. 3.

<sup>39</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 598, exp. 3.

<sup>40</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 595, exp. 5.

<sup>41</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 1.

<sup>42</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.

Antonio Gómez, que ya lo era en Aranjuez desde el 2 de julio de 1761, y como sota mayoral a Francisco de Sarmiento. En ambos casos, en sus nombramientos, se tuvo en consideración sus buenos servicios previos<sup>43</sup>.

Los pastores o yegüeros fueron tomando posesión a partir del 28 de junio. En todos los casos habían servido en la real yeguada antes de esta nueva disposición: José Sánchez, Juan Melinchón, Francisco Sánchez, José Higuera, Romualdo Sánchez, Félix Pascual, Agustín Sánchez, Pedro Serrano, Gaspar Serrano, Vicente Ortega, Pedro Álvarez y Manuel Honrado. Al frente, por su parte, de la raza de yeguas para mula estaba Blas Galiano, con 12 reales de vellón diarios, y Bernardo Villanueva como su sota mayoral con 8 reales, mientras que como pastores se nombraron a Alfonso Escribano, Manuel Escribano. Juan de Espinosa, José Espinosa, Manuel de Alarcón. Manuel López, Manuel García, Antonio de Torres y Manuel Espinosa<sup>44</sup>. Es decir, una planta de 28 empleados que tenían 58.400 reales de vellón anuales en concepto de salario<sup>45</sup>.

En todos los casos, los emolumentos eran iguales y recibían el siguiente vestuario: los tres mayoresales, casaquilla corta de paño azul, vuelta encarnada de grana a la matalote y chupa correspondiente con ojales y botones de oro, sombrero con galón de oro, medias, camisolas sin vueltas, zapatos, botines de becerrillo y capas de barragán azul forrada en bayeta encarnada. Por su parte los yegüeros y pastores iban igual salvo porque se guarnecían las casaquillas, chupas y calzones con un ribete de franja<sup>46</sup>.

Poco después, el 11 de septiembre de 1762, se aprobó el nuevo reglamento de la caballeriza (el anterior lo realizó el marqués de la Ensenada, en 1749) para adecuarla a las nuevas necesidades del monarca y de su familia<sup>47</sup>. Un año antes, el 27 de octubre, Carlos III ordenó la incorporación a su caballeriza de la de su difunta esposa. La reforma de la caballeriza estaba motivada, como tantas otras, por cuestiones económicas al ser el departamento de la casa con el mayor número de oficiales y al tener unos gastos considerables, así como funcionales<sup>48</sup>.

---

<sup>43</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 1

<sup>44</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 1

<sup>45</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 140, exp. 1.

<sup>46</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 3 y caja 598, exp. 3.

<sup>47</sup> AGP. AG, leg. 939.

<sup>48</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 599. Asimismo, David Quiles Albero, "La real caballeriza en tiempos de Carlos III: reformas y composición (1759-1788)", *Libros de corte*, 17 (2018), 214.

En 1762, cuando se realizó el cambio en la gestión de la real yeguada de Aranjuez y de la caballeriza, la tesorería real tuvo que hacer frente al coste de los salarios, vestuario, botica y medicina de los oficiales, así como a 31.776 reales de vellón y 3 mrs para el mantenimiento de la real yeguada por la compra de 979 fanegas y 2 cuartos de cebada, a 13 reales la fanega, por 7.515 arrobas de paja, a real la arroba, así como 182 libras de aceite para las luces de la caballeriza, a 40 reales la media libra, 399 herraduras, a 64 mrs cada una, además de los gastos por castrar los caballos, a 35 reales cada vez que se hacía, y el esquilado, a razón de 55 reales. Asimismo, se establecían 500 reales para las medicinas de los caballos (cuadro 4).

Cuadro 4. Mantenimientos de la real yeguada en 1762<sup>49</sup>.

Producto	Cantidad	Precio unidad
Cebada	974 fanegas y 2/4	13 reales la fanega
Paja	7.515 arrobas	real la arroba
Aceite	182 libras	40 reales la media libra
Herraduras	399	64 mrs la unidad
Castración	las que fuesen necesarias	35 reales cada vez
Esquilar	Cuando era necesario	55 reales cada vez
Medicinas		500 reales
Total		31.776 reales y 3 mrs

Al mismo tiempo, se generaban unos gastos de monta, que eran los que producían los 6 mozos de caballos que venían de la caballeriza de Madrid con los padres y que permanecían en Aranjuez mientras se producía la monta, que era de 79 días. También durante la monta se generaba un gasto por la sopa que se daba diariamente a los padres y a los burros garañones. Para esta sopa vigorizante se compraba vino: 90 arrobas a 17 reales la arroba (1.530 reales), y 450 panes de a dos libras (555 reales y 30 mrs). Además, se daba un mejor pienso, que se completaba con 28 fanegas de trigo, a razón de 40 reales la arroba (1.120 reales) y 27 arrobas de garbanzos, a 24 reales la arroba (648 reales). Mientras que para la monta del burro se adquirían 15 fanegas de trigo (600 reales), 45 arrobas de vino (765 reales), 360 panes (444 reales y 24 mrs) y 14 arro-

<sup>49</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 140, exp. 1.

bas y 10 libras de garbanzos (345 reales y 20 mrs), que sumarían, en 1764, 6.009 reales y 6 mrs<sup>50</sup>.

Una parte importante del gasto era el de los pastos y agostaderos. El 17 de octubre de 1762 se aprobó la consignación de 10.100 reales de vellón, que se satisfacían al año por los agostaderos para la real yeguada y que tenían que ser entregados a don Juan Salguero de Alva, administrador general de la Acequia del Jarama<sup>51</sup>; al mismo tiempo que se pagaban por los pastos de invierno, otoño y primavera otros 16.250 reales por la mitad de las yerbas del Val de Martín Román y millar de Atoquedo y otros 19.000 por el resto de lugares del real sitio. En total, la real yeguada, sin contar los gastos de construcción de sus nuevas casas de monta, suponían, en 1762, para la real hacienda 130.878 reales y 14 mrs<sup>52</sup>.

Todos estos cambios y reformas se realizaban para poder cubrir las necesidades de la real caballeriza y no tener que acudir al mercado en busca de mulas o caballos, como ocurrió, el 24 de abril de 1762, cuando Juan Francisco de Garaicoechea, veedor general de la real caballeriza, escribía al marqués de Esquilache para que se consignasen, de la manera acostumbrada, 309.270 reales que costaron 67 mulas y 23 caballos que se compraron para la servidumbre de las reales caballerizas<sup>53</sup>. También se adquirirían burros garañones para mantener la cría. Así, el 5 de febrero de 1770 se aprobó la compra de 4 (2 que se debían de remitir a la Toscana y 2 para Aranjuez) para lo que se proveyó 40.000 reales<sup>54</sup>. Los dos de la Toscana fueron llevados por el yegüero Antonio de Torres<sup>55</sup>. Álvarez de Quindós indicó que los caballos de Aranjuez excedían a los de Córdoba y demás de Andalucía, alabando su calidad y las características morfológicas<sup>56</sup>.

Con todo, al aumentar la cabaña de animales era necesario incrementar el número de oficiales, por lo que el veedor general, el primero de marzo de 1765, nombró de manera interina dos hombres más, aparte de los 4 que ya había sirviendo, para que se encargasen de cuidar las dos

---

<sup>50</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 140, exp. 1.

<sup>51</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 1 y caja 140, exp. 1.

<sup>52</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 148, exp. 1.

<sup>53</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 1.

<sup>54</sup> AGP. Registros, libro 1.464.

<sup>55</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 25, exp. 4.

<sup>56</sup> Juan Antonio Álvarez de Quindós y Baena, *Descripción histórica del real bosque...*, p. 330.

piaras en que se habían dividido las yeguas preñadas<sup>57</sup>. También era necesario incrementar las dehesas para pastos, más aún cuando la de Zacatena, donde la real yeguada pastaba en años secos, se había vendido el 30 de diciembre de 1763. En este sentido, el mayoral Antonio Gómez realizó, el 20 de septiembre de 1765, un informe sobre las fanegas de tierra que necesitaba la real yeguada para pasto, de acuerdo a las 275 yeguas andaluzas y de tiro que había. En el mismo, indicaba que, en un año fértil, en los meses que iban del invierno a la primavera, eran necesarias 4.030 fanegas de tierra y otras 2.900 para agostadero; en un año medio, 7.423 fanegas y otras 3.249 para agostadero, mientras que, en uno seco se necesitarían 11.325 fanegas y 5.866 para agostadero. Por su parte, para los potros, que eran 75, por ser animales más delicados precisaban en un año fértil de 2.010 fanegas, en uno medio de 3.000 y, en uno seco, solo paja y cebada<sup>58</sup>.

El aumento de la yeguada supuso también la necesidad de limitar otras cabañas ganaderas en el real sitio. En 1761, Carlos III, ordenaba que se redujese la vacada a 250 cabezas y, el 9 de febrero de 1766, decretó la venta de estos animales. También se vieron afectados los camellos, a pesar de que en 1769 el monarca ordenó traer 19 para renovar los que había, si bien, en 1774 murieron todos<sup>59</sup>. La necesidad de más tierras para pastos también perjudicaba a la caza, obligando al monarca a practicarla en espacios más alejados de palacio. Al mismo tiempo, se aumentaba el espacio de pasto. Así, en 1764, se incorporaron unas 475 fanegas de la Dehesa de Requena la Nueva<sup>60</sup> y, el 12 de enero de 1766, el marqués de Grimaldi informaba al duque de Medinaceli que había prevenido al alcalde del Caz de la Vega de Colmenar que franquease las islas del Parral y de la Serna, que formaba el río Tajo en la Vega de Colmenar de Oreja, para pastos de la real yeguada<sup>61</sup>. En este sentido, el importe de los pastos y agostaderos de la real yeguada, subieron de los 35.250 reales de vellón de 1762 a los 60.750 de 1767<sup>62</sup>. Con todo, el 11

---

<sup>57</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 24, exp. 4.

<sup>58</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 148, exp. 1.

<sup>59</sup> Carlos Gómez-Centurión Jiménez, *Alhajas para soberanos. Los animales reales en el siglo XVIII: de las leoneras a las mascotas de cámara*, Valladolid, Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, 2011 y Francisco López Izquierdo, "Real vacada brava de Aranjuez", en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXXVIII-2 (1975), p. 579.

<sup>60</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 140, exp. 1.

<sup>61</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 598, exp. 3.

<sup>62</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 140, exp. 1.

de febrero de 1770, el veedor de la caballeriza informaba de la necesidad de pastos, por lo que el 16 de dicho mes, don Miguel de Muzquiz escribía al duque de Medina Sidonia para que acudiesen, de nuevo, a las yerbas de las islas de la Vega de Colmenar<sup>63</sup>.

Cuadro 5. Importe de las yerbas y agostaderos de la real yeguada (1764-1768)<sup>64</sup>

	1764	1765	1766	1767	1768
Yerbas	35.250 reales		60.750	60.750	60.750
Agostaderos		20.780	43.377 y 26	56.359 y 7	50.693 y 16

El cambio de competencia de los reales sitios, por cédula de 24 de noviembre de 1768, al primer secretario de Estado, el marqués de Grimaldi, no trajo cambios en cuanto a la situación y organización de la real yeguada de Aranjuez<sup>65</sup>. No obstante, el aumento de la yeguada supuso, en estos años, un incremento de los gastos para su mantenimiento. Así, la provisión de trigo, paja, cebada y garbanzos para la manutención del ganado de la yeguada andaluza y napolitana y para el pienso de regalo que se había suministrado para la monta a los caballos padres y burros garañones en 1767 sumó 35.675 reales y 19 mrs<sup>66</sup>. Ese mismo año, se pagaron también al pagador de Aranjuez por las yerbas y dehesas que usaba la real yeguada para pasto 35.250 reales; asimismo, desde la tesorería se dio orden de abonar 25.500 reales que valían las yerbas del millar de la Madre vieja, la de la mitad del Val de Martín Ramón y las del prado de Caviñas, que se destinaron para ensanche de la zona de pastos, de acuerdo a la real orden de 9 de junio de 1766. Por su parte, en dicho año de 1767, se dieron al tesorero de la real Acequia del Jarama, don Francisco Fernández Pantoja, 56.359 reales y 7 mrs por los agostaderos que habían disfrutado los ganados de la real yeguada en los terrazgos de la Real Acequia.

En 1768, por su parte, se pagaron desde la tesorería a don Félix Tocados, pagador del real sitio, 60.750 por las yerbas y ampliación de pastos para la real yeguada. En este año, además, la provisión de trigo, paja,

---

<sup>63</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 598, exp. 3.

<sup>64</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 148 y caja 595, exp. 5.

<sup>65</sup> M<sup>a</sup> Victoria López-Cordón Cortezo, "Los sitios reales en tiempos de Carlos III", en *Librosdecorte*, 17 (2018), p. 132.

<sup>66</sup> AGP. Registros, libro 1.464.



cebada y garbanzos para la manutención del ganado de la yeguada española y napolitana y para el pienso del regalo que se había suministrado para la monta a los caballos padres y burros garañones se incrementaría a 45.464 reales y 14 mrs, mientras que lo que se dio al tesorero de la Real Acequia del Jarama bajó ligeramente a los 50.693 reales y 16 mrs por los agostaderos<sup>67</sup>. En 1769, a su vez, se volvió a incrementar los gastos en el mantenimiento de los animales. La provisión de trigo, paja, cebada y garbanzos y el pienso del regalo para la monta de los caballos padres y burros garañones sumaba 60.000 reales (1.890 fanegas de cebada, 13.032 arrobas de paja, 50 fanegas de trigo y 52 arrobas de garbanzos). Por su parte, en este año, las yerbas se mantuvieron, ya que se dio orden de pagar al pagador 60.750 reales, mientras que las cantidades libradas para los agostadores bajaron a 52.393 reales y 16 mrs. En 1770, el vecino de Ontígola, Manuel Encinas, entregó a la real yeguada 690 quintales de verde para el refresco de las muletas y burros garañones, por lo que se le pagó, a comienzos de 1771, 6.090 reales de vellón<sup>68</sup>. En este año, por su parte, las yerbas arrendadas para pastos se mantuvieron como en los años anteriores, si bien, desde la tesorería se tuvieron que dar a Manuel Laguna, depositario de los caudales del Caz de la Vega de Colmenar, 17.900 reales que en virtud de la real orden de 16 de febrero de 1770 se tomaron en las islas de Colmenar. El 3 de agosto de 1771, el duque de Medina Sidonia, daba orden a la tesorería para que se librasen en las rentas provinciales de Ocaña los 40.000 reales que se consideraban necesarios para la provisión de paja y cebada para la real yeguada, de acuerdo a la memoria del veedor de 27 de julio. En este año, en verano la real yeguada pastó en la Dehesa de la Higuera, de don Manuel Martín Navarro, vecino de Borox, para lo que el 11 de enero de 1772, el duque de Medina Sidonia dio orden a la tesorería para que se le pagasen los 3.150 reales oportunos. Con todo, las cantidades que se consignaban y las reales que se gastaban generaban retornos a la real hacienda. El 9 de abril de 1773, don Manuel Petriz y Manrique reclamaba a don Juan Antonio de Herrera, comisionado para el gobierno de las reales yeguas desde febrero de 1764, que reintegrase a la real hacienda los 25.237 reales y 28 mrs, así como 52 arrobas de garbanzos, 580 fanegas y 5 celemines y medio de cebada y 1.688 arrobas de paja de los alcances que tuvo desde 1765 hasta 1771 en el mantenimiento de la real yeguada<sup>69</sup>.

---

<sup>67</sup> AGP. Registros, libro 1.464.

<sup>68</sup> AGP. Registros, libro 1.464.

<sup>69</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 152, exp. 1.

#### 4. La real yeguada en el último cuarto del siglo XVIII

Los cambios que conoció la real yeguada en las décadas centrales del siglo XVIII supuso un incremento de la misma. En 1772, Antonio Ponz apreciaba las yeguas de raza napolitana, holandesa y suiza que se destinaban a ser caballos de coche y le llamaba la atención, asimismo, la presencia de vacas de varios colores, de raza española, holandesa y suiza; bueyes y caballos en el Cortijo; y, la presencia de búfalos de carga y de perezosos camellos<sup>70</sup>. El importante número de animales en el real heredamiento obligó al monarca a solicitar un padrón, en 1771, de los propietarios que tienen tierras de riego en Aranjuez<sup>71</sup>.

Don Juan Antonio de Herrera, por relación de 13 de enero de 1775, informaba que recibió 70.000 reales, de don Francisco de Montes, tesorero general, por libramientos de don Juan Francisco de Garaicoechea, veedor general de la caballeriza, para la compra del trigo, cebada, paja y garbanzos para el mantenimiento de los animales de la real yeguada en 1774, si bien, el gasto real fue de 60.596 reales, por la compra de 60 fanegas de trigo, 2.750 de cebada, 25.913 arrobas de paja y 50 arrobas de garbanzos (la diferencia estaba en 180 fanegas menos de cebada). En 1774 el coste de los agostaderos en la Acequia del Jarama fue de 50.693 reales y 16 mrs, de acuerdo a la información que remitió don Francisco Javier Dorado, contador fiscal e interventor de la Acequia, y de 6.900 por los agostaderos del Cortijo de don Cristóbal Canosa y de la Dehesa de Torrique. En este año, se tuvieron que pagar, también, 78.762 reales y 17 mrs por las yerbas en Aranjuez<sup>72</sup>.

Un año más tarde, el comisionado solo recibió 40.475 reales del tesorero general, mientras que el gasto fue de 41.419 reales y 20 mrs en 60 fanegas de trigo, 1.858 fanegas de cebada, 14.000 arrobas de paja y 63 arrobas de garbanzos, produciéndose un alcance para la real hacienda de 944 reales y 20 mrs. El coste de los agostaderos, en 1775, fue de 62.043 reales y 16 mrs (52.443 reales y 16 mrs por los terrazgos en la Acequia del Jarama, 3.700 reales por la Dehesa de la Higuera, 1.500 por los agostaderos del cortijo de don Cristóbal Canosa, 1.000 por los de Julián García y 3.400 por los de la Dehesa de Torrique, en la villa de Ocaña). El precio de las yerbas de Aranjuez donde estaba la real yegua-

---

<sup>70</sup> Antonio Ponz, *Viage de España*, Madrid, don Joaquín Ibarra, 1772, pp. 241-242.

<sup>71</sup> Luisa Utanda Moreno, "Factores físicos y desamortización en la vega de Aranjuez", *Estudios Geográficos*, 41, 158 (1980), p. 75.

<sup>72</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 17, exp. 1.

da supuso, dicho año, 78.762 reales y 17 mrs (es decir, lo mismo que el año anterior)<sup>73</sup>.

En 1777, por su parte, Juan Antonio de Herrera recibió de la tesorería 49.920 reales mientras que el gasto fue de 43.948 reales por la compra de 74 fanegas de trigo, 2.090 de cebada, 16.000 arrobas de paja y 72 arrobas de garbanzos. Por lo que se debería de devolver a la tesorería 5.972 reales. Se pagaron por los agostaderos de la Acequia del Jarama, 60.893 reales y 6 mrs, así como 1.200 por los agostaderos de Cristóbal Canosa y otros 3.300 por los de la Dehesa de Torrique. Un año más tarde, el 11 de julio, se dieron a don Juan Antonio de Herrera 44.308 reales y 18 mrs, a lo que se tenía que sumar los 5.972 reales que quedaron sin gastar del año anterior, lo que sumaba 50.280 reales y 18 mrs. El gasto de dicho año supuso 44.946 reales y 4 mrs por 69 fanegas de trigo, 1.985 de cebada, 12.500 arrobas de paja y 65 ce garbanzos. En este año, el gasto de la monta de los caballos y de los burros garañones fue de 6.655 reales<sup>74</sup> y la yeguada Española, a cargo del mariscal Antonio Gómez, tenía un total de 619 animales; de los que 147 eran yeguas de monta, 107 yeguas para parir, 50 potras de 3 años, otras tantas de 2 años, así como 47 potras de un año y yeguas ateras, 55 potros de 2 años, 60 potros de un año y 53 potras y 50 potros nacidos en dicho año (véase cuadro 6)<sup>75</sup>.

En 1783, el número aumentó ligeramente a 639. Así, había 166 yeguas de monta, 120 para parir, 17 potras de 3 años, 44 de dos y 66 de uno, 31 potros de 2 años, 10 potros para coches de 2 años, 41 potros de primer año, 20 potros de primer año para coche, 9 caballos de silla y 64 potras y 51 potros nacidos. En dicho año, la yeguada napolitana era más reducida, sumaba 218 cabezas: 64 yeguas de monta, 32 para parir y 64 con crías, 8 potras de 3 años, 19 de dos y 17 de primer año, así como 14 caballos ateros. Para estos animales se libraron 36.007 reales para la compra del trigo, cebada, paja y garbanzos necesarios para el mantenimiento de los animales, si bien se gastó solo 22.237 reales y 10 mrs<sup>76</sup>. Este año, en los días 17 y 18 de enero, se marcaron en la casa de monta de Sotomayor 31 potros y 44 potras de silla y 10 potros y 19 potras de coche, mientras que en Villamejor se hicieron 12 mulas, 21 machos y 2 caballos, hijos del recelo<sup>77</sup>.

---

<sup>73</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 17, exp. 1.

<sup>74</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 150, exp. 1.

<sup>75</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 17, exp. 1.

<sup>76</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 151, exp. 1.

<sup>77</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 313, exp. 1.

En 1784, por su parte, había 248 en la yeguada napolitana, aumentando con respecto al año anterior: 61 yeguas de monta, 39 para parir y 78 con crías, así como 19 potras de 3 años, 17 de dos y 19 de primer año y 15 caballos ateros<sup>78</sup>. En Aranjuez, de acuerdo a la relación de Petronilo Carabantes, también había ganado normando: un caballo padre de 14 años, la yegua Lucera de 14 años, la yegua Bandolera de 14 años, la yegua Comediante de 10 años, la yegua Estudianta de 4 años, la yegua Boticaria de 4 años, la yegua Platera de 3 años, así como la Serrana; además de 4 potras, 2 potros y 2 potras mamonas<sup>79</sup>. En este año, el 27 de abril, se marcaron en Sotomayor 50 potros y 63 potras de silla y 17 potros y 19 potras de coche<sup>80</sup>.

Cuadro 6. Animales de la yeguada andaluza entre 1775 y 1784<sup>81</sup>

Año	Yeguas de monta	Yeguas parias	Potras que han cumplido 4 años	Potras que han cumplido 3 años	Potras de 2 años	Potras de 1 año, incluyendo las yeguas ateras	Potras nacidas en el año	Potros que han cumplido 2 años	Potros de coches que han cumplido 2 años	Potros de coches que han cumplido 1 año	Potros de 1er año	Potros nacidos	Caballos de silla y ateros	Total
1775	154	114		28	43	46	60	43		12	53	49		600
1776	151	101		42	46	59	53	52	6	9	56	48		623
1777	152	89		43	53	57	45	42	2	14	44	39	9	590
1778	147	107		50	50	47	53	55			60	50		619
1779	164	105		49	41	56	40	34	11	12	50	49	14	616
1780	155	41	43	38	46	40	19	45	11	44	25	17		524
1781	186	88		45	34	23	82	40	13	13	17			540
1782	179	109		33	18	50	58	17	3	10	32	42	10	366
1783	166	120		17	44	66	64	31	10	20	41	51	9	639
1784	165	114		43	56	62	48	39	18	10	49	65	12	672

Paulatinamente, las tres yegudas fueron aumentando su número y la cría fue en aumento. Así, en 1784, por ejemplo, se libraron 8.940 re-

<sup>78</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 17, exp. 2

<sup>79</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.

<sup>80</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 313, exp. 1.

<sup>81</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 16, exp. 2, caja 17, exps. 1 y 2.

ales de vellón por el verde y cardo que suministró Julián Franco para los muleros de destete y burros garañones de Villamejor, así como 78.762 reales y 17 mrs al veedor de la caballeriza por todas las yerbas destinadas en el real sitio para el pasto de la real yeguada, con otras yerbas del Soto de la Villa de Oreja y Sotillo de la de Ocaña. Además de 118.590 reales para el mantenimiento de los animales de los tres cuarteles; si bien, solo se gastaron, de acuerdo al papel del veedor de 21 de diciembre, 71.023 mrs. Dos años más tarde, en 1786, se libraron 3.630 reales de vellón a Paz Díaz, vecina de Añover de Tajo, por el cardo y verde que se suministró para el refresco que se dio en noviembre a los burros garañones y muleros de destete de la yeguada de Villamejor; así como, 74.130 reales y 16 mrs por la paja, trigo y cebada que se compraron y 78.762 reales que se libraron a disposición del veedor general, don Ramón de Egurquiza, para las yerbas que se destinaban en Aranjuez a la real yeguada<sup>82</sup>.

Por ello, en 1793, de acuerdo al informe de Ignacio Abadía, la real yeguada sumaba 1.673 cabezas (cuadro 7)<sup>83</sup>. Este año, por falta de agostaderos, se solicitaba incesantemente al monarca que dejase pastar a las yeguas de coche en las praderas inmediatas a las de Doce Calles, el Rebollo y Embocador; si bien éstos, como señaló el comisionado de las reales yegudas, don Clemente Pedro Tocador, se destinaban a la Casa de Vacas y hatos de ovejas<sup>84</sup>.

Asimismo, en 1793, ante el aumento de la yeguada, se produce una ordenación de la cabaña de animales del real sitio. El 29 de junio, se daba orden para reducir el número de búfalos que había en Villamayor a 43 hembras y 10 machos y que se vendiese el sobrante (a comienzos de año había 87 machos y 140 hembras)<sup>85</sup>. También se había reducido en casi tres partes las vacas y bueyes, como se desprende, de la solicitud de 2 de octubre, de Pablo Boutelou, cuando pedía poder ocupar parte del espacio que estos animales habían dejado con las carretas y bueyes a su cargo, que eran para el jardín del Sotillo y de Primavera, y que estaban en la Plaza de Toros, la cual se quería derribar<sup>86</sup>.

En estos años, el triunfo del criterio de rentabilidad económica y patrimonialista marcaría la línea seguida desde la corte, entre otros fren-

---

<sup>82</sup> AGP. Registros, libro 1.464.

<sup>83</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251 y Reinados, Carlos III, caja 151, exp. 1.

<sup>84</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.

<sup>85</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.

<sup>86</sup> El 27 de octubre de 1793 el conde de Castrejo dice que se hiciese. AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.

tes, en la gestión y posesión del patrimonio real, así como de los bienes eclesiásticos y concejiles<sup>87</sup>. La puesta en valor o venta de los bienes mencionados podrían generar ingresos a la corona y paliar la situación de deuda, que se había generado tras acudir al préstamo y al desarrollo de los vales reales<sup>88</sup>. Se generó un debate sobre que hacer, entre otras cuestiones, con el real patrimonio. Así, el 16 de enero de 1794, se establecía el primer fondo de amortización y la Junta de Medios, compuesta por el conde de Cañada, el marqués de Iranda y el marqués de Hormazas, que propuso la venta de bienes raíces de las fundaciones que se habían constituido para la redención de cautivos y el socorro de peregrinos, así como de las fincas de la corona que no usaba y de los maestrzgos y encomiendas militares. En este proyecto Aranjuez no se contemplaba, ya que era un espacio real que no solo permitía mantenerse, sino que también generaba beneficios a los que podía acudir la hacienda real para cubrir otros gastos<sup>89</sup>.

Además, el 27 de marzo de 1797, don Pedro Varela Ulloa, secretario de Estado y del Despacho Universal de la Hacienda, en un momento de conflicto con Inglaterra, presentó al monarca un informe en que le señalaba que los gastos eran muy superiores a los ingresos, por lo era necesario rentabilizar el patrimonio: “tiene en varias provincias de España [el rey] bienes y posesiones que ni le producen lo que debían producirle, ni disfruta aquellas ventajas la agricultura que debía disfrutar. Tales son, varias casas y sitios reales que ya V.M. no habita ni disfruta inmediatamente, como sucede en Valladolid, en la vega de San Fernando, en el cerro del Grullo, en Sevilla, en la Albufera y su dehesa de Valencia y en otros terrenos y baldíos que ya por sucesión de sus reales progenitores, ya por el derecho de mostrencos han recaído en la corona. Estos bienes que solo en Valencia, según estoy informado, podrán ascender a un capital de 30 millones de reales...”<sup>90</sup>.

---

<sup>87</sup> Marta Frieria Álvarez, *La desamortización de la propiedad de la tierra en el tránsito del Antiguo Régimen al Liberalismo (La desamortización de Carlos IV)*, Gijón, 2007, pp. 35-51 y Richard Herr, “Hacia el derrumbe del Antiguo Régimen: crisis fiscal y desamortización bajo Carlos IV”, *Moneda y Crédito*, 118 (1971), pp. 37-100.

<sup>88</sup> Francisco Tomás y Valiente, *El marco político de la desamortización en España*, Barcelona, Ariel, 1977, pp. 31-37.

<sup>89</sup> José Canga Argüelles, *Diccionario de hacienda: en aplicación a España*, Madrid, [s.n.], 1833, vol. I, pp. 46-47. Disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/diccionario-de-hacienda--con-aplicacion-a-espana/>

<sup>90</sup> La gran mayoría de estos bienes aparecerían en diferentes momentos como bienes enajenables de la corona. AHN. Estado, libro 11. Otros proyectos similares en estos

Este proceso, en Aranjuez, como en otros sitios reales, supuso la realización de unas nuevas ordenanzas para mejorar la gestión, conservación y producción. Estas, que se dieron, el 31 de mayo de 1795, se realizaron por “los muchos abusos que se han introducido en la administración y gobierno de mis sitios reales”<sup>91</sup>. En las mismas, apenas hay indicaciones a la real yeguada, pero se indica que todas las huertas y posesiones se darán en arrendamiento al mejor postor, a excepción de la Casa de Vacas, Yeguas y Jardines, con sus pastos y arbolado<sup>92</sup>.

---

años y en la línea desamortizadora, Marta Frieria Álvarez, *La desamortización de la propiedad de la tierra en el tránsito del Antiguo Régimen al Liberalismo*, pp. 68-69.

<sup>91</sup> *Ordenanzas para el gobierno del real sitio de Aranjuez*, Madrid, Doce Calles, 1989.

<sup>92</sup> Un estudio de la misma en M<sup>a</sup> Ángeles Tojas Roger, “Las ordenanzas de Aranjuez en los siglos XVI a XVIII: referentes documentales para la historia y la arquitectura del Real Sitio”, *Anales de Historia del Arte*, 6 (1996), pp. 144 y ss.

Cuadro 7. Relación de animales en 1793 en Aranjuez<sup>93</sup>

	Crias de este año		Crias de un año		Crias de 2 años		Crias de 3 años		Caballos atreos	Bumos ganafiones	Crias de este año		Crias de un año		Crias de dos años		Crias de tres años		Crias de cuatro años	
	Potros	potras	Potros	potras	Potros	potras	potros	potras			mulas	machos	mulas	machos	mulas	machos	mulas	machos	mulas	machos
Yeguas de 4 años arriba	100	74	54	38	84	52	36	30	4											
Yeguada andaluza a cargo de Juan Diego González	44	37		33		34		22	2											
Yeguada napolitana a cargo de José Chuchero		2		2					10	13		39	34	20	27	18	16	18	15	18
Yeguada para mulas al cargo de Alfonso Galiano	144	113	54	71	84	86	56	52	16	13		39	34	20	27	18	16	18	15	18
Total	734	544	113	113	184	186	112	112	30	26		124	100	60	71	50	50	50	45	50

	Bumos	Bumas para leche	Buchas
Yeguada andaluza a cargo de Juan Diego González			Buchas
Yeguada napolitana a cargo de José Chuchero			
Yeguada para mulas al cargo de Alfonso Galiano	1	10	3
Total (1673)	1	10	3

<sup>93</sup> AGP. AP. Aranjuez, caja 14.251.



**Anexo 1.** Relación de los yegüeros de Aranjuez que había en Sotomayor y Villamejor, a 10 de agosto de 1786<sup>94</sup>.

Yegüeros de Sotomayor

- Francisco Ibáñez, yegüero de numero
- Antonio Gómez Bedmar
- Miguel Ibáñez
- Pedro Sarmiento
- Cristóbal Gómez Bedmar
- Manuel Marchal
- Juan García de la Mancha
- Agustín de la Torre
- Cristóbal Gómez
- Juan Sánchez
- Antonio Sánchez
- Manuel Pascual
- Gregorio Pascual

Yegüeros jornaleros

- Manuel Villén
- Víctor Moreno
- Manuel Olmedo
- Diego Gutiérrez
- Víctor García Gango
- Manuel Sánchez
- Rafael Blanco
- Antonio García
- Manuel López
- Manuel Alonso

Yegüeros de Villamejor

- José Sánchez
- Ramón Fernández
- José Díaz
- Gabriel Escribano
- Ángel Ortega, supernumerario

---

<sup>94</sup> AGP. Reinados, Carlos III, caja 313-1, carpeta reales yegüadas.



## CONTRATOS DE CARRUAJES PARA LA OLIGARQUÍA ECIJANA. SIGLOS XVI-XVII

Gerardo GARCÍA LEÓN  
Marina MARTÍN OJEDA

Desde la más remota antigüedad la utilización de vehículos de ruedas tirados por caballos o bueyes estuvo reservada a reyes, dignatarios y a una élite exclusiva y privilegiada. Estos carruajes se relacionaban con la pompa, el lujo y el ámbito ceremonial, y su empleo se destinaba a la guerra, a dar solemnidad a las procesiones reales y religiosas, a las carreras y a los viajes de los difuntos nobles al más allá<sup>1</sup>.

Las primeras evidencias conocidas sobre la presencia de carruajes en Écija se hallan en una estela tartésica del Bronce Final, que ha sido fechada entre los siglos IX y VIII a. C. Aparecida al sur del término municipal, la pieza arqueológica muestra la representación de un guerrero con sus armas junto a un carro de cuatro ruedas, al que se hallan fijadas dos figuras esquemáticas de caballos. El origen de estas estelas ha sido relacionado con los procesos de sedentarización y control del territorio, cuya explotación quedaba reservada a un grupo de parentesco organizado en torno a un líder que, de este modo, hacía ostentación de su estatus y de su capacidad guerrera, en la que el carruaje desempeñaba un rol fundamental<sup>2</sup>.

En la Edad Media la utilidad bélica del carruaje sufrió una marcada decadencia. El uso de carros y carretas quedó relegado casi exclusiva-

---

<sup>1</sup> Fernando Quesada Sanz. "Carros en el antiguo Mediterráneo: de los orígenes a Roma". *Historia del carruaje en España*, Madrid, 2005, pp. 16-71.

<sup>2</sup> Aurelio Padilla Monge. Eduardo Valderrama Juan. "Estela del Bronce Final hallada en el término de Écija (Sevilla)" *Spal* 3 (1994), pp. 283-290.

mente al acarreo de materiales de construcción y productos agrícolas, siendo rara su presencia en las grandes rutas comerciales<sup>3</sup>. En el siglo XVI, en especial en su segunda mitad, el carruaje fue progresivamente adquiriendo relevancia. En Écija su creciente empleo, como resultado de la expansión económica y del crecimiento demográfico y urbanístico experimentado por la ciudad en la referida centuria, propició la promulgación de ordenanzas municipales reguladoras de la circulación urbana, datando de 1533 la primera localizada<sup>4</sup>.

El aludido crecimiento demográfico y expansión económica de la Écija del quinientos hunde sus raíces, sin lugar a dudas, en el papel jugado por esta ciudad en la organización fronteriza<sup>5</sup>, antes y después de la conquista de Granada. La finalización de la guerra devolvió seguridad a la vida en las haciendas y cortijos de su término municipal. La zona meridional del territorio, libre ya de incursiones y algaradas, incrementó su productividad y la prosperidad de la oligarquía terrateniente que la controlaba<sup>6</sup>. Paulatinamente la ciudad se convirtió, a lo largo de los siglos XVI y XVII, en uno de los principales centros de producción agrícola<sup>7</sup> y en uno de los más poblados núcleos de la Baja Andalucía. De hecho, en ambos siglos siempre rebasó los 20.000 habitantes<sup>8</sup>, cifra en la que solo se vio superada por Sevilla y Córdoba, así como por Cádiz desde principios del XVIII<sup>9</sup>.

Como era lógico, por razones geográficas y socioeconómicas, durante el siglo XVI Écija se benefició del influjo favorable que, desde el Nuevo Mundo, llegaba a Sevilla e irradiaba hacia toda Andalucía. Su situa-

---

<sup>3</sup> Elisa Ferreira Priegue. "Saber viajar. Arte y técnica del viaje en la Edad Media". *IV Semana Estudios Medievales*. Nájera, 1993.

<sup>4</sup> Marina Martín Ojeda. *Ordenanzas del concejo de Écija (1465-1600)*. Écija, 1990, pp. 262-264 y 359

<sup>5</sup> Paulina Rufo Ysern. "La participación de Écija en la guerra de Granada". *Historia, Instituciones, Documentos*, nº 21 (1994), pp. 423-452.

<sup>6</sup> Antonio Domínguez Ortiz. "Écija en el inicio de la Modernidad". *Actas del III Congreso de Historia "Écija en la Edad Media y el Renacimiento"*. Sevilla, 1993, p. 543.

<sup>7</sup> Pierre Ponsot. *Atlas de historia económica de la Baja Andalucía: siglos XVI-XIX*. Sevilla, 1986, pp. 431-440.

<sup>8</sup> Michel Drain. Pierre Ponsot. "Les paysages agraire de l'Andalousie occidentale au debut du XVIe siècle d'après l'itinéraire de Hernando Colón". *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 2, 1 (1966), p. 89. Ponsot, Pierre. *Atlas de historia económica... Ob. cit.*, p. 77). Juana Gil-Bermejo García. "Écija en la primera mitad del siglo XVII: notas demográfico-económicas". *Andalucía Moderna (siglos XVI-XVII)*. *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, tomo II, Córdoba, 1978, p. 52. M<sup>a</sup> Luisa Candau Chacón. *Iglesia y sociedad en la campiña sevillana. La vicaría de Écija*. Sevilla, 1986, p. 87.

<sup>9</sup> Pierre Ponsot. *Atlas de historia económica... Ob. cit.*, pp. 104-116.

ción estratégica en el camino principal que iba de Sevilla a Córdoba, unida a las posibilidades de negocio que ofrecía la apertura de un nuevo y amplio mercado para los productos agrícolas que se cultivaban en su término y para la lana que se lavaba en sus lavaderos<sup>10</sup>, permitieron que en pocos años unas cuantas familias poderosas fueran alcanzando un estatus económico privilegiado.

Este pequeño sector de la sociedad, gracias a las riquezas acumuladas, pronto comenzó a demandar productos artísticos y suntuarios, más acordes con la transformación del ideal de caballero en ideal de cortesano experimentado conforme avanzaba la segunda mitad del siglo XVI. Al mismo tiempo la expansión económica y demográfica del referido siglo auspició el crecimiento urbanístico y, con él, la movilidad. El coche se convertirá así en un bien suntuario de primer orden, en un preciado objeto de diferenciación social, que incluso favorecerá la competitividad entre las clases privilegiadas, siendo relativamente frecuentes las noticias sobre la posesión de uno o varios coches por destacados miembros de la oligarquía local desde la última década del siglo XVI, pero sobre todo durante el XVII, como veremos a continuación.

## 1. Notas sobre el uso de carruajes en Écija durante los siglos XVI y XVII

En una reciente publicación, donde hemos dado a conocer una amplia colección de documentos inéditos sobre la Historia del Arte en Écija<sup>11</sup>, se recogen multitud de testimonios de encargos artísticos de diversa índole y de carácter privado que poseen un común denominador: el alarde del lujo y la ostentación pública, como máximos exponentes de la pertenencia de estos clientes a la cima más elevada de la escala social. En especial, nos interesa ahora destacar los documentos relacionados con la

---

<sup>10</sup> De hecho los lavaderos de lana, que jalonaban el Genil, convirtieron a Écija, ya desde el último tercio del siglo XVI, en eje entre el comercio europeo y el americano. Dicho comercio pronto fue monopolizado por flamencos avocados en Écija que actuaban como agentes de otros más poderosos afincados en Sevilla. Los lavaderos ecijanos y cordobeses garantizaban la calidad de la lana lavada, hasta el punto de que solo podía ser exportada a Indias la procedente de ellos (Enriqueta Vila Vilar y Antonino Vidal Ortega. "El comercio lanero y el comercio trasatlántico: Écija en la encrucijada". *Actas del VI Congreso de Historia "Écija y el Nuevo Mundo"*. Écija, 2002, pp. 57-67).

<sup>11</sup> Gerardo García León y Marina Martín Ojeda. *Écija Artística. Colección documental, siglos XVI y XVII*. Sevilla, 2018.

creación de medios de transporte personal, como literas, coches y carrozas, sin olvidar las sillas y los adornos y pertrechos para caballos y mulas. La proliferación de este tipo de encargos debe relacionarse con el importante aumento del poder adquisitivo de las clases privilegiadas que se detecta en Écija a fines del siglo XVI.

Fruto de la ya citada mejora de la economía de los poderosos fueron las numerosas mansiones privadas que por estos años se construyeron o remozaron, y las fundaciones conventuales que, en poco tiempo, duplicaron la presencia de órdenes religiosas en la ciudad. Por su parte, en estos años el municipio llevó a cabo importantes obras públicas e infraestructuras básicas para la población que mejoraron los servicios y el ornato público. Una de las medidas tomadas por el Ayuntamiento de Écija fue la decisión de construir en 1578 una alameda pública en una zona abandonada que existía junto a la margen izquierda del río Genil, muy próxima a las primeras casas del casco urbano<sup>12</sup>. Este paseo, dedicado al esparcimiento ciudadano, estaba dotado con fuentes de piedra y arbolado, convirtiéndose en uno de los primeros parques públicos que existieron en Andalucía, solo precedido por la sevillana Alameda de Hércules, que había sido construida cuatro años antes<sup>13</sup>. Al igual que ocurriera con su precedente sevillano y con las de otras ciudades españolas y americanas, es muy probable que la alameda de Écija también fuera escenario habitual de los paseos de coches y carruajes, que pronto se convirtieron en una de las diversiones preferidas de los caballeros y gente principal del lugar<sup>14</sup>.

Como era frecuente en los siglos XVI y XVII, para realzar la presencia opulenta de sus dueños en los actos públicos, los caballos de los poderosos eran adornados con ricas monturas, lujosos arreos y otras labores de guarnicionería, así como con magníficos y costosos bozales y jaeces. Podemos mencionar, como ejemplos significativos, el caso del ecijano Alonso Portocarrero, que en 1566 contrató al platero local Francisco de Sarria, para que fabricase un bozal de plata con molduras, mascarones, cadenas y campanillas para su caballo<sup>15</sup>. Especial relevancia debieron

---

<sup>12</sup> Abilio Aguilar Diosdado y Gerardo García León. *Reseña histórica del Paseo de San Pablo de Écija*. Écija, 1988.

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Álvaro Recio Mir. “Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”. *Anuario de Estudios Americanos*, 72,2 (2015), pp. 515-543.

<sup>15</sup> Archivo de Protocolos Notariales de Écija (A.P.N.E.), leg. 220, fol. perdida, escritura de 10-septiembre-1566. El bozal tendría un precio de 315 reales, incluidos los materiales y la mano de obra del platero.

poseer los bozales encargados en 1578 por Luis de Guzmán o por Luis Venegas de Henestrosa, de los que solo poseemos referencias indirectas<sup>16</sup>. También citaremos en este apartado el caso de Antonio González de Aguilar, alférez mayor de Écija, que en 1603 compraba a Diego de Toledo, mercader vecino de Córdoba y estante en Écija, dos jaeces de plata "*de martillo*" con sus mochilas bordadas con reatas de oro y plata, en colores azul y carmesí; las piezas, que estaban dotadas con cabezadas, espuelas, estribos y sustentantes de plata, alcanzaron un precio de 5.000 reales<sup>17</sup>. Si bien el más costoso de todos los que hemos documentado es el jaez de oro incluido en el inventario de bienes practicado en 1598, a la muerte de Francisco de Aguilar y Córdoba, que fue rematado en pública almoneda a Francisco de Henestrosa por 10.000 reales<sup>18</sup>.

Las sillas de montar también podían ser piezas muy exquisitas, en armonía con el resto de los adornos que se colocaban a los caballos. En 1593 Alonso de Zayas contrató con Francisco Toribio el viejo, maestro sillero vecino de Écija, la ejecución de una "*silla de brida de cordován, guarneçida con tres faxas de cordován y su balençiana, respuntadas las faxas con seda, acavada con toda perfeçión*" por 100 reales<sup>19</sup>.

Aunque no existen estudios sobre el coste de la vida en Écija en estos momentos, podemos ofrecer algunos datos representativos que servirán para comprender mejor el desmesurado precio que alcanzaban estos adornos para un caballo: entre 1599 y 1600 un maestro albañil ganaba al día 5 reales, mientras que el peón recibía por su trabajo 2,5 reales; en esos mismos años la libra de carnero se vendía por 1,5 reales, la de cerdo, por un real y 17 maravedís y la de vaca, por 28 maravedís; un poco antes, en 1585, la fanega de trigo costaba 26 reales; en 1580 la arroba de aceite valía

<sup>16</sup> A.P.N.E., leg. 3868, índice de escrituras otorgadas en 1578 ante Antonio Trapel. Las mencionadas escrituras no se conservan en la actualidad.

<sup>17</sup> A.P.N.E., leg. 966, fol. perdida, escritura de 24-noviembre-1603. Más información sobre este tema en Francisco A. Rivas Rivas "La jerarquización social y el coste de la vida: caballeros, arreos y caballos en la Écija del siglo XVI. Notas para su estudio". *Actas del VII Congreso de Historia "Écija economía y Sociedad"*. Écija, 2005, pp. 15-28.

<sup>18</sup> A.P.N.E., leg. 875, s.f., escritura de 23-septiembre-1598. Los jaeces estaban fabricados con nobles materiales y, durante el siglo XVI, gozaron de gran fama los que fueron realizados en Córdoba para Felipe II y varios miembros de la familia real. Para comprender el alto valor que estas manufacturas realizadas por borbadores y plateros podían alcanzar, véase Juan Aranda Doncel. "Caballos y artes suntuarias en la Córdoba de los siglos XVI y XVII". *Las caballerizas reales y el mundo del caballo*. Córdoba, 2016, pp. 129-166.

<sup>19</sup> A.P.N.E., leg. 738, ff. 1.256r-v.

6 reales y 8 maravedís; así mismo, en 1581 un pollo costaba un real y una gallina, 4 reales<sup>20</sup>.

Pero, sin lugar a dudas, los coches y carruajes eran los elementos que gozaban del mayor carácter suntuario, máximo exponente de la ostentación pública en la época que, por su altísimo valor económico, constituían un instrumento perfecto de diferenciación social. Sobre diversas cuestiones relacionadas con la ejecución, compra, venta y alquiler de coches y carruajes, el Archivo de Protocolos Notariales de Écija contiene un gran número de documentos que testimonian la alta estima que las élites poderosas concedían a este medio de transporte exclusivo, que permitía la exhibición pública de su poder y evidenciaba una posición en la escala social que muy pocos podían disfrutar. Muchos de estos encargos localizados, fueron realizados por un mismo artífice, llamado Andrés Díaz de la Rosa. Este carpintero de origen cordobés aparece documentado trabajando en Écija a partir de 1600, llevando a cabo, además, notables realizaciones artísticas en varias iglesias, conventos y residencias privadas de la ciudad.

Desde la segunda mitad del siglo XVI es muy frecuente la aparición de carruajes, sillas y literas en los inventarios de bienes de algunos de los más destacados miembros de la oligarquía ecijana. Aunque la presencia de estos objetos de lujo es constante en la práctica totalidad de los documentos consultados, como ejemplos significativos podemos citar que, en 1590, el inventario de bienes pertenecientes a Antonio Fernández de Montemayor, alcalde mayor de la ciudad, incluye "*una silla de mano bajuela*", sobre la que no se aporta tasación económica<sup>21</sup>. Por otro lado, en la relación de bienes asignados a Ana de Henestrosa, hermana del noveno señor de Turullote, tras la muerte de su esposo el regidor Alonso Sánchez de Henestrosa, hallamos en ese mismo año 1590 "*una sylla de muger con sus cortinas de damasco carmesy y halamares de seda*", que aparece valorada en 400 reales<sup>22</sup>. En 1627, tras la muerte de Ana de Henestrosa, aún se conservaban en su domicilio los hierros de la estructura de esta silla de manos<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> A.P.N.E., leg. 465, f. 527r; leg. 571, f. 1.278r; leg. 882, ff. 1.476r-1.486r. Para conocer un completo y detallado arancel de los precios que tenían los principales artículos de consumo en Écija, así como de los salarios y jornales que se cobraban en la ciudad en el año 1627, véase A.M.E., leg. 938, ff. 678r-704v.

<sup>21</sup> Archivo del Marqués de Peñafior (A.M.P.), leg. 317.

<sup>22</sup> A.M.P., leg. 5, doc. 20.

<sup>23</sup> A.M.P., leg. 6, doc. 22.



En 1605, cuando se hacía la partición de bienes tras la muerte del citado señor de Turullote, Francisco Álvarez de Henestrosa, se hallaron en su residencia una carroza forrada de terciopelo carmesí con sus guarniciones, valorada en 3.300 reales, "*un çestón con sus ruedas*", tasado en 2.299 reales, y un coche forrado de tafetán amarillo, "*sin ruedas ni ade-reço*", apreciado en 200 reales<sup>24</sup>. Así mismo, en 1607, en la hijuela de los bienes que correspondieron a Luis de Aguilar Ponce de León y Henestrosa, señor de Gallape, hallamos descritos y valorados "*un coche de raso carmesí biejo, en quatroçientos reales, y una litera de terçiopelo negro, con sillones, baras y cortinas de damasco, seteçientos reales*"<sup>25</sup>. En la testamentaría del regidor Sancho de Rueda, efectuada entre 1624 y 1625, aparecen también "*un coche de tafilete pespuntado*", "*una litera con sus sillas, baras y guardapolbos de caminos*" y "*una silla de manos de damasco carmesí con alamares e fluecos de oro*" que en total fueron tasados en 1.032 reales<sup>26</sup>.

En las capitulaciones matrimoniales firmadas en 1625 entre María Guerrero y Girón, señora de las villas de Montejaque y Benaoján, y su futuro yerno Diego Carrillo de Mendoza, caballero de la Orden de Santiago, previas al matrimonio con su hija Ana Ignacia Castrillo y Guerrero, señora de las Cuevas del Becerro, se dedica un apartado para objetos domésticos, tasado en 66.000 reales, donde se describe un lujoso legado formado por diversas piezas de platería, joyas, colgaduras de seda, tapicerías, estrados, diverso mobiliario, así como un coche con dos caballos<sup>27</sup>.

Un nuevo inventario de bienes de 1633, donde se relacionan los que pertenecieron a Luis de Aguilar Ponce de León y Henestrosa, señor de Gallape, recoge los siguientes vehículos: "*una silla de manos de terciopelo carmesí, con frangón y bisagras de oro, quarenta ducados; un coche de baqueta de Moscobia, con guarniçiones, mil y seiscientos reales; una litera de sus sillones y cortinas de damasco negro, con frangón y alama-*

<sup>24</sup> *Ibid.*, doc. 4.

<sup>25</sup> A.M.P., leg. 326.

<sup>26</sup> A.P.N.E., leg. 1390, ff. 2.142r-2.184v y leg. 1407, ff. 1.708r-1.776v.

<sup>27</sup> A.P.N.E., leg. 1405, ff. 899r-908v. Diego Carrillo de Mendoza y Ana Ignacia Castrillo Fajardo y Guerrero, señora de las villas de Montejaque y de Benaoján, fueron los padres de María Jerónima Antonia Carrillo de Mendoza, que más tarde sería la esposa de Miguel Mañana Vicentelo de Lecca y Colona, caballero de la Orden de Calatrava y alcalde mayor de la Santa Hermandad de Sevilla, gran impulsor de la hermandad sevillana de la Santa Caridad.

res de oro, ochocientos reales"<sup>28</sup>. A su vez, también sabemos que el regidor ecijano Pedro de Castrillo poseía en el momento de su muerte, acaecida en 1634, un rico patrimonio mobiliario entre el que aparecía "un coche con sus guarniciones"<sup>29</sup> y que en las negociaciones para el matrimonio concertado en 1640 entre Antonio de las Infantas, vecino de Córdoba, y María Molina de Guzmán, hija de un regidor de Écija, se incluyeron un coche con dos caballos y un esclavo cochero, entre otros diversos bienes<sup>30</sup>.

Así mismo en la escritura de dote de María Fernández de Henestrosa Aguilar y Montemayor, para su matrimonio con el conde de Arenales, que fue otorgada en octubre de 1651 y que ascendía a la importante cifra de 440.000 reales, figuraba una silla de manos para su uso personal apreciada en 3.300 reales<sup>31</sup>. Y en la partición de los bienes de Antonio de Erasó Galindo y Aguilar, realizada a partir de 1661, se incluyeron un coche nuevo, valorado en 7.000 reales, y otro viejo, tasado en 800 reales<sup>32</sup>.

Por su parte, en 1672 Juan Tomás Fernández Henestrosa, primer marqués de Peñaflores, tenía entre sus posesiones dos carrozas, una de baqueta y otra forrada en terciopelo carmesí, que estaban valoradas en 4.000 reales, y disponía también de una "litera de rúa", que fue tasada en 1.000 reales<sup>33</sup>. En 1700, tras el fallecimiento de su viuda, Inés Ana María de Aguilar y Henestrosa, formaban parte del patrimonio familiar una "estufa maltratada", un "coche maltratado" y una "litera de rúa". La tasación general de todas las piezas ascendió a 3.400 reales y fue realizada por Francisco de la Vega, maestro de coches vecino de Écija<sup>34</sup>.

Hasta aquí una sucinta enumeración de piezas documentadas en el parque móvil de algunos miembros de la oligarquía ecijana. Como ya hemos mencionado, a la posesión y utilización de carruajes, uno de los mejores símbolos suntuarios que permitían la ostentación pública de la riqueza y la posición social de sus dueños, dedicaban estos personajes, a comienzos del siglo XVII, altas cifras e importantes capitales. Pero, al poco tiempo, las medidas restrictivas tomadas por la Corona contra el exceso de lujo y los enormes gastos que el uso de los coches suponía, se

---

<sup>28</sup> A.P.N.E., leg. 1543, ff. 404r-432r; véase también A.M.P., leg. 326.

<sup>29</sup> A.P.N.E., leg. 1562, ff. 440r-448v.

<sup>30</sup> A.P.N.E., leg. 1655, fol. perdida, escritura de 2-mayo-1640.

<sup>31</sup> A.M.P., leg. 7, doc. 1.

<sup>32</sup> A.P.N.E., leg. 1964, ff. 188r-1.036v. Las diligencias de partición de bienes se inician en 1661 y se prolongan hasta 1667.

<sup>33</sup> A.M.P., leg. 7, doc. 18.

<sup>34</sup> *Ibid.*, doc. 35.

materializaron a partir de 1611 en la prohibición general de su utilización, salvo a la aristocracia cortesana, ministros y altos funcionarios reales y eclesiásticos, y otros personajes que lograran obtener un permiso especial del Consejo de Castilla. En consecuencia, desde entonces el uso del coche aumentó su valor simbólico, pues quedaba reservado para una selecta élite como privilegio exclusivo; aunque los excesos en su uso no estuvieron exentos de crítica y sátira<sup>35</sup>.

En Écija fueron varios los personajes acaudalados que obtuvieron licencia del citado Consejo para la utilización del coche con posterioridad a 1611, a tenor del importante número de contratos hallados para la ejecución de carruajes. En una de estas licencias, concedida en 1622 por el rey Felipe IV a favor de Antonio Fernández de Henestrosa Montemayor, undécimo señor de Turullote, y su esposa Elvira de Aguilar Ponce de León, se indica que se daba licencia *"para que ambos juntos, o cada uno de por sí, podáis andar en coche de dos cavallos en nuestra corte y en qualesquier ciudades, villas y lugares destos nuestros reinos y señoríos, como no sea en las ciudades de Sevilla, Granada y Victoria, con las condiciones y limitaciones conthenidas y expresadas en la pregmática que el Rey, mi padre y señor que santa Gloria aya, mandó promulgar en cinco de henero del año pasado de mil y seiscientos y once"*<sup>36</sup>. Esta licencia fue renovada en 1641<sup>37</sup>.

Sobre la ejecución, compra, venta y alquiler de coches y carruajes disponemos de un gran número de documentos que ahora se ofrecen y que evidencian la alta consideración que las clases pudientes concedían a este medio de transporte exclusivo, pues permitían la puesta en escena y proclamación pública de la riqueza y la posición social de sus poseedores, y requerían fuertes inversiones de dinero que muy pocos podían permitirse. Con independencia de los vehículos encomendados a maestros foráneos, en la mayor parte de estos casos los encargos fueron realizados a un mismo artífice. Se trataba del mencionado Andrés Díaz de la Rosa, carpintero de origen cordobés que trabajó en Écija durante la primera mitad del siglo XVII, y del que ofrecemos una breve reseña biográfica al final

<sup>35</sup> Alejandro López Álvarez. "Coches, carrozas y sillas de mano en la monarquía de los Austrias entre 1600 y 1700: evolución de la legislación". *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. LXVI, nº 224, (2006), pp. 883-908. Héctor Brioso Santos. "Vélez de Guevara y la sátira barroca: el tema de los encochados". *Actas del IV Congreso de Historia "Luis Vélez de Guevara y su época"*. Sevilla, 1996, pp. 227-336.

<sup>36</sup> A.M.P., leg. 6, doc. 17. Esta licencia había sido gestionada en Madrid por Cristóbal Félix de Eslava.

<sup>37</sup> *Ibid.*

de este estudio. No obstante, también hemos hallado algunas referencias sobre otro carpintero que desarrolló esta lucrativa actividad en Écija; nos referimos a Alonso Jiménez de Armallones, que en varios documentos aparece denominado como "*maestro de hazer coches*", entre los años 1628 y 1644<sup>38</sup>. Otro maestro de coche documentado en Écija a finales del siglo XVII fue Francisco de la Vega<sup>39</sup>.

En muchos de los contratos aparecen bien especificados los tipos de materiales que debían utilizarse en su construcción, dedicando especial atención a las maderas (álamo, fresno, nogal, etc.), los herrajes, clavazón dorada y otros elementos metálicos de sus estructuras, así como a una rica gama de elementos decorativos, en los que se desplegaba un importante repertorio ornamental. Formaban parte de estos elementos los cordobanes y cueros policromados de las guarnicionerías, que se complementaban con cintas de sedas de colores y adornos dorados, los tejidos bordados de los asientos y tapicerías interiores, los tafetanes y sedas de los cortinajes, y los diversos adornos escultóricos dorados que se añadían exteriormente a los coches, a base de columnas, remates, figuras de atlantes, querubines y escudos nobiliarios. En suma, se trataba de condensar en todas y cada una de las partes del vehículo (incluidos los caballos y el atuendo de los cocheros) la grandeza, la posición social y el poderío económico de su dueño, como símbolo parlante de su riqueza y estatus privilegiado.

## 2. Los contratos

Entre todos los encargos mencionados existen dos documentos relacionados con la construcción de carruajes que datan del siglo XVI y están fechados en 1592 y 1595. El primero de ellos, y seguramente el que describe la obra más suntuosa sobre las que hemos hallado noticia, data de 1592 y fue otorgado por Francisco de Aguilar y Córdoba, quien encargó a Juan de Escobar, maestro de hacer coches y ensamblador vecino de Córdoba, la construcción de una carroza "*de pesebrón*", del mismo estilo de las que tenían el obispo de Córdoba –Hernando de Vega y Fonseca– "*que murió ahora de próximo*" o el marqués de La Algaba (doc. 1).

Francisco de Aguilar y Córdoba era hijo de Antonio de Aguilar y Mayor de Córdoba, y era uno de los descendientes de la Casa del Pilar, cuyo mayorazgo había sido fundado en 1522 por el comendador Tello de

---

<sup>38</sup> Archivo Municipal de Écija (A.M.E.), libro 50, ff. 27v-29r; libro 62, f. 112v; libro 614, s.f.

<sup>39</sup> A.M.P., leg. 7, doc. 8.

Aguilar<sup>40</sup>. Activo desde muy joven en numerosas campañas militares como el sitio de Orán (1563), la toma del Peñón de Vélez de la Gomera (1564), la guerra de Córcega (1567) o la guerra de las Alpujarras (1568), era conocido en Écija con el sobrenombre de "el bizarro" y estaba casado sin descendencia, desde 1573, con Elvira de Aguilar Ponce de León, hija de Luis de Aguilar Ponce de León y Leonor de las Casas. Precisamente en la escritura de dote de la mencionada Elvira Ponce de León, que ascendió a 111.494 reales, se hizo constar una cláusula especial en la que se aclaraba que, formando parte de este capital, se entregaban a la novia 2.200 reales para la compra de un coche "*questá en casa del señor don Francisco de Aguilar*"<sup>41</sup>.

Desde 1590 este matrimonio había llegado a un acuerdo con la Orden de frailes mínimos de San Francisco de Paula, para asumir el patronazgo del convento de Nuestra Señora de la Victoria de Écija; un poco más tarde, en noviembre de 1593, tenía lugar el nombramiento de aquellos benefactores como patronos generales de la Orden de los mínimos y el compromiso para la celebración en el convento de Écija de los Capítulos Provinciales de dicha Orden en Andalucía, lo que permitía gozar a Francisco de Aguilar y a su esposa de los mismos privilegios y exenciones que ya disfrutaban los duques de Osuna, de Arcos y de Medina Sidonia. En el documento suscrito entre ambas partes se manifiesta que el patronazgo sobre el convento y sobre la Orden se concedía y justificaba "*acudiendo a la antigüedad y nobleza de su linage, y a la devoción que tan de atrás an tenido y tienen al culto divino*"<sup>42</sup>.

El carruaje encargado en 1592 por Francisco de Aguilar y Córdoba debió ser muy lujoso, singular y llamativo, pues en el contrato se establece que estaría decorado con ocho columnas cuadradas y doradas y cuatro figuras de salvajes dorados portando mazas, llevaría en la parte superior una linterna rematada con "*rapazejo de oro puro*" y un águila dorada, con el escudo del cliente, y su confortable interior estaría tapizado en terciopelo azul, con cojines y cortinajes de seda azul, bordados en oro, con alamares y flores de lis. Así mismo, todo el herraje de la carroza debía ser dorado. Juan de Escobar también se obligó a fabricar las guarniciones de cuero y metal dorado, para cuatro caballos, que llevarían en la frente el

<sup>40</sup> Marina Martín Ojeda y Ana Valseca Castillo. *Écija y el marquesado de Peñafior, de Cortes de Graena y de Quintana de las Torres*. Córdoba, 2000, pp. 55-57.

<sup>41</sup> A.P.N.E., leg. 333, ff. 466r-478r, escritura de 28-mayo-1573.

<sup>42</sup> A.P.N.E., leg. 754, ff. 3.754r-3.777v. Andrés Florindo. *Grandezas de Écija. Adición al libro Écija y sus santos*. Écija, 1895, pp. 39-40.

escudo de los apellidos Aguilar y Córdoba, así como unos cuernos de unicornio de metal dorado con campanillas, y unos cañones dorados para la instalación de penachos. El precio de esta pieza exquisita fue acordado en 11.550 reales y el plazo de ejecución se estableció en ocho meses.

El inventario de bienes realizado en 1598, tras la muerte de Francisco de Aguilar, recoge este coche y nos informa del envidiable nivel de vida que este influyente personaje disfrutaba y de la importancia que en la época se concedía a los coches y medios de transporte personal. Según dicho inventario, el finado era dueño de dos lujosos carruajes, dos literas y una silla de manos, que aparecen descritos así: *“una carroza guarneçida de terçiopelo azul, bordada de oro, con todos los adereços que le pertenizen y con quatro almohadas de terçiopelo azul dentro de la dicha carroza, y con adereço para quatro cavallos. Un coche forrado en raso carmesí con clavazón dorada y aderezo para quatro cavallos. Una litera de talla dorada, forrada en raso carmesí, con cubierta de terziopelo y cortinas de damasco, sillas y guarniçiones para dos açémilas. Una litera de camino, que se entiende la caja sola con su ençerado. Una silla de manos de damasco carmesí con sus aguas bordadas”*<sup>43</sup>.

El segundo documento del siglo XVI está fechado en Écija el día 21 de noviembre de 1595, y en él hallamos a Pedro Martínez de Castilla, vecino de Córdoba y domiciliado en la collación de San Andrés, formalizando una escritura por la que se obligaba a hacer una carroza para Luis de Eraso y Aguilar, mayorazgo, vecino de Écija. La carroza, también del tipo *“de pesebrón”*, sería *“de madera de fresno y nogal, de tres baras de largo, con el anchura nesçesaria y combinyente, obrada y labrada conforme a un modelo que para este efeto está fecho por el dicho Pedro Martínez, que queda en poder del dicho señor don Luis”*<sup>44</sup>.

El terciopelo, la pasamanería, los herrajes, el pan de oro y las guarniciones de los caballos de la carroza corrían por cuenta del cliente, mientras que el maestro de hacer coches se obligaba a llevar a cabo toda la obra de carpintería del vehículo, a fabricar *“tres tornillos para lo alto con su vara de hierro, que sirva para tejadillo”* y a darlo entregado a fines del mes de febrero de 1596, por precio de 3.080 reales, cumpliendo las condiciones que se transcriben en el documento adjunto (doc. 2). En este contrato se indica expresamente que el coche debía asemejarse al que

---

<sup>43</sup> A.P.N.E., leg. 875, s.f., escritura de 23-septiembre-1598.

<sup>44</sup> A.P.N.E., leg. 788, ff. 1.071r-1.075v. Lamentablemente el dibujo, al que se alude en la escritura, no fue incorporado al Registro Notarial.

poseía Juan de Haro<sup>45</sup>, vecino de Córdoba, y que su ejecución tendría que ser controlada, supervisada y aprobada por Pedro de Hoces, undécimo señor de la Albaida y vecino de la dicha ciudad, en nombre del cliente Luis de Eraso. Pedro de Hoces y Góngora, que además era caballero de la Orden de Calatrava y veinticuatro del ayuntamiento de Córdoba, se hallaba emparentado con Luis de Eraso por su matrimonio con Aldonza de Cárcamo y Haro, nieta del ecijano Cristóbal de Eraso<sup>46</sup>.

El siglo XVII es más generoso en contratos de carruajes. Durante esta centuria se aprecia un aumento significativo del número de encargos para la construcción de coches. En concreto hemos localizado los de Elvira Ponce de León (1603), Gonzalo de Eraso (1603), Pedro Fernández Galindo de Ribera (1616), Fernando de Aguilar Ponce de León (1619), Francisco Galindo de Quiñones (1620), Lorenza Gómez de Sandoval (1620), Marcos Tamariz de la Escalera (1620), Cristóbal de Cárdenas (1621), María Guerrero y Girón (1623), Tomás de Zayas (1624), Francisca Fernández Galindo de Guzmán (1624), Antonio de los Ríos y Guzmán (1632), Gonzalo Fernández de las Casas (1632), Juan Fernández Galindo Laso de la Vega (1633) y Fernando de Anaya (1633).

También se conservan en el Archivo Notarial de Écija otros contratos de venta de una litera hecha por un fabricante cordobés a favor de Sancho de Rueda (1622), regidor del Ayuntamiento de Écija<sup>47</sup>, y se han documentado algunas ventas de carruajes entre particulares, como las efectuadas entre Cristóbal Félix de Eslava y Guzmán y Luis Portocarrero, conde de Palma<sup>48</sup> (1606), entre Martín de León y Francisco Hernández<sup>49</sup> (1616) o entre Francisco de Banders e Íñigo Fernández de Angulo Sandoval<sup>50</sup> (1662). Incluso hemos hallado un contrato de alquiler de un coche suscrito por el cochero Martín de León, que en 1616 se obligó a proporcionar

<sup>45</sup> Juan de Haro era hijo de Diego López de Haro Sotomayor, caballero de las Reales Caballerizas de Córdoba, y cuñado de Gonzalo de Eraso, alcalde mayor de Écija. Desde 1593 ayudaba a su padre en el desempeño del mencionado oficio real (véase Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán "Las caballerizas reales de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: estructura administrativa e integración social". *Las caballerizas reales y el mundo del caballo*. Córdoba, 2016, pp. 31-128.

<sup>46</sup> Antonio Jesús González Torrico. "La nobleza cordobesa y el patronazgo religioso". *Ámbitos*, nº 30 (2013), pp. 79-92.

<sup>47</sup> A.P.N.E., leg. 1339, ff. 606r-608v. La venta fue hecha por Juan de Aguayo, literero, por 500 reales.

<sup>48</sup> A.P.N.E., leg. 1020, ff. 1.644r-1.648v.

<sup>49</sup> A.P.N.E., leg. 1228, ff. 1.732r-1.735r.

<sup>50</sup> A.P.N.E., leg. 1902, fol. perdida, escritura de 15-noviembre-1662. Este coche fue vendido por 8.800 reales, incluyendo dos machos de tiro.

transporte en un carruaje de cuatro mulas a Francisco Rodríguez de Castro, alcalde mayor de Écija, para su traslado a la ciudad de Murcia, por importe de 500 reales<sup>51</sup>.

Juan de Carvajal, "*maestro de hazer carrozas*" vecino de Córdoba, se había obligado en agosto de 1603 a terminar en el plazo máximo de 15 días una carroza que estaba construyendo para Elvira Ponce de León, vecina de Écija, comprometiéndose a abonar a dicha cliente los 4.400 reales que tenía de coste la finalización de dicha carroza, en caso de incumplimiento del compromiso contraído (doc. 3).

En diciembre de 1603 quedaba suscrito un contrato entre el mencionado Juan de Carvajal y el ecijano Gonzalo de Eraso, para la construcción de una "*carroza con sus aderentes*" por 4.250 reales. La carroza debía estar fabricada con madera de álamo negro, siendo las "*camas*" y ruedas de encina. En cuanto a su estructura de "*colunas acarrozadas*", el coche debía asemejarse al de Sancho de Rueda, regidor del Ayuntamiento de Écija, mientras que las banquillas levadizas y los cojines serían como los del coche que Carvajal había construido para Antonio González de Aguilar. La carroza estaría forrada de baqueta negra y roja, encerado verde y alamares azules, con tachuelas doradas. Además de todo lo referido, el maestro se comprometió a fabricar, por el mismo precio, cuatro guarniciones para los caballos, una silla de brida negra con tres cinchas, estribos y un azote rojo. Para supervisar los pormenores de la ejecución de este carruaje se nombró al ya conocido Juan de Haro, vecino de Córdoba y cuñado del citado Gonzalo de Eraso (doc. 4).

El coche que el carpintero Andrés Díaz de la Rosa se obligó a construir en marzo de 1616 para Pedro Fernández Galindo de Ribera debía tener las mismas características del que poseía Luis de Aguilar Ponce de León, en cuanto a madera, forrado de baqueta de Moscovia y clavazón dorada. Su precio quedó establecido en 3.850 reales (doc. 5). El mismo Andrés Díaz se comprometía en 1619 a ejecutar otro coche, por idéntico precio, para Fernando de Aguilar Ponce de León y para su esposa Constanza Carrillo de la Vega, semejante al que había realizado poco antes para Cristóbal Fernández Galindo, "*conque los posteles an de ser algo más gruesos y el tejadillo a de tener beinte barillas*" (doc. 6). En 1640, cuando ya se encontraba viuda, Constanza Carrillo declaraba ante la Real Chancillería de Granada que este coche les había costado 7.700 reales,

---

<sup>51</sup> A.P.N.E., leg. 1222, fol. perdida.



que era muy suntuoso por los ricos bordados que poseía, y que fue vendido a Juan Fernández Galindo, poco después de la muerte de su marido<sup>52</sup>.

Al año siguiente el mencionado Andrés Díaz asumió varias obligaciones para hacer otros coches similares. En enero de 1620, por encargo de Francisco Galindo Quiñones, se comprometió a fabricar un carruaje en base a ciertas condiciones acordadas entre ambas partes y firmadas por Jaime de Zayas y Sebastián Ruiz (doc. 7). En julio el encargo le fue hecho por Lorenza Gómez de Sandoval, viuda de Juan Moreno Ponce de León, que deseaba un coche como el de Antonio de Aguilar y de la Cueva, que tendría 3.500 reales de coste (doc. 8). En septiembre del citado año 1620 era el licenciado Marcos Tamariz de la Escalera quien encargaba otro coche similar al de la cliente anterior por 3.500 reales, "*conque el tejadillo a de tener beynte barillas y el flanco a de ser todo de seda carmesí y las baquetas carmesíes, bien enzendidas, y el enzerado berde, como el de don Françisco Galindo*" (doc. 9).

Un año después Andrés Díaz continuaba fabricando carruajes para las élites ecijanas, como demuestra el contrato acordado con Cristóbal de Cárdenas para hacer un coche "*de la forma y manera y como el que hiço a don Pedro de Aguilar, conque no a de llebar escudo de armas y que a de tener de mexoría, más que el del dicho don Pedro Tello, doçientos reales*". La obra tendría un coste total de 3.520 reales (doc. 10). En abril de 1623 Díaz concertaba con María Guerrero y Girón, viuda de Pedro Castrillo Fajardo, y señora de las villas de Montejaque y Benaoján, la construcción de un coche "*del largo y ancho y de la forma y manera*" del que poseía Alonso Portocarrero, con su clavazón dorada, respaldo y flecos de seda carmesí, encerado blanco y alamares negros. El precio final del carruaje se acordó en 4.000 reales y ocho fanegas de trigo (doc. 11). Así mismo, en agosto de 1624 el regidor Tomás de Zayas se obligó a terminar de pagar a Andrés Díaz los 2.200 reales que costaba un coche que había pertenecido a Antonio de Aguilar y de la Cueva, a condición de "*echar el tejadillo nuevo en el dicho coche y reconocer los ençerados del y las gotera del dicho coche*"<sup>53</sup>. Antes de finalizar el año 1624, Andrés Díaz vendió a Francisca Fernández Galindo de Guzmán y a su hijo Francisco Fernández Galindo y Laso de la Vega un coche "*de baqueta de Moscobia con sus fluecos verdes e paji-*

<sup>52</sup> A.P.N.E., leg. 1650, fol. perdida, escritura de 10-octubre-1639.

<sup>53</sup> A.P.N.E., leg. 1389, ff. 1.773r-1.774v. En esta escritura Tomás de Zayas se comprometió a pagar los 750 reales que aún restaban del coste total que tendría dicho carruaje.

ços, con quatro pilares e ruedas nuevas, con sus ençerados berde forrados en paño berde" por 2.838 reales<sup>54</sup>.

Nuevas noticias localizadas demuestran que la actividad constructiva del carpintero Andrés Díaz no se limitaba al ámbito estrictamente local y que su clientela excedía el mercado ecijano. En este sentido debemos citar el contrato suscrito en junio de 1632 entre dicho carpintero y Antonio de los Ríos y Guzmán, caballero veinticuatro de Córdoba, para la realización de un carruaje "*de la hechura, tamaño y calidad que el coche que tiene acabado a el liçençiado don Fernando de Anaya, beçino desta dicha çiudad*". Como ya mencionamos Andrés Díaz era un carpintero cordobés que se había afincado en Écija a comienzos del siglo XVII, por lo que resulta explicable que mantuviese vínculos profesionales con su ciudad de origen. Las condiciones para la construcción de este coche indican que, además de todos los accesorios habituales, la caja debía llevar cuatro columnas de hierro, cuatro ventanillas en el encerado, alamares dorados y dos pares de estribos, siendo opcional la instalación de cortinas de damasco y guarniciones. La obra tendría un coste de 6.000 reales y su plazo de entrega fue de cinco meses (doc. 12). En julio de 1633 Andrés Díaz cobraba de Antonio de los Ríos 2.000 reales, como pago anticipado del coste que tuvo el mencionado coche (doc. 16).

Así mismo en julio de 1632, Andrés Díaz, se había obligado a construir un carruaje de lujo para Gonzalo Fernández de las Casas, vecino de Osuna, del mismo tamaño, tipo de clavazón, cortinajes y herrajes que tenía el coche que había terminado, poco antes, para Juan Florindo, regidor y depositario general del Ayuntamiento ecijano. El precio estipulado fue de 5.500 reales, debiendo aportar el cliente las cortinas de seda y las guarniciones para los caballos (doc. 13)<sup>55</sup>.

En enero de 1633 Andrés Díaz volvía a asumir un nuevo encargo para la realización de un carruaje para Juan Fernández Galindo Laso de la Vega, similar al que había ejecutado con anterioridad para Fernando de Aguilar, pero "*con ocho pilares y el çimiento entero de baqueta de Moscobia por la parte de adentro, y por la de afuera, de baqueta negra de la tierra, clavaçón dorada, fluecos de seda y cortesinas (sic) de damasco, todo de cochinilla, y asimesmo cortinas de paño con su ençera-*

---

<sup>54</sup> A.P.N.E., leg. 1390, ff. 2.779r-2.782v. La compradora era viuda de Martín Fernández Galindo Laso de la Vega.

<sup>55</sup> A.P.N.E., leg. 1533, ff. 2.961r-2.964v. En este legajo existen dos pagos anticipados para esta obra de 1.100 reales (ff. 3.116r-v) y 1.650 reales (ff. 3.810r-3.811r).

do y herraje”. Se acordó para este coche un precio total de 5.500 reales (doc. 14).

Aunque no se ha conservado el contrato inicial del coche encargado a Díaz por el licenciado Fernando de Anaya, sabemos que en enero de 1633 Andrés Díaz estaba otorgando carta de pago por valor de 3.000 reales, a cuenta del coche que estaba fabricando para el citado cliente (doc. 15).

Estos son todos los contratos para construcción de carruajes, encomendados al carpintero cordobés Andrés Díaz de la Rosa, que hemos podido localizar en el Archivo de Protocolos Notariales de Écija. También conocemos que existió cierta escritura de obligación de este artífice, a favor de Antonio de Eraso, que en la actualidad no se conserva. El documento databa de 1647, pero se desconoce la naturaleza del asunto tratado en el mismo, aunque no descartamos que pudiera estar referido a la realización de algún coche<sup>56</sup>.

En cuanto al destino y uso posterior que estos coches tuvieron hemos de informar que, debido a su alto coste e importantes valores relacionados con el lujo y la ostentación, siempre fueron piezas codiciadas y deseadas, siendo a menudo objeto de transacciones privadas, o formando parte de dotes matrimoniales, legados y particiones de bienes. Conocemos algunas ventas de carruajes entre particulares, como la que en 1606 tuvo lugar entre Cristóbal Félix de Eslava y Guzmán y Juan Bautista de Córdoba, mayordomo de Luis Portocarrero, conde de Palma. En julio de ese año ambos personajes intercambiaron por 7.500 reales “*una carroza forrada en terciopelo azul, bordada de oro y plata, con todos sus aderezos, de forma que solo le falta para estar corriente quatro çinchas y el azote*”<sup>57</sup>. En 1616 Martín de León vendió por 2.200 reales a Francisco Hernández, vecino de Sevilla, un coche, una litera de camino, dos mulas y un macho, con todos sus aparejos<sup>58</sup>. En 1622 Juan de Aguayo, maestro de hacer literas de Córdoba y Sancho de Rueda, regidor del Ayuntamiento ecijano, acordaban la venta por 500 reales de una litera “*con sus baras nuevas y abraçaderas y todo lo demás de herramienta, cunplida y sana de sus pilares y costillas; y es de siete quartas de largo, quatro dedos más a menos, con sus tablas de subid y deçendir y todo lo demás, y su ençerado, que en las esquinas está alforroçado. Para lo qual, luego que la entregue, e de dar un pedazo de enzerado traydo que corresponda con lo*

<sup>56</sup> A.P.N.E., leg. 3897, índice de escrituras otorgadas en 1647 ante Alonso Bermudo Cortés.

<sup>57</sup> A.P.N.E., leg. 1020, ff. 1.644r-1.648v.

<sup>58</sup> A.P.N.E., leg. 1228, escritura de 8-julio-1616.

*demás, para que se repare. Y tiene sus correones sobre que se pone, con sus, cabrestos fuertes y buenos, la qual tiene sus hebillas y correas para que se pueda alçar por todas partes el dicho ençerado y sus sillones. Y los fustes della están buenos y sanos, sin chapas ni xerbillas, ni cosa questé remendada y muy cunplidos de su ropa, y llenos y con todas las correas de delante y detrás de guruperas y pleytales. Y todo lo demás cunplido y con sus guardapolbos, que son caparaçones nuevos, cunplidos y con las correas por donde entran las baras, buenos, que sirban y con los pellexos que son nezesarios para que las baras que ban por los fustes caygan sobre ellos, sigún se camina con todas las literas”<sup>59</sup>.*

El propio Andrés Díaz de la Rosa fue receptor de carruajes usados que, una vez remozados y debido al precio elevado y la calidad de sus materiales, volvían a recuperar su valor inicial y pasaban de nuevo a manos privadas. En mayo de 1625 dicho carpintero compró al convento de frailes mínimos de Nuestra Señora de la Victoria, por 600 reales, *“una litera dorada, forrada de damasco carmesí, tachulada e guarnezida con sebillanillas de oro, con dos cortinas de damasco carmesí, con pasamanos e fluecos de oro y alamares de seda y oro, con su cubierta de terzio-pelo carmesí, con los mesmos pasamanos e fluecos y con su ençerado”*<sup>60</sup>. Con toda probabilidad, esta litera debió ser legada al convento por Elvira Ponce de León, copatrona del mismo y viuda de Francisco de Aguilar y Córdoba, que falleció en julio de 1623<sup>61</sup>

Por último, otra venta de coche documentada tuvo lugar en 1662 entre Francisco de Banders, clérigo de menores, e Íñigo Fernández de Angulo Sandoval, administrador de los servicios de millones y alcabalas de Écija. Se trataba de un carruaje *“con su enzerado i cortinas, y todo lo demás que le pertenece y es anejo, con dos machos negros”*, que fue vendido en 8.800 reales<sup>62</sup>.

### **3. El carpintero Andrés Díaz de la Rosa, maestro de hacer coches**

Concluimos esta aportación a la historia del carruaje con unos breves apuntes biográficos del que, sin duda, fue el más activo maestro de

---

<sup>59</sup> A.P.N.E., leg. 1339, ff. 606r-608v. Antes de la venta, la litera había sido inspeccionada favorablemente por Tello de Aguilar y sus criados.

<sup>60</sup> A.P.N.E., leg. 1409, ff. 4.494r-4.495v.

<sup>61</sup> A.P.N.E., leg. 1370, ff. 1.969r-1.977v. Aunque en el testamento otorgado en 1622 no se menciona expresamente esta litera, Elvira Ponce de León dejó la mayor parte de sus bienes al convento de la Victoria de Écija.

<sup>62</sup> A.P.N.E., leg. 1902, fol. perdida, escritura de 15-noviembre-1662.

hacer coches en la Écija del seiscientos, Andrés Díaz de la Rosa, cuya longevidad le permitió cubrir los dos primeros tercios de la referida centuria. Para la sucinta reconstrucción de su trayectoria vital, extraemos los datos de nuestro ya aludido libro *Écija artística. Colección documental, siglos XVI y XVII*<sup>63</sup>.

Probablemente nacido en Córdoba en torno a 1580<sup>64</sup>, ya en 1600 se hallaba avecindado en Écija. Domiciliado en la calle de la Puente, en el referido 1600 se comprometía a pagar 121 reales al mercader Gonzalo de León por la compra de varias piezas de terciopelo negro y escamadi-llo negro, presentando como aval para esta operación al carpintero local Juan de Mesa. Poco después traslada su residencia a la barrera de la Puerta de Osuna, a una casa inmediata a la calle Palomar (hoy Santa Ángela de la Cruz). Estuvo casado con María de Arjona, hija del mencionado carpintero Juan de Mesa, que recibió de su padre una dote de 2.200 reales. Uno de los hijos nacidos de este matrimonio sería el también carpintero Juan de Mesa Arjona. Otros hijos fueron el clérigo de menores Francisco de Burgos, Andrés Díaz, Catalina de Ostos, Juana de Escobar y Francisca Javiera de la Rosa.

En 1616 fue nombrado por el Ayuntamiento alcalde de medias fa-negas de la ciudad; y en 1620 alcalde de los carpinteros de lo primo, cargo que volvería a ocupar en 1631.

Como ya hemos comprobado una faceta destacada de la producción artística de Andrés Díaz fue la construcción de numerosos coches y ca-rruajes de lujo para algunas de las principales familias que integraban la aristocracia ecijana, como fueron los realizados para Pedro Fernández Galindo de Ribera (1616), Luis de Aguilar Ponce de León<sup>65</sup> (1616), Fernando de Aguilar Ponce de León (1619), Francisco Galindo de Qui-ñones (1620), Lorenza Gómez de Sandoval (1620), Marcos Tamariz de la Escalera (1620), Pedro Tello de Aguilar<sup>66</sup> (1621), Cristóbal de Cárdenas (1621), María Guerrero y Girón (1623), Tomás de Zayas<sup>67</sup> (1624), Juan Florindo<sup>68</sup> (antes de 1632), Juan Fernández Galindo Laso de la Vega (1633) o Fernando de Anaya (1633). También efectuó co-

<sup>63</sup> Véase especialmente la reseña biográfica que de este artífice incluimos en el capítulo 5, donde se ofrece detallada información de las fuentes empleadas.

<sup>64</sup> En 1645 declara tener más de 62 años (AM.E. Libro 613, s.f. Padrón vecinal de 1645).

<sup>65</sup> No ha sido posible localizar este contrato.

<sup>66</sup> Id. nota anterior.

<sup>67</sup> Id. nota anterior.

<sup>68</sup> Id. nota anterior.

ches de lujo para clientes vecindados en otras poblaciones, como el concertado en 1632 con Gonzalo Fernández de las Casas, vecino de Osuna, o como el que le fue encargado en 1633 por Antonio de los Ríos Guzmán, caballero veinticuatro del Ayuntamiento de Córdoba.

Por su frecuente dedicación a la construcción de carruajes, en muchos documentos aparece nombrado como “*maestro de haçer coches*”, pero no podemos olvidar que se trataba de un profesional del arte de la madera, al que igualmente hallamos interviniendo en obras de edificios, en tasaciones practicadas a efectos de particiones de bienes de difuntos y avalando, en ocasiones, a otros carpinteros. Así por ejemplo, en 1606 se obligó a llevar a cabo la obra de carpintería que Marcos Fernández había renunciado a realizar en la Casa de Niños Expósitos de la ciudad; dos años más tarde hizo la sacristía para la iglesia de la citada Casa; en 1607 fue designado para tasar los carruajes y objetos de madera procedentes de la testamentaría de Luis de Aguilar Ponce de León; en 1611 se comprometió a construir una reja de madera torneada para la capilla de la cofradía del Santo Crucifijo del convento de San Agustín, que cobraría en mayo del año siguiente; en 1612 terminó de pagar una deuda de 755 reales que mantenía con Rui Díaz de Molina, vecino de Úbeda, por cuenta de la madera que le había suministrado para sus tareas profesionales; en 1616 actuó como fiador del ensamblador Juan Román Arellano, procedente de Cazorla, en el contrato para la realización de un retablo encargado por la cofradía de la Limpia Concepción de Nuestra Señora, del convento de San Francisco; también en 1616 recibió 1.000 reales de la parroquia de Santa María, como pago a cuenta de la obra de carpintería del granero, del monumento eucarístico de la Semana Santa y del órgano de dicha iglesia; en 1621 participó en la construcción del túmulo funerario levantado en la parroquia mayor de Santa Cruz, para las exequias fúnebres del rey Felipe III; en 1625 encargaba a Diego Pérez, carpintero vecino de Constantina, el suministro de 280 tablas de madera de nogal por 800 reales; en 1628 se obligó a construir la orla y coronamiento de la sillería del coro de la parroquia de Santiago; en 1630 recibió poder de la viuda de Fernando de Velasco, mercader de sedas, para que concluyera ante la justicia de Écija la partición de bienes de su difunto esposo; en 1632 actuó como fiador de su hijo Juan de Mesa Arjona, en el contrato para la construcción del coro de la parroquia de Santa María; ese mismo año informó sobre la necesidad de reparar el órgano de la parroquia de Santiago; en 1647 realizó ciertos trabajos de carpintería para Antonio de Eraso, sobre los que se desconocen otros detalles; y finalmente, ya octogenario, intervino en la tasación y partición de

bienes de Antonio de Eraso Galindo y Aguilar, efectuada entre 1661-1667.

Aparte de artífice de la madera, sirvió temporalmente de soldado y ejerció de recaudador del diezmo del trigo y cebada de la collación de Santiago, reconociendo en 1619 tener contraída una deuda de 937 reales con el Arzobispado de Sevilla. Pese a ello su actividad profesional le permitió vivir con la suficiente holgura como para realizar inversiones inmobiliarias. A lo largo de su vida disfrutó de la posesión de varias fincas urbanas y rústicas situadas en Écija, entre las que destacaba una casa tienda en la barrera de la Puerta de Osuna, comprada en 1622 y vendida en 1635 por 2.000 reales, y otra casa situada en la calleja que había frente a la Cárcel (calle Almenillas), por la que en 1641 percibía una renta anual de 396 reales y en 1661 de 231 reales. En 1624 recibió un préstamo de 1.000 reales del escribano Diego de Alanís, para un negocio que no conocemos. En 1630 compró un olivar en el pago de Turullote, que vendería en 1641 por 7.144 reales. En 1635 cedió a su hijo Francisco de Burgos, clérigo de menores, una viña de nueve aranzadas que poseía en el pago de la Senda del Palomar. Y en 1636 promovía tareas agrícolas en otra propiedad situada en el pago de los Viejos de Peribáñez.

En febrero de 1668, cuando se hallaba domiciliado en la calle Horno Nuevo (hoy Ancha) y contaba con más de 85 años de edad, fallecía, recibiendo cristiana sepultura el día 4 del referido mes y año en la iglesia parroquial de Santa María, en la capilla de la Hermandad de San José, que agrupaba a los carpinteros de la ciudad y de la que era hermano<sup>69</sup>.

---

<sup>69</sup> Para conocer la Regla de la referida hermandad, véase Marina Martín Ojeda. *CIX Reglas de hermandades y cofradías andaluzas. Siglos XIV, XV y XVI*. Huelva, 2002 (Regla LIV).

## DOCUMENTOS

### 1

**1592, abril, 20. Écija.**

**Juan de Escobar, maestro de hacer coches y ensamblador, vecino de Córdoba, se obliga a hacer una carroza para Francisco de Aguilar y Córdoba, vecino de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 731, fol. perdida.**

“Sepan quantos esta escritura vieren cómo yo Juan de Escobar, maestro de hazer coches y ensanblador, veçino que soy desta çiuudad de Córdoba, estante al presente en esta muy noble e muy leal çiuudad de Éçija, otorgo y conosco por esta presente escritura que me obligo de haçer y dar fecha a don Françisco de Aguilar y Córdoba, veçino desta dicha çiuudad, una carrosa de pilares quadrados, conforme a un modelo questá firmado del dicho don Françisco de Aguilar y Córdoba y de mí, el dicho Juan de Escobar, y del presente escribano. La qual a de ser de pesebrón conforme a la carrosa del obispo de Córdoba, que murió aora de próximo, o de la del marqués del Algava, en quanto al pesebrón. La qual a de tener tres varas y media de largo y de ancho por arriba dos varas y de allí para abaxo lo que le convenga conforme a buena obra.

La qual a de te[ner] en medio del çielo de la caxa de la dicha carrosa una figura aobada, a modelo de linterna, de una vara en largo poco más o menos, como mejor me pareçiere, ensima de la qual a de yr una águila de madera dorada, con las armas de Aguilar y Códova en los pechos, doradas, asimismo que se quite y ponga, conforme está en otro modelo questá junto con el de suso referido.

La qual dicha carrosa tengo de hazer apeynasada por los lados y testers, por de fuera atada de una moldura pulida, con ocho columnas quadradas de (roto) arriba / enbuelta a modo de carrosa. Y a de tener de alto de manera que conbenga y haga proporçión y del alto de la carrosa del dicho marqués del Algava. Y las estriberas an de tener de entrada siete quartas en la delantera, que se entiende la proa, a de llevar formado, conforme al modelo, una arquilla que aunque lo sea no lo paresca, con un talle en bista que sirba de açiento al coçhero, con las dos cabezas de dos salvajinas (roto)fos o otra cosa que paresca bien, con su çerradura de golpe, dorado de oro mate. Y la del suelo del dicho pesebrón, que se entiende la tapa de arriba y donde an de yr sentados, a de ser de cordován azul pelopuntado con çeda naranjada y estofado y arjetado.



La qual dicha carrosa a de llevar un respaldo de todo el ancho de la dicha carrosa, para los açientos de coxines della, la qual a de ser de terçiopelo azul, guarneçida con un flueco de oro y çeda de una pulgada de ancho. Toda la qual dicha carrosa a de yr guarneçida por de dentro en raso azul, con sus trensillas de oro puro de dos en dos, del ancho que conbenga conforme las tachuelas, conque fuere clavado todo con muy buena orden y tachuelas de latón de bueno. Y las columnas an de yr guarneçidas del mismo raso y trensillas / de oro de ocho (roto) los reverses de cada dicha trensilla repartidas y tacheladas, de manera que hagan buena obra.

Y en lo alto de la dicha carrosa a de llevar su rapajejo de oro puro, del mismo ancho que la de don Gonçalo de Araso (sic). Y dentro de la caja a de llevar dos cojines de seda azul y oro, con sus borlas abultadas como se suelen echar.

Y en las cortinas de la dicha carrosa a de llevar un flueco de oro y çeda y alamares de la propia hechura, forma y manera que la del dicho don Gonçalo de Araso (sic). Y las trensillas del forro de dentro an de yr tan espesas como las que tiene la del dicho don Gonçalo. Y en quatro cortinas de la dicha carrosa a de llevar su rejuela de sinta de oro y seda. Y que se puedan serrar todas a la redonda con sus alamares, de manera que no se pueda ver la jente que fuere dentro de la dicha carrosa. Y los alamares de las dichas cortinas an de ser de oro.

La caja de la dicha carrosa a de yr por de fuera la madera della con molduras y dorada de oro bruñido. Y los tableros que llevare, an de yr por la parte de fuera pegados unos quadros de cordován azul, arjenteados, con unas flores / en medio, conforme la hechura que llevaren los rasos. El qual dicho arjentado a de ser de oro fino de fuego, de manera que paresca el cordován ser tablero.

Y los estribos an de ser de cordován o bezerro azul, con sus antepechos de cordobán del mismo color, que se entiende los faldones, porque el antepecho a de ser de terçiopelo azul guarneçido con sus trensas de oro puro. Y los dichos faldones an de yr arjentados con unas flores y asenefas que correspondan a la demás obra. Y ensima a de llevar su cubierta de frisa azul, conque se cubra por sima el dicho terçiopelo. Y los faldones an de yr forrados en bayeta carmesí de Córdoba. Y otros antepechos y faldón de lienço ençerado, guarneçido con cordobán azul, con sus sintas azules tacheladas por buen orden, forradas en frisa azul.

Y el techo de la dicha carroza por sima a de yr guarneçida de cordován azul con flores arjentadas y tacheladas, por la orden que lo demás. A de llevar por sima ocho man/guillas de (roto) doradas de tres

hojas con sus tornillos, como los de la litera del dicho Francisco de Aguilar, que se puedan quitar y poner.

Y ensima de la dicha carrosa a de poner un ynçerado doblado, forrado en vayeta de cordován y por todo guarneçido con trensilla blanca y alamares de muy buena hechura, con todos los alamares que le conbengan, como la del dicho don Gonçalo de Araso (sic).

Y el ençerado del rodapiés, a la redonda de la dicha carrosa, a de yr forrado en vayeta carmesí, con sus botones dorados de hierro, que salgan de la dicha carrosa. Y en todas las colunas a de llevar sus manguillas de ençerado, forradas en vayeta carmesí con sus corchetes. Y la linterna de ençima a de yr dorada y forrada como me pareçiere.

Y todo el herraje de la dicha carrosa a de yr dorado de tres hojas, que se entren de la caja, la qual a de ser que se cuelgue en quatro correones muy fuertes de vaca con cubiertas de bezerro azul. Y la herramienta dorada de oro mate todo lo questá a la vista. Y la madera y ruedas / a de ser del mejor (roto) que se pueda hallar, en la mejor manera que convengan; las ruedas fuertes y el herraje grueso y fuerte, con el herraje de las masas dorado de oro mate.

Demás de lo qual tengo de haçer, dar y entregar quatro guarniçiones, para quatro cavallos de la dicha carrosa, muy fuertes; las caras de bezerro azul y lo de dentro de vaca, con toda la herramienta dorada de tres hojas, arjentadas en parte donde convenga, con la clavazón dorada de tres hojas y en las frentes las armas de Aguilar y Córdoba. Y hecho de metal unos cuernos de unicornio dorados y quatro cañones dorados para poner penachos. Y en cada cuerno de unicornio, una canpanilla o dos doradas de latón. Y una silla para el cochero con la cubierta y capaçón de cordován azul, de la mejor hechura que me pareçiere, arjentada con sus flores de oro. Y sinchas para las guarniçiones, de hilo azul y amarillo, con sus almohadillas azules / para ensima de las guarniçiones. Las quales y las dichas sillas an de llevar sus sinchas, como dicho es, con todas las guarniçiones que le tocare asules. Y quatro frenos con sus caxas, de la mejor hechura que se pudiere, todo dorado.

Todo lo qual yo, el dicho Juan de Escobar, tengo de poner por mi cuenta y cargo, así raso como terçiopelo, oro, bordado y todo lo demás, de manera questé moliente y corriente en la forma dicha y que adelante se declarará, sin que el dicho don Francisco de Aguilar dé otra cosa alguna para la dicha obra, si no fuere treynta y tres varas y media de franjón de oro y plata, para repartir en el çielo de terçiopelo azul que va por sima de la dicha carrosa. La qual el raso de dentro a de yr bordado y el terçiopelo azul de la cubierta ansimismo de unas flores de lis borda-

das en todos los quadros, / los quales (roto) y cupieren dos flores en cada uno, se le an de echar. Y a un çielo de terçiopelo azul de la dicha carrosa le tengo de echar sus rapazejos, conforme a la de dentro, tan ancho como el de la carrosa de don Gonçalo de Araso (sic).

La qual dicha carrosa a de llevar en los brasos que cuelga la caxa quatro salvajes, cada uno de una terçia en alto, con sus masas, que se puedan quitar y poner con sus tornillos, todo dorado y estofado de azul. Y las dichas flores de lis a de ser que tome todo el quadro de la parte donde fuere puesta y se sentare, de la manera que una flor en raso carmesí, quel dicho don Françisco de Aguilar me entregó, y el cordón de la orla de las dichas flores de lis an de yr de seda blanca torçida. Y el çielo de terçiopelo azul de la / dicha carrosa, que llebare por çima, a de yr todo lleno de las dichas flores de lis bordadas. Y si el quadro fuere tan grande que pareçieren caber dos, echaré dos.

Y las cortinas de la dicha carrosa an de ser de tafetán azul [te]jjido de oro, conforme a una muestra questá en poder del dicho don Françisco, questá en unas manguillas de doña Françisca, sobrina de doña Ynés, muger de don Pedro de las Ynfantas, ques tafetán listado de oro, tan ancha la lista de oro como la de seda y el cuerpo de tafetán grueso, de la manera quel de las dichas manguillas de suso referidas.

En la qual dicha carroza a de llebar quatro cojines almohadas de terçiopelo azul con sus trenzas de oro a la redonda, como la guarniçión que tienen unas almohadas de terçiopelo carmesí de don Manrique de Aguilar. Las quales dichas almohadas an de ser tan grandes como el ancho del suelo de la dicha carroza, con quatro borlas en cada almohada de oro a las esquinas, de la forma y manera que las del dicho Manrique de Aguilar; y los forros an de ser de cordován açul.

Y el dicho pisebrón de la dicha carroza a de ser muy fuerte, de muy buena hechura con todos los recaudos que lleban los pesebrones y con los adherentes y forma que la del dicho obispo e la del dicho marqués del Algaba. Y en la linterna de la dicha carrosa por la parte de dentro a de yr forrada en raso; y en ella bordadas las armas / de Aguilar y Córdoba en un escudo con (roto) de oro a la redonda. Y en lo que toca a los alamares de oro, que las dichas cortinas de oro an de llebar, an de yr tan espesos como los que lleban las cortinas de la carroza de don Gonzalo de Heraso. Y las alas y corona del águila, que a de yr ençima de la dicha linterna, an de ser de hierro doradas

Demás de lo qual tengo de entregar dos correones fuertes y doblados, que se aten de cavallo a caballo de las cabezadas con sus fiadores.

Por presçio todo lo susodicho de mill y çinquenta ducados, pagados en esta manera: treçientos y quarenta y seis ducados luego de presente en esta forma, dos mill y trezientos y treinta y siete reales luego de contado y quarenta y seis ducados están en poder de un maestro de la çiu-  
dad de Córdoba, a quenta de çiertos aderezos tocantes a la dicha carro-  
za; y el resto, cunplimiento a los dichos trezientos y quarenta y seis du-  
cados, questán en poder de don Andrés de Monsalbe, vezino de la çiu-  
dad de Sevilla. De los quales dichos treçientos y quarenta y seis ducados  
en las partidas susodichas me otorgo y tengo por contento y entregado a  
toda mi boluntad [...] / [...]. La qual dicha carroza me obligo de hazer y  
dar fecha dentro de ocho meses primeros siguientes, contados desde el  
día de la fecha desta escritura en adelante. Y los dichos mill y çinquenta  
ducados se me an de yr pagando en esta manera: çien çien (sic) ducados  
cada mes y para en quenta de los primeros quatro meses reçibo los di-  
chos trezientos y quarenta y seis ducados; y el resto se me a de yr pa-  
gando en fin de cada mes. Y cunplidos los dichos ocho meses y fecha la  
dicha carroza y acabada, el dicho don Françisco de Aguilar y Córdoba  
me a de pagar el resto, cunplimiento a los dichos mill y çinquenta duca-  
dos. Y otrosí, otorgo que reçibo del dicho don Françisco las treinta y  
tres varas y media de franjón dicho de oro y plata fino, espresada en esta  
escritura, y dellas me otorgo por entregado [...] / [...] / [...]

/ [...] En cunplimiento de lo qual otorgamos la presente escritura en  
la dicha çibdad de Éçija, ante el escribano público y testigos yusoescritos,  
en veynte días del mes de abril de mil y quinientos y noventa y dos.  
/ A lo qual fueron testigos presentes Fr[ançisco] Guzmán y Diego de  
Canpoy, veçinos desta çibdad. Y los otorgantes a quien doy fe conozo,  
lo firmaron.

Don Fransisco de Aguilar y Córdoba (rúbrica), Juan de Escobar  
(rúbrica). Luis de Berrio, escribano público y de Registro (rúbrica)”.  
2

**1595, noviembre, 21. Eçija.**

**Pedro Martínez de Castilla, vecino de Córdoba, se compromete a hacer una carroza para Luis de Eraso y Aguilar, mayorazgo, vecino de Éçija.**

**A.P.N.E. Leg. 788, ff. 1.071r-1.075v.**

“<sup>1071r</sup> Sepan quantos esta escriptura vieren cómo en la ziudad de  
Ézija, veynte y uno días del mes de nobiembre de mill y quinientos y  
noventa y zinco años, en presençia de mí, el escrivano público, e testi-

gos de yusoescritos otorgó Pedro Martínez de Castilla, bezino de la ziuudad de Córdoba, en la collación de San Andrés, estante en esta ziuudad de Écija, y se obliga de haçer y dar hecho al señor don Luis de Eraso y Aguilar, mayoradgo, bezino desta dicha çiuudad, questá presente, una carroza de madera de fresno y nogal, de tres baras de largo, con el anchura neçesaria y combinyente, obrada y labrada conforme a un modelo que para este efeto está fecho por el dicho Pedro Martínez, que queda en poder del dicho señor don Luis, firmado de su nonbre y el dicho Pedro Martínez y de my, el presente escrivano, y de Melchor Maldonado y de Mateo Durán, vezinos desta ziuudad, y conforme a unas condiziones que asimismo están firmadas del dicho Pedro Martínez, que van y an de ir yncorporadas en esta escriptura, su tenor de las quales dize así:

Aquí las condiziones

La qual dicha carroza, en la forma que contiene las dichas condiziones, a de haçer y dar hecha y acabada en fin del mes de hebrero primero que verná del año benidero de quinientos y noventa y seis, puesto y acabado en toda perfeçión como está dicho, a contento y satisfaçión del dicho señor don Luis de Eraso y Aguilar y de el señor don Pedro de Hozes, señor del Albayda, vezino de la ziuudad de Córdoba, y por preçio y contía de doçientos y ochenta ducados en reales, que balen ziento y quatro mill y setezientos y veinte maravedís de la moneda usual, puestos e pagados en la dicha ziuudad de Córdoba en esta manera: luego de presente los setenta ducados dellos; y otros setenta ducados en fin del mes de dizienbre primero que verná; y otros setenta ducados por fin del mes de henero luego siguiente / <sup>1071v</sup> del año que biene de noventa y seis primero que berná, estando las tres partes de quatro de la dicha carroza hecha; y los otro setenta ducados restantes, cunplimiento a la dicha co[ntí]ja, por fin del mes de febrero luego siguiente, ques quando a de star acabado de todo punto y perfeçión la dicha carroza, porque no lo estando, aunque esté cunplido el dicho plaço, no se an de cobrar. Y cunplido el dicho plaço, el dicho Pedro Martínez ubiere de cobrar los dichos maravedís, a de requerir al dicho señor don Luis reziba la dicha carroza y que le pague los dichos maravedís, y no lo haçiendo dentro de quatro días luego siguientes después del dicho requerimiento, se le pueda executar y execute al dicho señor don Luis [...].

Y de los setenta ducados, que de presente rezibe el dicho Pedro Martínez, se otorgó por entregado a su boluntad [...]. Y si cunplido el dicho plaço de fin del mes de hebrero primero que verná, no diere y entregare la dicha carroza en toda perfeçión y a contento de los dichos

señores don Luis y don Pedro de Hozes y de qualquier dellos, pueda el dicho don Luis compeler y apremiar con prisió[n] a que lo cunpla el dicho Pedro Martínez; y demás desto pueda el dicho señor don Luis, o quien su poder ubiere, mandar haçer la dicha carroza en la dicha ziuudad de Córdoba o en otra parte donde quisiere y le paresçiere, y por lo que más le costare del dicho preçio de los dichos doçientos y ochenta ducados y por los maravedís que tuviere rescibido el dicho Pedro Martínez, se le pueda executar y execute [...] / <sup>1072r</sup> [...]

/ <sup>1072v</sup> [...] Y el dicho señor don Luis, que presente está, açeta en su favor esta escriptura y se obligó de pagar al dicho Pedro Martínez los dichos doçientos y diez ducados que resta debiendo del preçio de la dicha carroza [...]

Y lo otorgaron estando en el escritorio de mí, el presente escrivano, en el dicho día, mes e año dicho. Y se declara por la dicha escriptura que el dicho modelo queda firmado de las dichas partes y de Juan Fernández de la Vega y de Juan Enríquez de Mozcoso y de mí, el presente escrivano, no enbargante que en esta escriptura se dezía que estaba firmado de Melchor Maldonado y Matheo Durán. Y fueron testigos presentes / <sup>1073r</sup> a todo lo susodicho los dichos Juan Fernández de la Vega y Juan Enríquez de Moscoso y Françisco Guillén y Juan de Mesa, entallador, y Diego de la Guerra, bezinos y estantes en esta ziuudad. Y los dichos Juan de Mesa y Diego de la Guerra juraron por Dios y Santa María, en forma de derecho, que conozen al dicho Pedro Martínez de Castilla, otorgante, y ques el propio que otorga esta escriptura y que se nonbra y llama por su nonbre como se declara. Y los dichos otorgantes y testigos de conoszimiento lo firmaron de sus nonbres. E yo, el presente escrivano, doy fe que lo conozco al dicho señor don Luis de Eraso.

Don Luis de Eraso y Aguilar (rúbrica), Pedro Martínez de Castilla (rúbrica), Diego de la Guerra (rúbrica), Juan de Mesa (rúbrica). Marcos de Bonilla, escribano público (rúbrica).

/ <sup>1074r</sup> Memoria y condiçiones del coche que Pedro Martínez de Castilla tiene de haçer al señor don Luys de Eraso, son estas:

Es condiçión que tengo de haçer un coche acabado de todo punto, con sus ruedas y todo el juego de debajo, sin que falte cosa ninguna, de tres varas de largo y el anchura conforme a la largura, de manera (sic) de fresno y no[ga].

Y es condiçión que tengo de haçer la caja del coche de doçe albolles, conforme a un modelo que tengo hecho.

Y es condiçión que para guarneçer esta caja deste coche me da el señor don Luys de Eraso todo el terçiopelo, que en ella entrare; y me da todo el pasamano, con que a de ser guarneçida toda ella.

Y tanbién es condiçión que el herraje de esta caja y todo lo demás hierro, que en el coche entrare, tengo de ponerlo yo; y el dicho hierro a de ser del grueso que dijere el señor don Luys.

Y es condiçión que si algún hierro de la caja del coche u de otra parte ubiere de yr dorado, sea a costa de el señor don Luys de Eraso.

// <sup>1074v</sup> Y es condiçión que el dicho Pedro Martínez no tiene de poner seda de ninguna suerte, ni una hebra, ni oro ni ninguna cosa bordada, si no fuere a quenta de el señor don Luys de Eraso.

Y es condiçión que en las guarniçiones de los caballos tiene de poner el señor don Luys de Eraso los frenos y la silla y las çinchas y las guarniçiones, no más tiene de poner Pedro Martínez.

Y es condiçión que la baqueta, que tengo de poner en el dicho coche, a de ser de Flandes, muy buena, a contento de el señor don Luys de Eraso.

Y es condiçión que toda la madera, que en la caja del coche y todo lo demás entrare, a de ser madera muy buena y toda cortada en saçón y seca, a contento de el señor don Pedro de Hoçes, vezino de la çiudad de Córdoba.

Y es condiçión que los estribos de la caja tengo de guarneçer de cordobán, de el color del terçiopelo, echando entre el cordobán y el lienço un quero de baca y todo lo demás que fuere menester para la perfeçión de la dicha obra.

Y es condiçión que tengo de haçelle un ençerado muy bueno de lienço, del color / <sup>1075r</sup> que quisiere el señor don Luys de Eraso, y la bayeta en que fuere aforado (sic) ni más ni menos, y alamares y lo demás, como está el ençerado del coche del señor don Juan de Haro, vezino de Córdoba.

Que la dicha carroça a de tener pesebrón, con toda perfesión, a contento del señor don Luys.

Y es condiçión que asientos y respaldos y antepechos y asientos del pesebrón an de ser colchados. Y que las puertas del pesebrón an de ser guarneçidas de cordován y colchado con lo demás. Esto a quenta del dicho maestro.

Y es condiçión que los asientos de terçiopelo an de yr colgados de unos hierros, que se an de poner en la caja, que sirvan para delante y atrás, y que los respaldos se puedan mudar del árbol de en medio al de atrás a costa y quenta del dicho maestro.

Y que demás del contento del señor don Luys de Eraso lo a de ser a contento del señor don Pedro de Hoçes, señor del Albayda, con quien para yrlo haziendo lo a de comunicar y hazer como le dijere y ordenare el dicho don Pedro de Hoçes.

Y con condiçion quel pesebrón, por la parte de afuera que va al suelo, a de yr aforrado en vaqueta a costa del maestro.

Y con condiçion que a de hazer doze fundas para los (roto) de lienço, forrado en vayeta. Y que los alamares y broches [sean] a cuenta del dicho señor don Luys y lo demás a cuenta del maestro, que a de poner ençerrado para el estrivo a su cuenta del dicho maestro, y asimismo ençerrado, forrado en vayeta, para los antepechos de los estrivos a cuenta del maestro, por preçio de dozientos e ochenta ducados: luego de presente setenta; y en fin del mes de dizienbre, aviéndolo començado otros setenta; y otros setenta por fin del mes de henero venidero // <sup>1075v</sup> del, conque esté fecho las tres partes de quatro de la dicha carroça; y otros setenta ducados, cunplimiento del dicho preçio, estando acabado de todo punto, que a de ser por fin de febrero.

No cunpliendo lo susodicho, demás de poderle apremiar con prisiõn por la justiçia desta çibdad, donde se somete, pueda el señor don Luys mandarlo hazer a costa del susodicho en Córdoba o en otra parte, donde le pareçiere; e por lo que más le costare y tuviere reçibido, se le pueda executar y execute, siendo creydo por su juramento o quien tuviere su poder, en que lo difirió, y los maravedies que costare, puestos en esta çibdad, donde se somete, en forma que a de dar fianças a cunplir lo susodicho dentro de quatro días primeros siguientes, abonadas, a contento del dicho señor don Pedro de Hoçes, sometidos a todo como él a esta çibdad.

Que a de hazer tres tornillos para lo alto con su vara de hierro, que sirva para tejadillo, a costa del dicho maestro.

Entregado en Córdoba, conque al traer, venga con él el dicho Pedro Martínez y pueda entrar por la puerta prinçipal del dicho señor don Luys. El señor don Luys açete e se obligue a la paga y el dicho Pedro Martínez de Castilla renunció su fuero y la ley *sit convenerid de juridicione onium judicum*.

Pedro Martínez de Castilla (rúbrica)”



3

**1603, agosto, 16. Écija.**

**Juan de Carvajal, maestro de hacer coches y vecino de Córdoba, se obliga a entregar en el plazo de un mes a Elvira Ponce de León, vecina de Écija, la carroza que le está haciendo.**

**A.P.N.E. Leg. 949, ff. 935r-936v.**

“<sup>935r</sup> Sepan todos los questa escritura vieren cómo yo, Juan de Carabaxal, maestro de hazer carrozas, veçino que soy de la çiuudad de Córdoba, en la calle la Feria, collaçión de San Pedro, otorgo e conozco que me obligo de hazer e dar acabada a la señora doña Elbira Ponze de León la carroza que por orden e mandado de su merçed estoy haziendo, según e como estoy obligado por escritura que sobre ello pasó ante Melchor Francisco<sup>70</sup>, escrivano público, la qual me obligo de dar acabada de aquí a quinze días del mes de setienbre primero que berná deste presente año, bien hecha y acabada, según e como por la dicha escritura estoy obligado.

E si por el dicho día no la diere acabada de todo punto con sus aderentes, / <sup>935v</sup> sin que falte cosa nenguna, e si para el dicho día no la diere acabada, me obligo de poner en poder de la dicha señora doña Elbira quatroçientos ducados, para que con ellos la dicha señora doña Elbira pueda hazer acabar la dicha carroza e traer ofiziales a esta çiuudad que la acaben, e traer todo lo que fuere fecho della a do quiera questubiere e fuere hallados, e conprar lo que faltare todo lo uno e lo otro a mi costa. E lo que en ello gastare y en todo lo demás, lo dexo e difiero en su juramento sin otra aberiguaçión alguna, aunque de derecho se requiera, para lo qual me doy por çitado e renunçio el derecho de la çitaçión e otro qualquier remedio quel derecho me conçede. E para ello pueda enbiar y enbíe una persona a la dicha çiuudad de Córdoba a la cobranza / <sup>936r</sup> de los dichos quatroçientos ducados y aderentes de la dicha carrosa, a la qual me obligo de pagar quinze reales de salario en cada un día, de los que en lo susodicho se ocupare, de la yda a la dicha çiuudad de Córdoba, estada en ella e buelta a esta dicha çiuudad e por lo que montare el dicho salario se me pueda executar como por el prinçipal con el juramento de la persona que a ello fuere, en que lo difiero, sin que se requiera otra probanza, çitaçión ni aberiguaçión alguna, aunque de derecho se requiera.

---

<sup>70</sup> No ha sido posible la localización de este documento.

E para lo ansí cumplir, pagar y aber por firme, obligo mi persona e bienes abidos e por aber e doy poder cunplido bastante a las justiçias e juezes del rey, nuestro señor, de qualesquier partes, espeçial e señaladamente a las justiçias e juezes desta dicha çiudad de Éçija, [...]

/ <sup>936v</sup> [...] Fecha la carta en la çiudad de Éçija, en diez e seis días del mes de agosto de myll e seisçientos e tres años, siendo testigos presentes Juan de Escobar, que juró en forma de derecho conozer al dicho otorgante e ser el contenido en esta escritura, e Martín Pinto e Martín de Bentura, veçinos de Éçija. Y el dicho otorgante lo firmó.

Juan de Carabaxal (rúbrica). Baltasar Cano, escrivano público (rúbrica)”.

#### 4

**1603, diciembre, 15. Écija.**

**Juan de Carvajal, maestro de hacer coches, vecino de Córdoba, se obliga a hacer una carroza a Gonzalo de Eraso.**

**A.P.N.E. Leg. 955, ff. 1.706r-1.711v.**

“<sup>1706r</sup> Sepan todos los questa escriptura bieren cómo en la çiudad de Éçixa, en quinze días del mes de dizienbre de mill y seisçientos e tres años, en presençia de mí, el escribano público, y testigos yusoescritos pareçieron de la una parte don Gonzalo de Heraso, vezino desta çiudad, caballero del ávito de Calatrava, y de la otra Joan de Caravaxal, maestro de hazer coches y carrozas, vezino de la çiudad de Córdoba, estante a el presente en esta dicha çiudad, y anbos dixeron que entre ellos se a tratado y concertado quel dicho Joan de Caravaxal haga e dé hecha a el dicho don Gonzalo de eraso una carroza con sus aderentes, desde oy día de la fecha desta escriptura hasta quinze de marzo del año primero que viene de mill e seisçientos y quatro, / <sup>1706r</sup> con çiertas condiçiones y capítulos en la forma y manera siguiente:

Primeramente, se declara que la dicha carroza a de ser toda de álamo negro y seco y de buena sazón.

Yten, que las camas y ruedas sean de ençina y el juego de álamo negro. Y el hierro y lo demás de la dicha carroza a de ser de la bondad e forma que tiene la carroza del señor don Sancho de Rueda, regidor desta çiudad.

Yten, a de tener el ancho y largo e alto de la dicha carroza del dicho don Sancho de Rueda.

Yten, se declara que la caja de la dicha carroza a de ser de colunas acarrozadas, de la manera y forma de la carroza del dicho don Sancho de Rueda.

Yten, las almohadas del pisebrón (sic) an de ser elebadizas, conforme a las del dicho señor don Sancho. Y ansimismo a de llebar unas banquillas lebadizas, demás de los coxines, como el coche quel dicho Juan de Caravaxal a hecho a don Antonio Gonçales de Aguilar, lo qual el dicho don Gonzalo a de pagar en demasía.

/ <sup>1707r</sup> Yten, la dicha carroza a de ir forrada en tapetes o cordobanes colorados, lo qual queda a escoxençia de don Joan de Haro, cuñado del dicho don Gonzalo, veçino de dicha çiudad de Córdoba.

Yten, a de ser la dicha carroza forrada de baqueta negra nueva muy buena, con su enzerado verde forrado en bayeta colorada de Córdoba y con alamares azules y amarillos acruzados.

Yten, la dicha carroza a de tener pendiente della dos cordones de seda amarilla y azul, y a el remate dellos, en lugar de borlas, unos alcaparrones.

Yten, el flueco de la dicha carroza y çintas an de ser de seda amarilla y azul, color de çielo, de quatro dedos de ancho, con su faldilla de cordován casi del mismo ancho.

Yten, el hillo (sic) de los alamares para el enzerado verde a de ser de hilo amarillo y azul de buen color.

Yten, a de llebar a los lados dos caxones, uno en cada testero, con dos llaves o una que haga a anbos, con su arquilla delante forrada en baqueta y sus tachuelas de la forma de las que a de llebar la dicha carroza.

/ <sup>1707v</sup> Yten, a de hazer e dar fecha a la dicha carroza quatro guarniçiones de cavallo, de cordel, con sus frenos estañados; y los hierros de las guarniçiones negros con sus çintas de xineta y almohadillas. Todo el tiro de la dicha carroza moliente y corriente, cunplido y bien acavado. Y mas una silla de brida negra con sus tres çinchas y sus estrivos y açiones guarnezidas y un azote colorado, todo tacholado.

Yten, la dicha carroza a de traer una barra de hierro por abaxo de la biga de largo a largo, como la que tiene la carroza del dicho don Sancho.

Yten a de llevar la dicha carroza dos pies de amigo de hierro, tirado uno detrás y otro delante, lo qual a de ser por demasía a cuenta del señor don Gonzalo.

Yten, que a de ser el hierro de la dicha carroza enbutido, de la forma y manera del del señor don Sancho.

Yten, la dicha carroza a de llevar una barra en la parte, forma y anchura de la carroza del dicho señor don Juan de Haro.

Yten, que la caja de la dicha carroza a de ser por el suelo una sesma más que la carroza del dicho don Sancho por la delantera.

/ <sup>1708r</sup> Yten, a de llebar por la parte de adentro y por de fuera tachuelas grandes, con primor doradas, que hagan obra. Lo qual a de pagar de demasía el dicho don Gonzalo, a lo que apreçiare el dicho don Juan de Haro, su cuñado, demás de las tachuelas ordinarias que se suelen hechar a los demás coches.

Yten, quel respuntado de la dicha carroza a de ser amarillo de pecho de azor e de la forma que quisiere y ordenare el dicho don Juan de Haro.

Y en efeto la dicha carroza a de benir muy bien acavada, a vista de oficiales que dello sepan y entiendan, moliente y corriente, de la bondad y forma questá la carroza del dicho don Sancho de Rueda. Y en efeto de no darla tal y tan buena de la propia bondad e calidad, quede a elección del dicho don Gonzalo de Heraso reçibir la dicha carroza e apremiar por todo rigor de derecho que la haga de la dicha bondad.

Y en esta forma e con las dichas condiçiones y declaraçiones el dicho Joan de Caravaxal se obligó de hazer la dicha carroza desde oy, día de la fecha desta escriptura, / <sup>1708v</sup> hasta el dicho día quinze de março del dicho año y por preçio de quatro mill e dozientos e çinquenta reales de la moneda usual, quel dicho don Gonzalo de Heraso le a de dar e pagar en esta manera: luego de presente mill e quatroçientos diez y seis maravedís, de los quales el dicho Joan de Carabaxal se otorgó por entregado a toda su voluntad [...]; y los demás maravedís restantes, cumplimiento a los dichos quatro mill dozientos e çinquenta reales, se los a de dar e pagar la mitad dellos el día que la dicha carroza estubiere acavada de madera e hierro en blanco, que solo reste bestirla; y la otra mitad el día que, acavada / <sup>1709r</sup> de todo punto, diere y entregare la dicha carroza [...] / <sup>1709v</sup> [...] / <sup>1710r</sup> [...] / <sup>1710v</sup> [...]

/ <sup>1711r</sup> En testimonio de lo qual otorgaron la presente escriptura, so la forma en ella conthenida, ante el escrivano público e testigos yusoescriptos, / <sup>1711v</sup> estando en las casas de la morada del dicho don Gonzalo de Heraso el dicho día quinze de dizienbre deste presente año de mill y seisçientos e tres años. A todo lo qual que dicho es, fueron testigos presentes don Sancho de Rueda y Antonio de los Reyes y Matía Rodrigues, veçinos desta dicha çiudad. Y el dicho Gonzalo de Heraso e Juan de Carabaxal lo firmaron de sus nonbre en este Registro. E yo, el presente

escribano público yusoescrito, doy fee que conozco a los dichos otorgantes.

Don Gonçalo de Eraso (rúbrica), Juan de Carabaxal (rúbrica). Gabriel Gutiérrez, escribano público (rúbrica)”.

5

**1616, marzo, 8. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche a Pedro Fernández Galindo de Ribera, vecino de Écija<sup>71</sup>.**

**A.P.N.E. Leg. 1235, ff. 750r-751v.**

“<sup>750r</sup> Sepan todos los questa escritura bieren cómo en la çiudad de Éçixa, en ocho días del mes de março de mill y seisçientos y dies y seis años, en presençia de mí, el escribano público, e testigos yusoescritos otorgó Andrés Díaz, veçino desta ciudad, que se obliga de hacer y dar hecho a don Pedro Fernández Galindo de Ribera, veçino desta dicha ciudad, questá presente, un coche de la madera y clabaçón dorada, de la forma y manera questá obligado a hacer el de don Luis de Aguilar Ponce de León, forrado en baquetas de Moscobia y su clavazón dorada, como el del dicho don Luis, sin faltar en cosa alguna, a contento y satisfaçión del dicho don Pedro, por preçio y contía de treçientos e cinquenta ducados de la moneda usual, quel susodicho a de ser obligado a le dar e pagar, o a quien representare su derecho e uviere su poder, en esta dicha ciudad y a su fuero sin pleito alguno, luego de contado nobecientos y dies reales, de que se otorgó por entregado a su boluntad, porque declaró aberlo recibido / <sup>750v</sup> y tener en su poder [...]; y los demás maravedís restantes como lo fuere haciendo, de manera que acabado de hacer lo esté asimismo de pagar. El qual se obligó de hacer a su costa e por su quenta hasta aberlo acabado y puesto en perfeçión de la manera que dicho es, que a de ser por el día ocho del mes de mayo próximo benidero deste dicho año [...] / <sup>751r</sup> [...]

/ <sup>751v</sup> [...] Y fueron testigos presentes Alonso Yañes de Perea e Juan de Escalera e Cristóbal de Santacruz, beçinos de Éçixa. Y el dicho don Pedro lo firmó; y por el dicho Andrés Díaz, que dixo no saver, un testigo. E yo, el dicho escribano, doy fee que conozco a los otorgantes.

<sup>71</sup> Con fecha 8 de mayo de 1616 Andrés Díaz de la Tosa recibe de Pedro Fernández Galindo de Ribera 1.400 reales a cuenta del coche que le está haciendo. A.P.N.E. Leg. 1235, f. 1378r-v.

Don Pedro Fernandes Galindo de Ribera (rúbrica), Christóval de Santacruz Ahumada (rúbrica). Luis de Valdés, escribano público (rúbrica)”.  
6

**1619, octubre, 26. Écija.**

**Fernando de Aguilar Ponce de León y Constanza Carrillo de la Vega, su esposa, vecinos de Écija, se obligan a pagar 350 ducados a Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, por la hechura de un coche.**

**A.P.N.E. Leg. 1297, ff. 2531r-2535v.**

“<sup>2531r</sup> Sepan todos los questa escriptura vieren cómo yo, don Fernando de Aguilar Ponçe de León, e yo, doña Costança Carrillo de la Bega, su muger, veçinos que somos en esta muy noble e muy leal çiuudad de Éçixa, a la collaçión de Santa María della, [...] de mancomún y a boz de uno y cada uno de nos yn solidun [...] / <sup>2531v</sup> otorgamos por el tenor de la presente que debemos e nos obligamos de dar e pagar a Andrés Díaz, carpintero, veçino desta dicha çiuudad, questá presente, treçientos y çinquenta ducados en reales, que balen çiento y treinta mil e noveçientos marabedís de la moneda usual, por raçón de que el dicho nos a de haçer un coche con sus ruedas y estribos moliente y corriente, bien acabado e puesto en toda perfeçión, en la forma questá fecho el de don Christóval Fernandes Galindo, a contento de nos los susodichos y a bista de ofiçiales que dello entiendan, conque los posteles an de ser algo más gruesos y el tejadillo a de tener beinte barillas. Que todo se a de començar a haçer desde luego e nos lo a de dar y entregar acabado y que pueda rodar en toda perfeçión, en la forma dicha, el día de Pasqua de Resurreçión prójimo benidero de seysçientos beynte.

/ <sup>2532r</sup> Los quales treçientos y çinquenta ducados debajo de la dicha mancomunidad nos obligamos e prometemos de dar e pagar al dicho Andrés Díaz o a quien representare su derecho y obiere su poder, en esta çiuudad y a su fuero sin pleyto alguno, en esta manera: luego de presente quinientos e çinquenta reales; y mill y çinquenta otros el día de Pasqua de Nabidad prójimo benidero, fin deste presente año; y otros seisçientos reales el de San Miguel de setiembre del dicho año de seisçientos e veynte; e los mill e seisçientos y çinquenta reales que restan, cunplimiento a toda la dicha partida el día de Pasqua de Nabidad siguiente, fin del dicho año de seisçientos e beynte; cada paga cunplida e todas con las costas de la cobrança [...] / <sup>2532v</sup> [...] / <sup>2533r</sup> [...]

/ <sup>2533v</sup> [...] E yo, el dicho Andrés Díaz, que lo contenido en esta escritura e oydo y entendido, otorgo que la açeto en mi favor y según e cómo en ella se contiene, e me obligo de haçer y dar hecho el dicho coche por el dicho preçio que se me a de pagar [...] / <sup>2534r</sup> [...] / <sup>2534v</sup> [...] / <sup>2535r</sup> [...]

/ <sup>2535v</sup> [...] En la dicha çiudad de Éçixa, veynte e seis días del mes de octubre de mill e seisçientos e diez e nueve años, siendo testigos presentes don Tello Gonsales de Aguilar y Françisco Billalva y Alonso Bermudo Cortés, veçinos de Éçixa. Y los dichos don Fernando e su muger lo firmaron; e por el dicho Andrés Díaz un testigo, porque dijo no saber escribir. E yo, el presente scrivano, conozco a los dichos otorgan-tes.

Don Fernando de Aguilar (rúbrica), doña Costança Carrillo de la Bega (rúbrica), Alonso Bermudo Cortés (rúbrica). Antonio Trapel Osorio, escribano público (rúbrica)”.

7

**1620, enero, 7. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se compromete a hacer un coche para Francisco Galindo Quiñones, vecino de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 1316, ff. 126r-128r.**

“<sup>126r</sup> Sepan quantos esta escritura vieren cómo en la çiudad de Éçixa, siete días del mes de enero de mill e seisçientos e beynte años, en presençia de mí, el escribano público, e testigos yusoescritos otorgó Andrés Díaz, carpintero, veçino desta dicha çiudad, a la collaçión de Santa María della, en la Puerta de Osuna, que se obliga de haçer y dar hecho a don Francisco Galindo Quiñones, veçino desta dicha çiudad, questá presente, un coche moliente y corriente, con sus ruedas e lo demás que le perteneçe, conforme a las condiçiones hechas entre ellos, firmadas de don Jayme de Çayas y de Sebastián Ruys y de mí, el dicho escribano, que son en poder del dicho don Francisco, por precio e contía de tres mill y ochocientos y cinquenta reales, de que se le an dado e pagado e dan e pagan dos mill reales / <sup>126v</sup> luego de contado, de que se otorgó por entregado, [...] y mill reales otros se le an de dar y pagar el día de Carnestolendas prójimo benidero deste presente año, y los ochocientos y cinquenta reales restantes el día de Pasqua de Resurreçión luego siguiente asimismo deste dicho año, ques quando a destar acabado e puesto en perfeçión el dicho coche, cada paga cunplida con las costas.

El qual se obligó de començar a haçer desde luego, bien hecho y en toda perfección, e de lo dar y entregar el dicho día de Pasqua de Resurrección primero que viene, conforme a las dichas condiciones sin faltar en cosa alguna; e no lo cunpliendo así, que demás de le poder compeler /<sup>127r</sup> y apremiar a ello con prisión, por todo rigor de derecho e bía executiva, el dicho don Francisco pueda mandar hacer el dicho coche o comprarlo dónde e por el preçio que lo hallare, e por lo que más le costare y el dicho Andrés Díaz tubiere reçibido e por las costas e yntereses que se le recrecieren, se le pueda executar con sola esta escriptura y el juramento e simple declaración del dicho don Francisco o de quien representare su derecho y obiere su poder [...]

/<sup>127v</sup> [...] Y el dicho don Francisco Galindo Quiñones recibe esta escriptura en su favor, según e cómo en ella se contiene, y se obligó a la paga de los dichos mill y ochocientos y cinquenta reales, que restan de la dicha partida, a los dichos plaços y con las costas. Y otrosy, de guardar y cunplir, por lo que le toca y es a su cargo, las dichas condiciones sin faltar en cosa alguna.

Y ambos prometieron de aber por firme esta escriptura [...], para cuyo cunplimiento e paga obligaron el dicho don Francisco sus bienes y el dicho Andrés Díaz su persona e bienes, abidos e por aber, e dieron poder a las justicias e jueces de su ma/<sup>128r</sup>jestad [...]

E fueron testigos presentes Alonso Bermudo Cortés y Christóval de la Puebla y Diego de Alanís Çamudio y Alonso Yáñez de Perea, veçinos de Éçixa. Y el dicho don Francisco lo firmó y por el dicho Andrés Díaz un testigo, porque dijo no saber. E yo, el presente escribano, conozco a los dichos otorgantes.

Don Francisco Galindo (rúbrica), Alonso Yáñez de Perea (rúbrica). Antonio Trapel Osorio, escrivano público (rúbrica)".

## 8

**1620, julio, 23. Écija**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche a Lorenza Gómez de Sandoval, viuda de Juan Moreno Ponce de León, vecinos de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 1317, ff. 1.827r-1829v.**

“<sup>1827r</sup> Sepan todos los questa escriptura vieren cómo en la ciudad de Éçixa, veinte y tres días del mes de jullio de mill e seisçientos y veinte años, en presencia de mí, el escribano público, e testigos yusoescritos otorgó Andrés Días, carpintero, veçino desta dicha ciudad, a la collación



de Santa María della, que se obliga de hacer y dar hecho a doña Lorença Gomes de Sandobal, viuda, muger que fue de don Juan Moreno Ponce de León, difunto, vecina de esta dicha ciudad, un coche con sus ruedas y estribos y encerado, moliente y corriente y en toda perfección, a contento de la susodicha y a vista de oficiales que dello entiendan, y del propio tamaño, guarniciones y lo demás que es el que de presente tiene / <sup>1827v</sup> el de don Antonio de Aguilar y de la Cueva, y por precio de tres mill y quinientos reales de la moneda usual, que a de ser obligada a dar y pagar a el dicho Andrés Díaz o a quien por él fuere parte, en esta dicha ciudad y a su fuero sin pleito alguno, los seiscientos reales dellos luego de contado, de que se otorgó por entregado a su voluntad [...], y mill y çien reales otros dentro de ocho días primeros siguientes desde oy en adelante, y los demás maravedís restantes, cunplimiento a toda la dicha cantidad, el día de Nuestra Señora de septiembre próximo venidero de este dicho presente año, y cada paga cunplida con las costas de la cobrança.

El qual dicho coche se obligó de dar hecho y acabado en toda perfección, como dicho es, el dicho día de Nuestra Señora de septiembre deste dicho año, a que se le tiene de poder conpeler / <sup>1828r</sup> y apremiar con prición, además de que la dicha doña Lorença pueda mandallo haçer a su costa y por lo que más le costare y maravedís que tuviere reçividos y las costas executalle con sola esta escriptura y su juramento y simple declaración [...]

Y la dicha doña Lorença Gomes de Sandobal que, como dicho es, estaba presente, açetó esta escriptura en su fabor, como en ella se contiene, y recibió conprado el dicho coche por el dicho precio. Y se obligó de dar y pagar / <sup>1827r</sup> a el dicho Andrés Díaz, o a quien por él fuere parte o representare su derecho y uviere su poder, los dichos maravedís [...]

Y anbos prometieron de aber por firme esta escriptura, para cuyo cunplymiento y paga obligaron la dicha doña Lorença sus bienes y rentos y el dicho Andrés Díaz su persona y bienes, abidos y por aber, [...] / <sup>1829r</sup>

[...] / <sup>1829v</sup> [...] Y fueron testigos presentes Francisco Bermudo Estrada y Francisco Rodríguez y Sebastián Ruis, vecinos de Éçixa. Y la dicha doña Lorença lo firmó de su nombre y por el dicho Andrés Díaz y a su ruego un testigo, porque dijo que no sabía y. E yo, el escrivano, conosco a los otorgantes.

Doña Lorença Gomes de Sandoval (rúibrica), Francisco Bermudo de Estrada (rñúibrica). Antonio Trapel Osorio, escrivano público (rúbri-ca)”.

**1620, septiembre, 4. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche para el licenciado Marcos Tamariz de la Escalera, vecino de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 1319, ff. 357r-358v.**

“<sup>357r</sup> Sepan todos los questa escriptura vieren cómo en la çiudad de Éçixa, a quatro días de el mes de septiembre de mill y seysçientos y beynte años, en presençia de mí, el escribano público, y testigos yusoescritos pareçieron el liçençiado don Marcos Tamariz de la Escalera y Andrés Díaz, carpintero y maestro de coches y carrozas, ambos veçinos desta çiudad, en la collaçión de Santa María, y dixeron que entre ellos está tratado y concertado quel dicho Andrés Díaz haga un coche para el dicho don Marcos, en el tiempo y por el preçio y de la forma y modelo que yrá declarado en esta escriptura. Y para que cada uno tenga la seguridad de lo que le toca, que es neçesario en la mejor bía y forma que obiere lugar de derecho, el dicho Andrés Díaz otorgó que se obliga de hazer y dar hecho el dicho coche a el dicho Marcos de la forma y manera que uno que de presente tiene hecho en su tienda para doña Lorenza de Sandobal, beçina desta çiudad, conque el tejadillo a de tener beynte barillas y el flanco a de ser todo de seda carmesí y las baquetas carmesíes bien enzendidas y el enzerado berde, como el / <sup>357v</sup> de don Françisco Galindo, de aquí al día de Pasqua de Nabidad primera que berná, fin deste presente año, por preçio y cuantía de tres mill quinientos y çinquenta reales, que le a de dar y pagar en esta çiudad y a su fuero en esta forma: luego de presente dos mill reales y el resto, cunplimiento a toda la cantidad, el día que entregare el dicho coche o antes si tubiere neçesidad dello para acaballo. Y si antes del dicho día de Pasqua de Nabidad el dicho don Marcos tubiere neçesidad del dicho coche, abisándole a el dicho Andrés Díaz ocho días antes de abello menester, lo dará acabado para estonzes.

Y de los dichos dos mill reales, que de presente se le dan y pagan, se otorgó por bien contento, pagado y entregado a toda su voluntad [...]

/ <sup>358r</sup> [...]

/ <sup>358v</sup> [...] Y fueron presentes por testigos Manuel Bizcayno de Aguilera, Françisco Barahona y Juan de Prado, veçinos de Éçixa. E yo, el presente escribano, doy fee que conozco a los otorgantes, de los quales lo firmó el dicho don Marcos, y por el dicho Andrés Díaz, que dixo no saber, firmó un testigo.

Don Marcos Tamariz de la Escalera (rúbrica), Juan de Prado, por testigo (rúbrica). Luis de Valdés, escribano público (rúbrica)”.

10

**1621, noviembre, 12. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche a Cristóbal de Cárdenas, vecino de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 1330, fol. perdida.**

“Sepan todos los que esta escriptura vieren cómo en la çuidad e Éçixa, en doçe días del mes de nobiembre de mill e seisçientos y veinte y uno años, en presençia de mí, el escribano público, e testigos yusoescritos otorgó Andrés Días, carpintero, beçino desta çuidad, a la Puerta Osuna, que se obliga de haçer a don Christóval de Cárdenas, beçino della, un coche de la forma y manera y como el que hiço a don Pedro de Aguilar, conque no a de llebar escudo de armas y que a de tener de mexoría más que el del dicho don Pedro Tello doçientos reales; y por preçio de treçientos y beinte ducados, que le an de pagar en esta manera: los çien ducados de ello luego de contado; y lo demás, cunplimiento a la dicha cantidad, de oi día de la fecha desta escriptura en dies días primeros cunplidos. Y de los dicho çien ducados, que así resçibió, se otorgó por entregado a toda su voluntad [...]

/ [...] Y fueron presentes por testigos don Pedro Fajardo, Diego Martín y Christóval de Aguilar, beçinos desta dicha çuidad. Y el dicho otorgante, a quien yo, el escribano conozco, dixo no saber firmar, firmó un testigo.

Diego Martín Mellado (rúbrica).Gómez de Santofimia, escribano público (rúbrica)”.

11

**1623, abril, 20. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche a María Guerrero y Girón, viuda de Pedro de Castrillo Fajardo, señora de las villas de Montejaque y Benaoján y vecina de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 1337, ff. 840r-841v.**

“<sup>840r</sup> Sepan todos los questa escriptura vieren cómo en la çuidad de Éçixa, beinte días del mes de abril de mill y seisçientos y beinte y tres años, en presençia de mí, el escribano público, y testigos yusoescritos



**1632, junio, 25. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche a Antonio de los Ríos y Guzmán, vecino de Córdoba.**

**A.P.N.E. Leg. 1581, ff. 2.916r-2.918v.**

“<sup>2916r</sup> Sepan los questa escritura vieren cómo en la çiudad de Éçixa, veynte y çinco días del mes de junio de mill y seisçientos y treynta y dos años en presençia de mí, el escrivano público del número desta çiudad y mayor del cabildo della, y testigos yusoescritos otorgó Andrés Díaz, beçino desta çiudad, maestro de haçer coches, que se obliga de haçer uno a el señor don Antonio de los Ríos y Guzmán, veçino de la çiudad de Córdoba, presente, de la hechura, tamaño y calidad que el coche que tiene acabado a el liçençiado don Fernando de Anaya, beçino desta dicha çiudad. Y demás del a de llebar quatro columnas de hierro, quatro bentanillas en el enzerado, dos pares de estribos y los alamares sentados derechos, y en todo lo demás de clabazón, cortinas de paño y enzerado y madera, quedando por cuenta del dicho señor (roto) / <sup>2916v</sup> finas de damasco y guarnición.

Y se obligó de haçer el dicho coche de buena madera e clavazón y coranbre, bien acabado como es costunbre, a contento y satisfacción del dicho señor don Antonio y a bista de ofiçiales de haçer coches que dello entiendan, y por preçio y contía de seis mill reales, que le a de dar y pagar en esta manera: los dos mill reales dellos de contado, de los quales se otorgó por entregado; [...] y los otros dos mill reales le a de dar y pagar en estando el dicho coche para lo guarnezer, y sea sabidor dello por carta del dicho Andrés Díaz; y los otros dos mill reales, cunplimiento a los dichos seis mill, luego questé acabado el dicho coche y lo entregue / <sup>2917r</sup> en esta çiudad de Éçixa, que a de ser por fin de nobienbre deste año, sin escusa ni dilación, con las calidades y en la forma y según dicho es [...] / <sup>2917v</sup> [...] / <sup>2918r</sup> [...]

/ <sup>2918v</sup> [...] Y fueron testigos presentes Lucas de Godoy, jurado, Pablo Rodríguez de Balberde y don Cristóval de Cárdenas y Luna, beçinos de esta dicha çiudad de Éçixa. Y el dicho don Antonio lo firmó y por el dicho Andrés Díaz un testigo porque dijo no saber. E yo, el escrivano, doy fee que conozco a los señores otorgantes.

Antonio de los Ríos y Guzmán (rúbrica), Pablo Rodríguez (rúbrica). Antonio de los Reyes, escribano mayor del cabildo y público (rúbrica)”.

**1632, julio, 14. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se obliga a hacer un coche para Gonzalo Fernández de las Casas, vecino de Osuna.**

**A.P.N.E. Leg. 1533, ff. 2961r-2964v.**

«<sup>2961r</sup> Sepan los questa escritura bieren cómo yo, Andrés Díaz, carpintero, vezino que soy desta muy noble y muy leal çudad de Éçija de la una parte, e yo, don Gonzalo Fernandez de las Casas, vezino que soy de la billa de Osuna, estante en esta dicha çudad, de la otra, dezimos que por quanto está tratado y sentado que el dicho Andrés Días le aya de hazer y haga un coche a el dicho don Gonzalo de las Casas del modo, forma, tamaño, clavazón, herraxe y cortinas de la manera y según y cómo el dicho Andrés Días hizo otro coche a Juan Flo/<sup>2961v</sup> rindo, regidor y depositario general desta çudad, y con su arquilla, quedando por quenta de mí, el dicho Andrés Días, todos los gastos y aparexos nezesarios hasta lo poner moliente y corriente, y por la de mí, el dicho don Gonzalo Fernández de las Casas, tan solamente las cortinas de seda y guarnisiones de caballos, y que le dé y pague el dicho don Gonzalo Fernández de las Casas a el dicho Andrés Días, por su trabajo y costa del herraxe, madera y lo demás necesario, zinco mil y quinientos reales de moneda de bellón corriente en esta manera: mill y zien reales luego de contado; / <sup>2962r</sup> y de oy en ocho días otros mill y zien reales; y mill y setezientos y zinquenta reales estando el dicho coche hecho y acabado de madera, dispuesto para bestillo de baqueta y clabazón; y el resto a la dicha cantidad, a el tiempo y quando se lo dé y entregue a el dicho don Gonzalo, que a de ser por fin del mes de otubre primero que berná deste presente año.

Y para poner en efeto el dicho trato queremos otorgar escritura en forma bastante, por tanto confesando como antes confesamos ser zierto y berdadero lo susodicho, otorgamos yo, el dicho Andrés Días, que tomo por mi / <sup>2962v</sup> quenta y cargo y me obligo de hazer el dicho coche a el dicho don Gonzalo Fernández de las Casas de la forma, calidad y bondad que hize otro coche a el dicho Juan Florindo, regidor, sin faltar en cosa alguna, poniendo en él todo lo nezesario, ezeto las dichas cortinas de seda y guarnisiones de caballos, y de lo entregar con su arquilla, a contento y satisfazió del susodicho y a bista de ofiziales que dello sepan y entiendan, en el tiempo que se declare en esta escritura por el dicho prezio de los dichos zinco mil y quinientos reales en bellón, pagados a los dicho plazos. Y para en quenta dellos, / <sup>2963r</sup> confieso aber

rezibido del dicho Gonzalo los dichos mill y zien reales, de que me otorgo por entregado a toda mi boluntad [...]. Y si al dicho plazo y de la forma y calidad referida no le diere y entregare el dicho coche, el dicho don Gonzalo o quien su poder ubiere y en su derecho suzediere, lo pueda mandar hazer a mi costa en esta ziuudad o fuera della y, por lo que más le costare y tuviere rezibido, me execute con su juramento [...]

/ <sup>2963v</sup> [...] E yo, el dicho don Gonzalo Fernández de las Casas, aze-  
tando como azeto lo susodicho, me obligo de dar y pagar a el dicho  
Andrés Días y a quien por él lo ubiere de aber los dichos marabedís, a  
los plazos y en la forma que se contiene y declara en esta escriptura [...]

Y anbas las dichas partes cunpliremos lo que no obligamos por esta  
escriptura, / <sup>2964r</sup> en esta dicha ciudad de Éçixa y a su fuero y juridizión,  
bien y cunplidamente sin pleito alguno, con las costas de la cobranza.  
Para cuyo cunplimiento y paga obligamos yo, el dicho don Gonzalo de  
las Casas, mis bienes y rentos, y yo, el dicho Andrés Días, mi persona y  
bienes, abidos y por aber [...]

En tes/<sup>2964v</sup>timonio dello otorgué la presente escriptura, so la forma  
en ella contenida, ante el escrivano público y testigos yusoescritos,  
ques fecha en Éçixa, a catorze de julio de mil y seyszientos y treinta y  
dos años, siendo testigos Pablo Rodríguez, Francisco Almoguera y  
Alonso de Parexa de la Peña, vezinos de Ézixa. Y el dicho don Gonzalo  
lo firmó y por el dicho Andrés Días, un testigo, por no saber, a los qua-  
les doy fe conozco.

Gonzalo Fernández de las Casas (rúbrica). Pablo Rodríguez (rúbrica).  
Antonio de los Reyes, escribano público (rúbrica)”.

## 14

**1633, enero, 29. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, se compromete a hacer un  
coche a Juan Fernández Galindo Laso de la Vega, vecino de Écija.**

**A.P.N.E. Leg. 1550, ff. 476r-479v.**

“<sup>476r</sup> Sepan todos los questa escriptura vieren cómo yo, Andrés Díaz,  
maestro de haçer coches y veçino desta çiuudad de Éçixa, en la barrera de  
la Puerta Osuna, collaçión de Santa María della, digo que por quanto  
tengo tratado y asentado con el señor Juan Fernández Galindo Laso de  
la Bega de le haçer y dar hecho un coche del tamaño y calidad y forma  
que tiene el coche que hize y acabé al señor don Fernando de Aguilar,  
veçino desta dicha çiuudad, con ocho pilares y el çimiento entero de ba-  
queta de Moscobia por la parte de adentro y por la de afuera de baqueta

negra de la tierra, clavaçón dorada, fluecos de seda y cortesinas (sic) de damasco, todo de cochinita, y asimesmo cortinas de paño, con su ençerado y herraje. / <sup>476v</sup> Acabado y hecho todo [...] por mi quenta y por preçio y contía de quinientos ducados en reales moneda de bellón corriente a el tiempo del encargo, los quales me a de dar y pagar en esta manera: tres mill reales dellos luego de contado y mill reales quando los pida y esté en estado de guarneçerlo y los mill y quinientos reales restantes el día questubiere acabado.

Y para que tenga efeto el dicho trato, quiero de presente haçer escritura de obligación a favor del dicho señor Juan Fernández Galindo, por tanto confesando como confieso ser çierto y berdadero el dicho trato y estar asentado así, otorgo y conozco por el tenor de la presente que prometo y me obligo de haçer / <sup>477r</sup> el dicho coche al dicho Juan Fernández Galindo en la dicha conformidad, del tamaño y según y cómo y con la bondad y calidad que tiene el dicho coche que hize a el dicho don Fernando de Aguilar, a su contento y satisfacción, con las dichas cortinas de damasco y paño, enzerado y herraje y todo lo demás neçesario para que pueda rodar, por el dicho preçio de los dichos quinientos ducados en reales, que me a de dar y pagar a los plazos de suso referidos. Y de los dichos tres mill reales me otorgo por entregado [...]

/ <sup>477v</sup> [...] E yo, el dicho Andrés Díaz, prometo e me obligo de comenzar a haçer luego el dicho coche y de lo dar fecho y acabado a el dicho Juan Fernández Galindo, según dicho es, dentro de quatro meses, que an de comenzar a correr y contarse desde oy día de la fecha desta escritura en adelante. Y si no hiçiere y acabare el dicho coche de la dicha calidad y bondad y lo diere y entregare para que pueda rodar a el dicho plazo, el dicho Juan Fernández Galindo, o quien le suçediere, pueda buscar en esta çiudad o fuera della otro maestro o maestros que le hagan y acaben el dicho coche, de la bondad y calidad que el de el dicho Fernando de Aguilar, y por lo que más / <sup>478r</sup> le costare e yo ubiere reçe-bido, además de apremiarme a que haga y acabe el dicho coche por todo rigor de jues, se me pueda executar y execute con solo su juramento [...]

E yo, el dicho Juan Fernández Galindo, veçino desta dicha çiudad, que a lo contenido en ella e sido e soy presente, otorgo que la açeto en mi favor según y cómo en ella se contiene [...]

/ <sup>478v</sup> [...] Y anbas las dichas partes, cada una por lo que nos toca, nos obligamos a lo que dicho es, en esta çiudad y a su fuero, con las costas de la cobranza. Para cuyo cunplimiento obligamos yo, el dicho Juan Fernández Galindo, mis bienes y rentos, e yo, el dicho Andrés Díaz, mi persona y bienes / <sup>479r</sup> abidos y por aber [...]



Y en testimonio dello otorgamos la presente / <sup>479v</sup> escritura, so la forma en ella contenida, ques fecha en la dicha çiudad de Éçixa, beynte y nueve días del mes de henero de mill y seisçientos y treynta y tres años, a lo qual fueron testigos Pablo Rodríguez de Balberde, Françisco Alcaide y Pedro de Osuna, beçinos de Éçixa. Y el dicho Juan Fernández Galindo lo firmó y por el dicho Andrés Díaz un testigo, porque dijo no saber. E yo, el escrivano, doy fee que conozco a los dichos otorgantes.

Juan Fernández Galindo Laso de Vega (rúbrica), Pablo Rodríguez (rúbrica). Antonio de los Reyes, escrivano público (rúbrica)”.

## 15

**1633, enero, 3. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, recibe del licenciado Fernando de Anaya, vecino de Écija, 3.000 reales a cuenta del coche que le estaba haciendo.**

**A.P.N.E. Leg. 1544, f. 1.179r.**

“Sepan todos los questa escritura vieren cómo en la çiudad de Éçija, a tres días del mes de henero de mill y seisçientos y treynta y tres años en presençia de mí, el escrivano público, y testigos yusoescritos otorgó Andrés Días, besino desta çiudad en la barrera de la Puerta Osuna, que a resçibido del liçençiado don Fernando de Anaya, besino desta çiudad, tres mill reales a quenta del preçio de un coche questá obligado a haçer. Y de la dicha cantidad se otorgó por entregado, de cuyo entrego renunció la eçeçión de la pecunia e leyes del entrego [...] y otorgó carta de pago [...]

Fueron testigos Antonio Álbarez de Toledo y Christóbal Tinaxero y Luis Peres, besinos de Éçija. Y el otorgante que yo, el escrivano, conozco, dijo no saber firmar, firmó un testigo.

Antonio Álbarez de Toledo (rúbrica). Rodrigo Méndez de Sotomayor, escrivano público (rúbrica)”

## 16

**1633, julio, 9. Écija.**

**Andrés Díaz de la Rosa, carpintero, recibe 2.000 reales de Antonio de los Ríos y Guzmán, caballero veinticuatro de Córdoba, en pago por el coche que le hizo.**

**A.P.N.E. Leg. 1547, ff. 1.072r-v.**

“<sup>1072r</sup> En la çiudad de Éçixa, nueve días del mes de julio de mill y seisçientos y treinta y tres años en presençia de mí, el escrivano público,

e testigos yusoescritos otorgó Andrés Díaz, carpintero y beçino desta çiudad, a la Puerta Osuna, que reçibe del señor don Antonio de los Ríos y Guzmán, veinteyquatro de la çiudad de Córdoba, por mano del señor don Gonzalo Carrillo de Vargas, beçino desta, questá presente, dos mill reales de la moneda usual, que balen sesenta y ocho mill maravedís, por quenta de los que el dicho señor don Antonio tiene obligación a le pagar del preçio de un coche, que el dicho Andrés Díaz se obligó de hazerle por escriptura ante Antonio de los Reyes, escribano público. Y estos dos mill reales son los mismos que en la dicha escriptura se refieren, que resçibe de presente y se dio por entregado dellos [...]

/ <sup>1072v</sup> [...] Y fueron testigos presentes Gonzalo Fernández y Bartolomé de Espinosa y Fernando de Molina, beçinos de Éçija. Y lo firmó un testigo por el otorgante que yo, el escrivano, doy fee que conozco, que dijo no sabe firmar.

Fernando de Molina (rúbrica). Lorenzo de Molina, escribano público (rúbrica)”.  
.



Lámina 1. La tela real (detalle). 1632-1637. Diego Velázquez.  
National Gallery. Londres



Lámina 2. La tela real (detalle). 1632-1637. Diego Velázquez.  
National Gallery. Londres



Lámina 3. Vista panorámica del Guadalquivir y de Triana tomada desde el Arenal. 1660. Obra anónima. Fundación Cajazol. Sevilla



## UNA APROXIMACIÓN A LOS COCHES EN LA SEVILLA DE 1723

Álvaro RECIO MIR  
*Universidad de Sevilla*

Una de las más expresivas fuentes para el estudio de los coches de caballos en España es la sucesión de leyes contra el lujo excesivo que fueron dictadas durante el Antiguo Régimen. Como ya señalara el profesor Domínguez Ortiz, tales normas se emitieron con dos finalidades fundamentales: contener el gasto improductivo y mantener las barreras entre las clases sociales, cuestiones en las que tanta significación tuvieron los coches de caballos<sup>1</sup>. No obstante, lo más importante para nuestros intereses es que, al describir la riqueza de los carruajes que quedaban por ellas prohibidos, tales disposiciones hacían un vívido retrato de una realidad cocheril que resulta a todas luces sorprendente por su apabullante ornamentación y su ostentoso sentido artístico y suntuario. Sin duda, las distintas referencias a la carrocería que se hacen en estas disposiciones constituyen una suerte de historia del coche español, por cierto, aún por realizar<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Antonio Domínguez Ortiz, "Los primeros coches de caballos en España", *Historia* 16 95 (1984): 35-40, 40.

<sup>2</sup> Estas normas fueron recopiladas a finales del siglo XVIII en Juan Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España* (Madrid: Imprenta Real, 1788, 2 vols.) Sobre la historia de la carrocería española son imprescindibles Eduardo Galán Domingo, coord., *Historia del carruaje en España* (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005) y Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)* (Madrid: Polifemo, 2007).



Cabría en tal sentido hacer referencia a muchas de estas normas, pero en esta ocasión vamos a traer a colación la real pragmática de 15 de noviembre de 1723. En ella Felipe V señalaba explícitamente que retomaba la anterior, de Carlos II y fechada en 1691, «contra el abuso de trages y otros gastos superfluos», ya que con el paso del tiempo sus disposiciones se habían relajado, «siendo esto en grave perjuicio del bien de mis vasallos». Uno de los puntos desarrollados en la norma era relativo al «modo y uso de los coches, carrozas, calesas y otros y de lo que se han de poder guarnecer». La norma igualmente establecía que se habrían de registrar los coches existentes<sup>3</sup>.

El punto décimo de la norma, el relativo a los coches y que es el que ahora nos interesa, empieza señalando que «para evitar el exceso que se ha experimentado en el abuso de los coches, carrozas, estufas, literas, furlones y calesas» ninguno se haga en adelante con

bordado en oro, ni de seda, ni forrado de brocado, tela de oro, ni de plata, ni de seda alguna que lo tenga, ni con franjas, ni trencillos, ni otra guarnición alguna de puntas de oro, ni de plata y solamente se puedan hacer de terciopelos, damascos o de otras quelesquiera telas de sedas de las fabricadas en estos reinos y sus dominios o en provincias amigas.

La impresionante precisión con que la ley describía las telas referidas y, sobre todo, las labores de pasamanería a ellas añadidas es de un extraordinario detalle, lo que evidencia la particular importancia que se le otorgaban. A ello aún se sumaban otros aspectos, como los «fluecos», flecos, mencionando en concreto los «de puntas de borlilla, campanilla y redecilla». Aún se refería a otros aspectos en un sorprendente alarde técnico que no hace más que poner en evidencia la inmensa trascendencia que las labores textiles y tapiceras habían alcanzado en los carruajes<sup>4</sup>.

Tras todo lo anterior, la ley señalaba en segundo lugar que no se podrían fabricar coches

con labores, ni sobrepuestos, ni nada dorado, ni plateado, ni pintado con ningún género de pinturas de dibuxo, entendiéndose por ta-

---

<sup>3</sup> La norma es recogida en Juan Sempere y Guarinos, *Historia del lujo... op. cit.*, vol. 2º, p. 147 y ss. Por nuestra parte, seguimos el ejemplar original que se encuentra en el Archivo Municipal de Sevilla (en adelante AMS), Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29.

<sup>4</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 4 de la norma.



les todo género de historiados, marinas, boscajes, ornatos de flores, mascarones, lazos que se llaman cogollos, escudos de armas, timbres de guerra, perspectivas y otra cualquier pintura que no sea de mármoles fingidos o jaspeados de un color todo.

Resulta de nuevo sorprendente la riqueza de la policromía de los coches así aludida, tanto por lo que se refiere al dorado y plateado de sus cajas, como a la realización de verdaderos ciclos pictóricos, tanto decorativos como figurativos, que hicieron de ellos un soporte más de la pintura barroca, junto al lienzo y al muro y de los que aún conservamos algún caso concreto en el ámbito sevillano<sup>5</sup>.

Tras textiles y pintura, la ley se ocupaba en tercer lugar de la decoración escultórica de los coches acerca de lo cual Felipe V señalaba que «solo permito en los coches, carrozas, estufas, literas, furlones y calesas alguna moderada talla, no siendo excesiva»<sup>6</sup>. Pese al menor grado de especificidad en esta ocasión, la referencia es suficiente para ver la relación que los coches tuvieron con la escultura y aún con el retablo. En tal sentido hay que señalar que avanzado dicho siglo XVIII los escultores y retablistas sevillanos pleitearon con los maestros de hacer coches, ya que estos se ocupaban de las labores de talla de los carruajes<sup>7</sup>.

Pero junto a los coches, la pragmática de 1723 aludía también a las sillas de manos, sobre las que volvía a especificar la cuestión de las tapicerías. De igual modo, se ocupaba de que las guarniciones de los caballos y mulas no fuesen de seda, ni respunteadas, ni de cuero bordado. Asimismo, especificaba el número de caballos que tirarían de los coches, que no podrían ser seis en las ciudades, siendo por tanto su número máximo cuatro. También se especificaba quien podría usar carruaje y quien no, debido al

exceso grande de algún tiempo a esta parte ha havido en el uso de los coches y gastos que ocasionan en los caudales de algunas personas que por sus ministerios no deben tenerlos, siendo justo hazer distinción de los que pueden usar de ellos por su decencia, ocurriendo el remedio de los daños e inconvenientes que trae consigo este abuso,

---

<sup>5</sup> Véase Álvaro Recio Mir, “De color de hoja de oliva: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”, *Laboratorio de arte* 22 (2010): 235-261.

<sup>6</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 4 de la norma.

<sup>7</sup> Álvaro Recio Mir. “La construcción de coches en la Sevilla barroca: confluencias artísticas y rivalidades profesionales”, en *Congreso internacional Andalucía Barroca* (Sevilla: Junta de Andalucía, 2008), vol. 1º, 405-416.

por lo cual se establecía en tal sentido que

no puedan tener ni traer coches, carrozas, estufas calesas, ni furlo-  
nes los alguaciles de corte, escribanos de provincia y número no otros  
ningunos, ni tampoco lo han de poder traer los notarios, procuradores,  
agentes de pleitos y de negocios, ni los arrendadores sino es por otro  
título honorífico los puedan, ni los mercaderes con tienda abierta, ni los  
de lonja, plateros, maestros de obra, receptores de esta villa de Madrid,  
obligados de abastos, maestros ni oficiales de qualquier oficio<sup>8</sup>.

La norma establecía asimismo su entrada en vigor en el instante mismo de su publicación y, lo que ahora resulta más importante, manifestaba la obligatoriedad de hacer un registro de todos los coches existentes en cada localidad en su ayuntamiento. En el caso de Sevilla el registro se realizó puntualmente en el mes de diciembre de 1723, especificando las fuentes que fue llevado a cabo sin excepción alguna y que los dueños de los carruajes habrían de hacer un informe que especificase «de qué están vestidos, qué pinturas, dorados o tallados y fluecos tienen, todo con claridad y distinción»<sup>9</sup>.

La información que da este registro es verdaderamente abrumadora y difícil de reducir a sistema. Sin duda, requeriría de un análisis mucho más extenso del que haremos en adelante, a manera de introducción. De este modo, apenas señalaremos diez puntos del mismo que de entrada son dignos de análisis. Sin duda, cada uno de estos aspectos deberá ser desarrollado mucho más exhaustivamente en futuras investigaciones y, a su vez, habrá que tratar otros aspectos sobre los coches sevillanos de 1723 que esconde esta fuente grandiosa.

En primer lugar, nuestra fuente indica el número de propietarios de coches que había en la Sevilla de 1723, que lógicamente coincidía con las declaraciones presentadas en el ayuntamiento y que en total fueron trescientos cinco. Realmente no sabemos si todos los propietarios de coches de la Sevilla de 1723 presentaron su declaración. Teniendo en cuenta la finalidad fiscal del registro, es posible que algún propietario no lo llevase a cabo, pero cabe suponer que la inmensa mayoría si lo hizo, ya que el carácter exhaustivo de la fuente resulta evidente.

Sería muy interesante comparar el referido número de propietarios con otros casos contemporáneos, pero nuestra fuente es absolutamente excepcional y sólo conocemos referencias posteriores. En tal sentido

---

<sup>8</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 4 vto.- 5 vto. de la norma.

<sup>9</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 5 vto. de la norma.

cabe referir el ejemplo de la ciudad de México, en la cual hubo un número similar de propietarios, trescientos diez, aunque en fecha más tardía, ya que el registro que de ella conocemos es de 1815<sup>10</sup>.

Pero junto al número, cabe preguntarse quiénes eran estos trescientos cinco propietarios sevillanos. Conocemos los nombres de todos y cada uno de ellos y salvo por lo que se refiere a los profesionales de la carrocería, es decir, los maestros de hacer coches y los alquiladores de los mismos de los que nos ocuparemos más adelante, podemos decir que estos propietarios constituían el patriciado hispalense. A la cabeza del mismo estaban muy diversos títulos del reino, como el marqués de Olivares, el conde de Cantillana, el conde de Torrejón, el marqués de La Granja o el conde y la condesa de Miraflores de los Ángeles entre otros muchos y numerosos caballeros de distintas órdenes militares. Pero junto a la nobleza también hay muy diversas profesiones, como los médicos Toribio Cote y Lorenzo Melero; el abogado de la Chancillería de Granada Gonzalo Muñoz Cruzado; el maestro mayor de la ciudad Marcos Sancho. También hay muchos propietarios agrícolas; son varios los sacerdotes aludidos; numerosos los comerciantes y hombres de negocio, como Antonio y Carlos Marín, hermanos y de los que se especifica que eran franceses; cargos municipales, tanto de Sevilla, como el veinticuatro José Velasco y Patiño, como de otras ciudades, como Antonio Ignacio de Sotomayor y Sanmartín, del que se dice que era veinticuatro de Jaén, además de miembro del consejo de Su Majestad y fiscal de la Audiencia de la Contratación. En cualquier caso, todos estos propietarios formaban parte de conocidas familias sevillanas, muchas de las cuales han llegado a nuestros días. Entre otros muchos apellidos cabría referir Malcampo, Jaúregui, Clarebout, Melgarejo, Andrada Wandervilde, Ponce de León, Saavedra, Salinas, Gaitán, Maestre, Lasso de la Vega, Omazur, Echegollán, Adriansén, Goyeneta, Alvarado o Pineda<sup>11</sup>.

En segundo lugar y tras los propietarios, el registro nos informa del número de coches con los que contaban los mismos. La mayoría tenía sólo uno, pero otros tenían dos, tres, cuatro y hasta más. Todo ello hace referencia a un dato clave y es que en la Sevilla de 1723 había quinientos ochenta coches<sup>12</sup>. Por lo general, las fuentes literarias dan cifras fabulo-

---

<sup>10</sup> Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Diputación y Universidad de Sevilla, 2018).

<sup>11</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29.

<sup>12</sup> *Idem*.

sas acerca del número de coches que ruaban por las ciudades en el Antiguo Régimen<sup>13</sup>, pero en esta ocasión tenemos un cómputo absolutamente fiable, a pesar de lo que hemos dicho en cuanto a los propietarios, que en algunos casos pudieron ocultarse, por lo que es factible imaginar que algún carruaje quedara al margen de nuestro registro. En cualquier caso, una cifra de en torno a seiscientos nos parece absolutamente verosímil.

Igual que dijimos con el número de propietarios, sería interesante comparar el número de coches que había en Sevilla, pero los estudios sobre la carrocería en el mundo hispánico son aún tan embrionarios que apenas podemos volver a traer a colación el caso ya referido de la ciudad de México de 1815, en la que también se registraron un número similar al sevillano, seiscientos aproximadamente. Por su parte, también contamos con datos de los Estados Unidos de América, que se convirtió en innegable referente carrocerero mundial en el siglo XIX. En tal sentido, sabemos que en la ciudad de Filadelfia el número de coches pasó entre los años 1761 y 1794 de 39 a 827, mientras que en Boston, entre 1768 y 1798, de 22 a 145<sup>14</sup>.

Lógicamente, eran los nobles los que más coches tenían, así el conde de Torrejón contaba con cinco, la misma cantidad que el caballero calatravo Juan Bautista Clarevout. Como número máximo cabe citar los seis que disfrutaban el marqués de Valdeosera, igual que el marqués de Medina, aparte, claro está, de los alquiladores que tenían más como veremos en adelante<sup>15</sup>.

En tercer lugar, la fuente nos informa de la tipología de coches existente. El tenor de la norma, como ya indicamos, hace referencia a coches, carrozas, estufas, literas, furlones y calesas. Lógicamente esos son los tipos que se registran, pero a ello se suman otros así como subespecialidades. Hay que advertir, antes de entrar en materia, que la cuestión tipológica es una de las más completas del ámbito de la carrocería y que resulta muy difícil la distinción de algunos tipos y, sobre todo, de sus múltiples variantes, en particular en los casos anteriores al siglo XIX. En el registro sevillano de 1723 los tipos más repetidos son la silla volante, el furlón y el carrozín. A su vez, se especifican subtipos de

---

<sup>13</sup> Buenos ejemplos de estas exageraciones se dan en Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias Españolas* (Madrid: Dirección General de Tráfico, 1993).

<sup>14</sup> Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España... op. cit.* y Don H. Berkebile, *American carriages, sleighs, sulkies and carts* (Nueva York: Dover Publications, 1977) V.

<sup>15</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29.

ellos, como el carrozín de estribos, el furloncito, que suponemos que era uno pequeño o el furlón estufado, que imaginamos que combinaría características de la estufa, o el furlón llano. No obstante, se citan otros tipos, como la berlina, de la que en alguna ocasión se dice que era descubierta o en otra que era afurlonada. Relacionado con la berlina está el cupé, del que en algún caso se especifica que era de camino. Otros tipos mencionados eran el tumbón; la calesa, de la que se registran ejemplares tanto de dos como de cuatro ruedas; la carroza, de la que se dice en un caso que era de biga; la estufa; la verlinga; la linterna; la bávara, de la que en una ocasión se dice que es estufada. Otro caso es una referencia de un coche de viga a la española<sup>16</sup>. No podemos en esta ocasión describir los tipos referidos ni menos aún sus variedades, lo cual requerirá de un futuro estudio particularizado<sup>17</sup>.

En cuarto lugar, aunque sólo excepcionalmente, nuestra norma nos indica la procedencia de los coches referidos. Su intencionalidad fiscal estaba más interesada en el número de carruajes y en su carácter suntuario que en el lugar de realización de los mismos, sin embargo, nuestro registro, además de hacer alusión a algunos maestros locales y, por tanto, a coches sevillanos, como veremos más adelante y que debieron ser lógicamente la inmensa mayoría de los registrados en 1723, apunta también otras procedencias. En concreto, se trata de sólo cuatro casos en un conjunto de casi seiscientos, por lo que no tiene el más mínimo carácter representativo. En cualquier caso, las referidas procedencias son sumamente expresivas. La primera es relativa a un furlón que declaraba tener don Gonzalo Muñoz Cuadrado, abogado de la Chancillería de Granada, especificando que en realidad era de su hijo, don Juan Muñoz Cuadrado, caballero de la orden de Santiago y que era de fabricación madrileña. Por su parte, don Antonio Ignacio de Sotomayor y Sanmartín, veinticuatro de Jaén, tenía tres coches y uno era un furlón estufado fabricado en Barcelona. En tercer lugar, don Alonso Delgado y Guzmán, contaba con un furlón del que decía que había sido hecho en la corte de Madrid. Por último, Juan Esquivel y Diéguez tenía una bávara fabricada en Inglaterra<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> *Idem*.

<sup>17</sup> En cualquier caso, remitimos al menos al respecto a Eduardo Galán Domingo, coord., *Historia del carruaje en España... op. cit.*; Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias... op. cit.* y Luis Rivero Merry, *Carruajes y guadarneses en Andalucía* (Sevilla: Caja Rural, 1999) 163-181.

<sup>18</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 13, 37, 213 y 303 respectivamente del registro.

Cuando se hizo el registro sevillano de 1723 el gran modelo carrocerero era el francés, que desde la segunda mitad del siglo XVII lideraba el mercado mundial<sup>19</sup>. En tal sentido, cabe recordar que al arribar la corte de Felipe V a Sevilla en 1729, muy poco después de nuestro registro, se tuvieron que construir sendas cocheras en el Alcázar para dos coches de los que se decía que eran «muy ricos, que se han hecho en París, para los serenísimos señores príncipe y princesa»<sup>20</sup>.

La plenitud del coche barroco francés quedó maravillosamente plasmada en la colección de grabados que las dos voces de *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert dedicadas al asunto, *menuisier en voitiure y sellier-carrosier*<sup>21</sup>. No obstante, a lo largo del siglo XVIII la carrocería inglesa se fue desarrollando, hasta que a finales de dicha centuria se convirtió en la primera del mundo, produciendo un asombroso número de coches de renovada tecnología y que ganaron en seguridad, confort, rapidez y maniobrabilidad, a la vez que implantaron el gusto neoclásico en el arte carrocerero. Por ello, la última referencia a un coche inglés en la Sevilla de 1723 está indicando ya el referido cambio de tendencia<sup>22</sup>.

En quinto lugar, el registro de coches de la Sevilla de 1723 alude a los usos que se les daba. No era una cuestión esencial por lo que se re-

---

<sup>19</sup> Sobre la historia de la carrocería véanse, entre otros y además de los ya citados, Rudolf H. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte der repräsentativen Zeremonienwagens* (Berlín: Neue Münchner Beiträge zur Kunstgeschichte, 1964); László Tarr, *The history of the carriage* (Londres: Vision, 1969); Stuart Piggott, *Wagon, chariot and carriage. Symbol and status in the history of transport* (Londres: Thames and Hudson, 1992); Daniel Roche, dir., *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle* (París: Art Équestre de Versailles, 2000); Rudolf H. Wackernagel, coord., *Staats-und galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, schlitten und sänften aus dem Marstallmuseum Schlos Nymphenburg. Wittelsbach state and ceremonial carriages. Coaches, sledges and sedan chairs in the Marstallmuseum Schlos Nymphenburg* (Munich: Stuttgart Arnoldsche, 2002, 2 vols.); Andres Furger, *Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts* (Hildesheim: Georg Olms Verlag, 2003 y 2004, 2 vols.) y Andres Furger, *Driving. The Horse, the Man and the Carriage from 1700 up to the Present Day* (Hildesheim: Georg Olms Verlag, 2009).

<sup>20</sup> Ana Marín Fidalgo, *El Alcázar de Sevilla bajo los Borbones. El reinado de Felipe V (1700-1746)* (Sevilla: Guadalquivir, 2006) 186.

<sup>21</sup> Denis Diderot y Jean D'Alembert, *L'Encyclopédie. Menuisier en voitiure. Sellier-carrosier* (Tours: Biblioteque de l'image, 2001).

<sup>22</sup> Álvaro Recio Mir. "The significance of English carriages in Seville in XVIIIth century", en *Pomp and power. Carriages as status symbols* (Londres: Museo de Londres, en prensa).

fiere al espíritu de la norma que auspiciaba el registro, pero no son pocas las declaraciones que informan del uso de estos coches. Varias son las alusiones que se hacen a que se empleaban para ir a las explotaciones agrícolas de sus propietarios. Así, por ejemplo Mateo Muñoz Lara, señalaba que tenía una calesa cerrada de dos ruedas «que me sirve solo para ir a mi hazienda de campo que está a tres leguas de la ciudad, al pago de Pero Mingo». Parecido es lo que nos cuenta Juan Adrián de Buy, que tenía una silla volante con asiento delantero y cuatro ruedas y que sólo le servía para «asistir a mi hacienda y cortijo». Por otro lado, no son pocas las alusiones a coches de campo o para el campo, destacando la que hace Martín García de Envila que especificaba que «para la decencia de mi persona y de la de mi mujer y familia y andar al campo tenía los coches siguientes», especificando un carrozín viejo, otro carrozín y una berlina también vieja<sup>23</sup>.

Aunque la norma no exigía señalar la funcionalidad de los coches, el hecho de que se especificara que era para desplazamientos fuera de la ciudad parece apuntar que no era lo más habitual. Cabe recordar en tal sentido que el coche nació como medio de transporte fundamentalmente urbano y, aunque se empleó desde un principio también en desplazamientos fuera de las ciudades, no fue ello lo más habitual debido a las limitaciones de la caminería hasta fechas avanzadas del siglo XVIII. En cualquier caso, son varias las alusiones que se llevan a cabo a coches de camino, como las cuatro sillas volantes que tenía José Gallegos<sup>24</sup>. Ello lógicamente está en conexión con la cuestión de los coches de alquiler.

Otra de las funciones específicas que tuvieron los coches de caballos durante el Antiguo Régimen y de la que hace referencia el registro sevillano de 1723 fue transportar al Santísimo Sacramento. De esta forma el carruaje alcanzó el ápice de su inmensa significación social, ya que al llevar a Su Divina Majestad se convirtió en una auténtica custodia rodante, en sagrario itinerante y en trono de Dios. Está perfectamente documentado que a partir de que en 1685 el rey Carlos II cediese su coche en Madrid a un sacerdote que llevaba el viático a un moribundo, se hizo costumbre habitual que tanto las parroquias como las hermandades sacramentales contasen con sillas de mano y aún con coches para desarrollar esta piadosa función. Además, de inmediato esta costumbre

---

<sup>23</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 10, 15 y 89 respectivamente del registro.

<sup>24</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 170 del registro.

pasó a los virreinos americanos donde se desarrolló aún más que en Castilla<sup>25</sup>.

En el caso que nos ocupa hay una referencia al respecto. Se dice en concreto que el sacerdote Francisco Mallero tenía una pequeña carroza roja, color eucarístico por excelencia, para llevar los sacramentos en el barrio extramuros de San Roque<sup>26</sup>.

Otro ejemplo excepcionalmente significativo de la inmensa trascendencia social del coche, de su uso y de la verdadera pasión que se desató por el mismo la pone en evidencia la declaración de Juan Agustín de Torres, administrador de la casa de niños expósitos de Sevilla. Declaró tener para su uso un furlón nuevo, ya que hacía sólo tres meses que lo había estrenado y del que decía que era «de baqueta de Moscovia, cortinas de cordobán, claveteado de una hilada de tachuelas dorados, otra por el tejadillo de bollones y pintada la caja de verde con sus cifras en los tableros y todo el juego también de verde y perfiles de oro». Pero lo que ahora más nos interesa es que también declaró: «otro forlonsito pequeño que sirve a los niños expósitos de dicha casa para salir a pedir limosna por las calles para ayuda de su manutención»<sup>27</sup>. Eran pobres y estaban abandonados, pero pedían limosna en coche. Imposible encontrar una prueba más expresiva de la obsesión patológica que por el uso de los coches se desató en la sociedad del Antiguo Régimen<sup>28</sup>.

En sexto lugar, en el registro de coches sevillanos de 1723 se describe con inusitado detalle la tapicería de los mismos, en lo que la norma insistía muy particularmente. En tal sentido es obligado hacer hincapié en el enorme detalle de las descripciones al respecto, como si el objeto del registro fuesen, más que los propios coches, las tapicerías que los forraban. Para el estudio de las mismas cabe empezar señalando dos aspectos, en primer lugar las tapicerías interiores, fundamentalmente

---

<sup>25</sup> Véanse Álvaro Recio Mir. “El primer bien que produce el coche es la autoridad: las hermandades sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas”, en *XIV simposio sobre hermandades de Sevilla y su provincia*, ed. José Roda Peña (Sevilla: Fundación Cruzcampo, 2013) 197-222 y Álvaro Recio Mir. “Los coches de Dios: carrozas y sillas eucarísticas en España y América”, en *Teatro y fiesta popular y religiosa*, eds. Mariela Insúa y Martina Vinatea (Pamplona: Universidad de Navarra, 2013) 269-289.

<sup>26</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 73 del registro

<sup>27</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 84 del registro.

<sup>28</sup> En tal sentido es esencial Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias... op. cit.*



textiles, y las de sus exteriores, que se hicieron habitualmente con cuero. Con diferencia es de las primeras de las que más referencias tenemos, tanto por lo que se refieren a las telas en sí, como a las labores de pasamanería, bordado y otras técnicas artísticas que las complementaban. En tal sentido, unas de las declaraciones más expresivas en la de la condesa de Miraflores de los Ángeles, que contaba con cuatro coches detalladamente descritos. Por ejemplo, decía que contaba con una estufa tapizada de «terciopelo labrado de colores azul pajizo y morado y la franja del mismo color de borlillas», igual que el asiento del cochero. Añadía a ello que contaba también con «cinco cortinas de damasco de colores del dicho fondo»<sup>29</sup>.

En otras ocasiones se aludían a los almohadones y a que las cortinas cambiaban en función de que fuese invierno o verano. En cualquier caso, la variedad y el lujo de estas tapicerías, no nos cansamos de insistir en ello, debió de ser enorme. Así, por traer a colación otros ejemplos cabría decir que el marqués del Casal tenía una carroza «con cortinas de raso de China y sobrecortinas de invierno»; que don José Antonio Márquez tenía un carrozín «vestido de enserado para el invierno, con sus cortinas de paño y la almohada de lo mismo y para el verano vestido de damasco de albornoz y cortinas de damasco guarnecido todo con un flequillo de seda corto» y que don Diego Gil de Córdoba registraba tres coches, uno de ellos, un tumbón, estaba vestido de damasco de Italia<sup>30</sup>.

Por lo que se refiere al forro exterior, fue habitual desde sus orígenes que las cajas de los coches estuvieran cubiertas de cuero, como ya apuntamos. Así, por ejemplo, en nuestro registro, don Agustín Aguilar y Cueto, sacerdote y abogado de los reales consejos, residente en Roma, por ello la declaración la hacía su padre, señalaba tener una berlina «vestida toda de badana». Otro caso sería el de Carlos José Huneus, que dice ser hombre de negocios y tener una silla volante «vestida de damasco carmesí, cordobán negro y hule azul con ribete de seda claveteada con clavos de metal dorados». En ocasiones el cuero se empleaba en la tapicería interior, como decía el presbítero beneficiado de San Juan de Écija, don Antonio Nicolás Cabello, que tenía una silla volante forrada de baqueta al interior aplicada con clavazón dorada<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 76 del registro.

<sup>30</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 12, 197 y 209 respectivamente del registro.

<sup>31</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 90, 126 y 251 respectivamente del registro.

Muchas veces se especificaba que se trataba de baqueta de Moscovia y se aludía al término específico de cordobán, como en el caso ya referido de Agustín de Torres, administrador de la casa cuna, que decía tener un furlón forrado de baqueta de Moscovia, cuyas cortinas eran de cordobán<sup>32</sup>.

En séptimo lugar, también son prolijas las descripciones que nuestra fuente ofrece de las pinturas de los coches. Al ser un asunto del que ya no hemos ocupado en otra ocasión sólo diremos que los coches sevillanos de 1723 fueron de una sorprendente riqueza cromática. Muchos de ellos combinaban esa enorme policromía con detalles o fileteados dorados y plateados, vinculando esta riqueza a las técnicas de estofado y dorado de la escultura y de los retablos. Resulta difícil sistematizar este variadísimo universo pictórico, pero podríamos decir que fue muy habitual que en las puertas de los coches apareciesen los escudos e incluso las iniciales de sus propietarios. A ello se sumó un intenso aparato decorativo, como cintas, flores o mascarones. Pero lo más interesante es que los coches contaron con ciclos pictóricos completos de muy diversos asuntos, como el paisaje, la historia, la religión, la fábula o la mitología entre otros muchos. Por citar al menos algún ejemplo, cabe traer a colación el caso de del coche del veinticuatro Francisco de Yepes Domonte, que decía tener un coche con «dos figuras por la parte de la trasera en forma de cazadores con unos perros y un venado y por la parte de adelante y los lados del dicho coche unas figuras de árboles». De igual modo, Fernando Ramírez de Guzmán declaraba tener un carrozín cuyos tableros estaban «pintados de diferentes figuras de guerras». Por mencionar otro más, Jerónimo de Aranda, médico vecino de Triana, decía tener una calesa «con pintura de una perspectiva antigua»<sup>33</sup>.

Los coches conservados del siglo XVIII en otros lugares evidencian la misma realidad pictórica, de igual manera, que otros inventarios conocidos no hacen más que poner en evidencia el mismo brillante cromatismo. En tal sentido, un inventario de 1800 de las caballerizas reales alude a coches de color lacre, lila, verde jaspeado, azul turquí, rosa, café, blanco, limón, avellana, e incluso a un coche «color piel de tigre»<sup>34</sup>.

En octavo lugar, mucho más parcas que las pictóricas y tapiceras, son las alusiones a las labores de talla, que también son explícitamente

---

<sup>32</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 84 del registro.

<sup>33</sup> Álvaro Recio Mir, “De color de hoja de oliva...” *op. cit.*

<sup>34</sup> Isabel Turmo, *Museo de Carruajes* (Madrid: Patrimonio Nacional, 1969) 18.

mencionadas en la norma, la cual, como ya vimos, solo permitía «alguna moderada talla, no siendo excesiva». En tal sentido, hay que recordar que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII se había desarrollado el modelo de las grandes carrozas francesas, que fueron uno de los máximos signos distintivos de la corte del Rey Sol y que se caracterizaron por tener cajas doradas y recubiertas de menuda decoración tallada. Al mismo tiempo, en la Ciudad Eterna sobresalió un coche ceremonial, extraordinariamente suntuoso y denominado carroza romana, que desarrolló en sus trenes un aparato escultórico tan monumental que convirtió los carruajes en auténticos retablos rodantes. A la postre fue el modelo francés el que acabó logrando el liderazgo continental y el que más influencia tuvo en España<sup>35</sup>.

En el registro sevillano de 1723 apenas se hacen referencias a la talla, sobre todo si lo comparamos con las incontables de las tapicerías y pinturas. No obstante, se apuntan algunos ejemplos muy interesantes. Así, el ya referido don Antonio Ignacio de Sotomayor y Sanmartín decía tener un furlón estufado del que especificaba entre otras cosas que era «dorada por de fuera toda la caja y con algunas labores de talla muy menudas». Sin duda, de ese modo se pone en evidencia que el coche de este personaje seguía el referido modelo francés. Otra referencia es la del labrador Francisco Clavinque, que decía tener entre otros coches, una silla volante «con pintura de historia y labrada de escultura». Por su parte, Juan Rejón Sánchez de Orellana, declaraba tener un coche con «parte de la madera entallada». De igual manera, José Antonio Colarte, decía tener, entre otros, un carrozín nuevo con diversas pinturas «y toda la talla estofada de oro y de diferentes colores»<sup>36</sup>.

No son demasiado expresivas estas referencias citadas ni las pocas más que aparecen en el registro de 1723. La mención explícita a la escultura es en cualquier caso significativa y permite establecer un paralelismo, tanto decorativo, como material y técnico de los coches con los retablos, de lo que es buena prueba la carroza que pintó Lucas Valdés para representar a Carlos II ofreciendo su coche a un sacerdote en la iglesia del Hospital de los Venerables de Sevilla. De fecha similar a nuestro registro, muy posiblemente estaría inspirada en algún coche real, quizá incluso alguno del registro de 1723, pudiendo ser interpreta-

<sup>35</sup> Véanse en tal sentido Denis Diderot y Jean D'Alembert, *L'Encyclopédie... op. cit.* y Giulia Fusconi, *Disegni decorativo del barocco romano* (Roma: Quasar, 1986).

<sup>36</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 37, 111, 117 y 192 respectivamente del registro.

do como fuente fiable de la carrocería sevillana. Su decoración tallada y que su cubierta esté sostenida por una suerte de estípites antropomorfos pone en clara relación el arte de la carrocería con el del retablo<sup>37</sup>.

En noveno lugar, no queremos dejar de referir las alusiones a los profesionales del coche, tanto a los maestros de coches como a los alquiladores de los que se hace mención en el registro. Los maestros de coches no aparecen como propietarios, lo que nos hubiese proporcionado un listado completo de ellos. Así, por ejemplo, en la declaración de don Diego de Torres y la Vega Ponce de León, conde de Miraflores de los Ángeles, se señalaba que la misma la hizo el maestro Bernardo de Flores, del que además se decía que había realizado los dichos vehículos hacía dos años, al igual que su guarnición y que además lo había hecho en la misma casa del conde<sup>38</sup>.

Por lo que se refiere al autor citado, conocemos un listado de los maestros de hacer coches sevillanos de 1714 en el que no aparece su nombre. Aunque en otro de 1762 vemos a un maestro llamado Manuel de Flores, titular de las llamadas Cocheras Pineda, ubicadas en la collación de San Andrés y que pudo ser su hijo<sup>39</sup>.

Otra cita a un maestro de hacer coches es la que hace Juan Bermudo Montiel, abogado de la Chancillería de Granada, que dice que en casa de Juan González, maestro de hacer coches y ubicada en la Cerrajería, tenía un carrocín «que después que se pintó, no se ha usado»<sup>40</sup>. El referido listado de carroceros sevillanos de 1714 sí cita a Juan González, estando entonces establecido en la calle Santiago<sup>41</sup>. Otro maestro homónimo, quizá descendiente suyo, aparece en el de 1762<sup>42</sup>.

Junto a los maestros carroceros hay que aludir a otros profesionales de la carrocería: los alquiladores de coches. En nuestro registro se hace alusión a ellos en relación a los carruajes de camino, es decir, los antecedentes de las diligencias del siglo del XIX. Así, por ejemplo, se men-

---

<sup>37</sup> Álvaro Recio Mir. “La construcción de coches en la Sevilla barroca...” *op. cit.*

<sup>38</sup> AMS, Sección V, tomo 267, Sig. H-1326, doc. 29, fol. 46 del registro.

<sup>39</sup> Álvaro Recio Mir, “Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores: un apunte sevillano de la dialéctica gremio- academia”, *Laboratorio de arte* 18 (2005) 355-369.

<sup>40</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 169 del registro.

<sup>41</sup> José Gestoso y Pérez, *Ensayo de un diccionario de los artífices que florecieron en Sevilla desde el siglo XIII al XVIII inclusive* (Sevilla: La Andalucía Moderna, 1899, 3 vols.), vol. 3, 76.

<sup>42</sup> Álvaro Recio Mir, “Los maestros de hacer coches y su pugna con los pintores...” *op. cit.*, 362, nota 10.

ciona a Antonio López que tenía seis calesas de camino, más otro coche también de camino del que no se especifica el tipo, así como diez machos, suponemos que para los anteriores vehículos. Otro caso era el de Juan de Mora «alquilador de carruajes, vecino de esta ciudad en la collación de santa Cruz, plazuela del Mesón del Moro», que declaraba tener cuatro calesas de camino, una litera vieja y un coche de camino<sup>43</sup>.

En décimo y último lugar, podríamos aludir a otros aspectos que se recogen en este registro con un cierto carácter misceláneo y cada uno de los cuales sería susceptible de particulares y más extensos análisis. Así, por ejemplo, cabe citar la cuestión de las piezas metálicas que formaban parte de los coches, que si en un principio eran básicamente de madera, con el paso del tiempo tuvieron cada vez más elementos metálicos. Se trataban tanto de piezas fundamentalmente técnicas, como las suspensiones, como otras meramente decorativas, como por ejemplo apunta la declaración que hace Gonzalo Muñoz Cruzado, abogado de la Chancillería de Granada, que dice tener un carrozín con guarniciones de bronce dorado<sup>44</sup>.

Otra cuestión son las alusiones a los arneses que unían los coches con los animales de tiro y que resulta esencial, ya que de hecho el gremio de maestros de hacer coches sevillanos surgió en 1703 a partir de un pleito con el de los correeros<sup>45</sup>.

También se señala en el registro de 1723 la importante cuestión de los vidrios que cerraban las ventanas de los coches. En principio, las cajas de los carruajes se cerraron por cortinas de cuero y conforme fue avanzando el siglo XVII se generalizaron los vidrios que proporcionaron aislamiento y confort al ocupante. Tan importantes se hicieron los vidrios que llegaron a identificar a los propios coches, como se ve en la declaración de Ana María de Mayorga, viuda de Gaspar de la Cueva y Dávila, caballero de Santiago, veinticuatro de Sevilla y teniente de alcaide de los Reales Alcázares, que declaraba tener un carrozín de cinco vidrios<sup>46</sup>.

Estos y aún otros asuntos serían susceptibles de ser analizados a partir de este registro de los coches existentes en la Sevilla de 1723. No nos cansamos en insistir que la información aportada por esta fuente

---

<sup>43</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fols. 269 y 299 respectivamente del registro.

<sup>44</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 13 del registro.

<sup>45</sup> Álvaro Recio Mir. "La construcción de coches en la Sevilla barroca..." *op. cit.*

<sup>46</sup> AMS, Sección V, tomo 267, sig. H-1326, doc. 29, fol. 138 del registro.

resulta abrumadora, por lo que de ella en esta ocasión apenas hemos querido hacer un primer planteamiento general, que sin duda deberemos desarrollar en futuras investigaciones.

# LA GLORIA DEL CARRUAJE. HISTORIA Y ACTUALIDAD DE LA REAL COLECCIÓN DE CARRUAJES DE MUNICH

Magdalena BAYREUTHER  
*Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*

## 1. Introducción

Cuando el visitante entra en el museo de un castillo, o el historiador se acerca a su inventario, a primera vista, verá una gran cantidad de objetos diferentes: muebles, pinturas, libros, vajillas, joyas o las rarezas exóticas coleccionadas en los gabinetes de curiosidades. La pasión de los coleccionistas nobles propietarios de castillos iba tan lejos, que incluso coleccionaban moros o turcos, y también animales salvajes, tales como elefantes o tigres. Cuanto más exótico o exclusivo, mejor.

¿Para qué servían estas colecciones? La respuesta es sencilla: para representar, para aumentar la reputación y para asegurar su poder. El príncipe estaba situado a la cabeza de la sociedad antiguo regimental y lo mostraba exhibiendo su colección. Estas colecciones se presentaban exclusivamente a un público noble o perteneciente a las cortes del Estado y, en algunas ocasiones, también a burguesía culta<sup>1</sup>.

También se coleccionaban coches<sup>2</sup>. Las colecciones de carruajes pocas veces podían mantenerse, puesto que, con la aparición del auto-

---

<sup>1</sup> Acerca de las colecciones de príncipes utilizo solamente bibliografía alemana.

<sup>2</sup> Entre la literatura básica española sobre la historia del carruaje destacamos: Alejandro López Álvarez: *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid 2007. Teresa Andrada-Vanderwilde Quadras y Eduardo Galán Domingo: *Historia del carruaje en España*. Madrid 2005. Luis Rive-ro Merry: *Carruajes y guardaneses en Andalucía*. Madrid 2007.

móvil, éstas caían en uso, y para guardarlas era preciso disponer de mucho espacio. Sin embargo, en algunos lugares de Europa todavía se pueden ver amplias colecciones como, por ejemplo, en Lisboa o Viena<sup>3</sup>, e incluso, encontramos algunas casas reales en las que todavía están en uso, como en Londres o Estocolmo. Pero, en cualquier exposición que visitemos hoy en día, los carruajes bien conservados, solo constituyen una muy pequeña parte del parque móvil original.

En el presente estudio se plantean las siguientes preguntas: ¿bajo qué criterios se retiraban o se sacaban de circulación los carruajes?, ¿qué tipo de colección fue el resultado, y qué imagen proyecta hoy en día una colección así?

Para dar una explicación a estas preguntas, veamos la real colección de carruajes de Munich. Un gran parte de la colección se presenta en el ‘Marstallmuseum’, museo de la Real Caballeriza. Se encuentra en la residencia de verano del castillo de Nymphenburg, en el oeste de Munich, alojado en las antiguas caballerizas. En este museo se pueden ver carruajes, trineos, arcos y utensilios para montar que datan de dos siglos. Para ofrecer algunas respuestas, en el presente trabajo veremos, en primer lugar, una introducción sobre los príncipes y reyes de Baviera que aportará el contexto histórico. A continuación, analizaremos, desde diferentes aspectos, tres carruajes concretos: de dónde provienen, por qué fueron adquiridos, cómo se catalogan desde un punto de vista artístico, artesanal y técnico, y el motivo por el que fueron conservados. Finalmente, a modo de resumen final, haremos un breve recorrido por la colección completa así como por la historia del Museo hasta nuestros días.

## 2. La Casa Wittelsbach y Baviera

Actualmente, Baviera es uno de los 16 estados de la República Federal de Alemania. Sin embargo, inicialmente era un ducado mucho más pequeño. Desde la Edad Media, este ducado fue gobernado por los

---

<sup>3</sup> Silvana Bessone: *O Museu Nacional dos Coches*. Lisboa 1993. Monica Kurzel-Runtscheiner: *Vehicles of the Imperial Court in Vienna*. Vienna 2015. En Madrid también hay un museo de los reales carruajes, pero está cerrado actualmente por motivos de conservación. Pero existe una investigación actual y muy profunda de la historia de la real caballeriza española en la Edad Moderna, por ejemplo: C. J. Hernando Sánchez: *La cultura ecuestre en la corte de Felipe II* (págs. 226-293) y Alejandro López Álvarez: *Organización y evolución de la caballeriza* (págs. 293-331). En: José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (dir.): *La monarquía de Felipe II: La casa del Rey*. Volumen 1. Madrid 2005.



Wittelsbach; se trataba de una de las dinastías nobles más antiguas de Alemania, cuyos orígenes podemos encontrar en el siglo IX. En la Edad Media y en la Edad Moderna su fama se extendía fuera de Baviera, aportando, a veces, por algún tiempo, reyes a Hungría (1305), Suecia (1441-1448 y 1654-1720), Dinamarca y Noruega (1440), Grecia (1832-1862), e incluso, siendo coronados como emperadores del Sacro Imperio Romano hasta en dos ocasiones (1314-47 y 1742-45). Entre los diferentes linajes de la familia, la más exitosa fue la de Alta Baviera. En el año 1623, el duque Maximiliano I de Baviera fue nombrado uno de los siete príncipes electores. Unos cien años más tarde, un bávaro de los Wittelsbach fue, por poco tiempo, nombrado Emperador: en 1742 el príncipe elector Carlos Alberto fue coronado en Fráncfort como Carlos VII, quien no llegaría a reinar, puesto que María Teresa de Habsburgo no reconoció el voto y ocupó Munich, ciudad de residencia de Carlos Alberto, durante la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748). El emperador Carlos VII falleció tres años más tarde, en 1745. Los Habsburgo continuaron nuevamente en el trono imperial, así como en el Electorado de Baviera, donde gobernaría su hijo Maximiliano III José<sup>4</sup>.

En 1777, con él desaparecía la línea bávara de los Wittelsbach. Por derecho de sucesión le tocaba a la línea Palatinado-Sulzbach, que ya gobernaba en el Electorado del Palatinado. El príncipe elector del Palatinado, Carlos Teodoro, muy a pesar suyo, tuvo que ausentarse de Mannheim, su ciudad de residencia, e instalarse en Munich, desde donde reinó hasta 1799. Carlos Teodoro también falleció sin dejar descendencia, dejando paso a sus sucesores, los de la línea paralela de los duques de Zweibrücken. Con Maximiliano IV del Palatinado-Zweibrücken empezó una nueva era en Baviera. Durante las Guerras Napoleónicas, Maximiliano IV formó coalición con Francia y resultó recompensado: fue entonces cuando en 1806 el Electorado de Baviera fue declarado Reinado de Baviera por el emperador Napoleón I, convirtiéndose el duque en Maximiliano I José, el primer rey de Baviera. Sus descendientes reinaron durante todo el siglo XIX, sin interrupción, hasta el fin de la monarquía bávara en el año 1918; fue un reinado cultural y económicamente exitoso. Su hijo, por ejemplo, el rey Luis I (Ludovico Pío), dio una imagen clasicista a la ciudad de Munich y fomentó la ciencia y la cultura, antes de abdicar en la Revolución de 1848. El nieto de Luis I, el rey Luis II, más conocido como el “Rey de Hadas”, perdió mucha de su influencia política

---

<sup>4</sup> Hans-Michael Körner: *Die Wittelsbacher vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Munich 2009, págs. 11-72.

cuando Baviera formó parte del Imperio alemán que se fundó en 1871 bajo un emperador de Prusia. Pero Luis II mandó construir los tres castillos más famosos de Alemania: en Neuschwanstein, en el lago de Herrenchiemsee y en Linderhof. En 1886 tuvo un trágico y, todavía hoy, misterioso final en el Lago Starnberger. Como murió sin dejar hijos, y su hermano Otón era incapaz de gobernar por considerársele enfermo mental, reinó el tío de ambos, Leopoldo, como príncipe regente hasta 1912. Unos años antes del final de la monarquía, en 1913, todavía se coronaría a un último rey de Baviera, el hijo de Leopoldo, Luis III, que gobernaría como tal hasta 1918<sup>5</sup>.

### 3. Carruajes en la Corte Bávara

Durante todo el dominio de los Wittelsbach en Baviera, en la ciudad residencial de Munich, siempre hubo un parque móvil con muchos carruajes, acorde a su estatus. Afortunadamente, se han conservado numerosos inventarios del siglo XVI al XX que muestran la gran cantidad de carruajes de Munich<sup>6</sup>. Cuando se comparan estos inventarios, llama la atención que en la primera mitad del siglo XVIII se desarrolla un cierto orden en la enumeración. Si anteriormente se hubiera hecho el inventario dependiendo del lugar, solamente habrían sido seleccionadas según el tipo de carruaje, a pesar de existir una lista clara del orden y jerarquía. Los coches de gala son siempre los primeros que se mencionan, seguidos de los coches de ciudad y los coches de viaje para los príncipes, las damas y la corte; después los coches especiales, como los utilizados para la caza o para dar paseos por el parque; a continuación, los pequeños coches de carruseles; los siguientes serían los vehículos de servicio para la economía de la Corte; y por último, los vehículos para transportar el estiércol. Es decir, que los carruajes más representativos estaban siempre en primer lugar y los de menos importancia al final. Cada coche ocupaba un lugar concreto en la jerarquía. A continuación desearía presentarles tres carruajes bávaros, que todavía hoy se conservan expuestos en el museo y que, entre otros muchos, formaron parte de dicha jerarquía.

---

<sup>5</sup> Hans-Michael Körner: *Die Wittelsbacher vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Munich 2009, págs. 73-112.

<sup>6</sup> Vease una lista completa en Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich/Stuttgart 2002, págs. 348-351.

### 3.1 La Carroza de la Coronación del Emperador Carlos VII

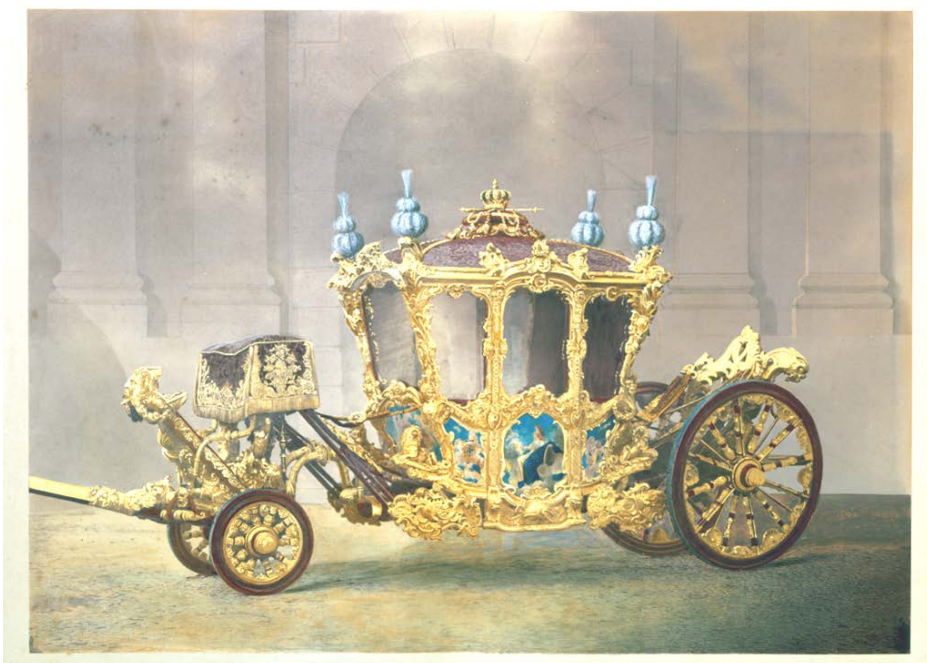


Imagen 1: Carroza de la Coronación del Emperador Carlos VII (Paris, 1720)



Imagen 2: Carroza de la Coronación del Emperador Carlos VII, interior (Paris, 1720)

El primer coche pertenecía al Emperador Carlos VII, el emperador sin reinado. No se trata de cualquier carruaje, sino de la carroza de su coronación. Se trata de una carroza con una imponente viga con un sistema moderno de ballestas de esta época debajo de la caja. Es una carroza rica en figuras doradas de madera tallada, equipada con una tumba roja y un techo cubierto de terciopelo coronado en bronce. Detrás de las siete grandes ventanillas se puede ver también un interior ricamente equipado en terciopelo de seda con bordados de oro y numerosos bordes y flecos.

La carroza se construyó en 1720 en París. Fue encargada por Luis Alejandro de Borbón, Conde de Toulouse (1678-1737), un hijo bastardo y preferido del rey Sol Luis XIV, uno de los príncipes más ricos de Francia. Probablemente mandó construir la carroza en el año 1722 para la fiesta de la coronación del rey Luis XV de Francia. Cuando en 1741, se tuvo por seguro que el príncipe elector Carlos Alberto reunía los votos necesarios de los príncipes electores para ganar las elecciones como emperador, la corte bávara se precipitó a preparar urgentemente su coronación para enero de 1742. Por eso se dirigieron a París, al mercado de carrozas de lujo usadas, en busca de una carroza adecuada para la coronación, donde dieron con la carroza del príncipe borbónico. En París, se mandaron instalar ocho nuevas montaduras haciendo juego con la carroza, en terciopelo rojo con bordados en oro, borlas doradas, elaboradísimas aplicaciones, y arcos de bronce dorados. Con este equipo de gala y 85 carrozas más, Carlos Alberto se trasladó a Fráncfort del Meno, el lugar tradicional para las coronaciones de los reyes romano-germanos. Viendo que María Teresa de Austria no reconocía la elección en el contexto de la Guerra de Sucesión Austriaca entre Baviera y Austria –entre otras–, la casa Wittelsbach quiso presentar todo su esplendor durante la coronación que tuvo lugar el 11 enero 1742. Por desgracia, poco después, los austriacos ocupaban Munich y Carlos Alberto tuvo que quedarse en el exilio en Fráncfort donde murió en 1745, un emperador sin país<sup>7</sup>.

Pero la carroza de la coronación del emperador Carlos VII fue, hasta comienzos del siglo XIX el primer vehículo estatal de la corte bávara. En 1747 se utilizó con motivo de la boda del hijo de Carlos Alberto, Maximiliano III José, y también durante la visita del Papa en

---

<sup>7</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 2 (págs. 66-73).

1782<sup>8</sup>. Sólo con el nombramiento del primer rey bávaro se construiría una nueva carroza para la coronación que sustituiría a la imperial. Sin embargo, en los inventarios de la segunda mitad del siglo XVIII, la carroza imperial seguirá ocupando el primer lugar: por un lado, por catalogarse primero los coches de Estado y los coches de gala, y por otro lado, por ser el primer coche de esta categoría<sup>9</sup>. Este fue uno de los primeros coches que se guardaron y se expusieron en un museo, reflejando siempre la importancia del papel que ha jugado la casa Wittelsbach, tanto en el pasado como en la actualidad. Así, el motivo de su conservación lo encontramos en la enorme importancia de prestigio y legitimidad, puesto que solo pocas casas nobles europeas tuvieron un emperador romano-germánico.

### 3.2 El faetón de parque del príncipe elector Carlos Teodoro



Imagen 3: Faetón de parque del príncipe elector Carlos Teodoro (Londres, hacia 1775)

---

<sup>8</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, pág. 69.

<sup>9</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0192: Inventario de carruajes, 1766. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0193: Inventario de carruajes, guardaneses y sillas, 1778.

El segundo coche elegido de la colección es mucho menos representativo: el faetón del príncipe elector Carlos Teodoro. Como hemos mencionado en la introducción de la dinastía de los Wittelsbach, Carlos Teodoro fue príncipe elector del Palatinado y se estableció en la Residencia de Mannheim (que hoy es parte del estado federado de Baden-Württemberg). Cerca de Mannheim, en Schwetzingen, se hizo construir una espléndida residencia de verano con un gran parque y la recreación de una mezquita, signo de su gobierno ilustrado. Carlos Teodoro también tenía una especial predilección por el estilo inglés, su moda y sus inventos, muy típicos en la segunda mitad del siglo XVIII<sup>10</sup>. Esta ‘anglomanía’ lo indujo probablemente a la compra de un faetón muy moderno. Se construyó en Londres y aparentemente había pertenecido a la corte inglesa. Llegó a Schwetzingen junto con un coche del mismo estilo para el jardín, para el cual no era necesario el uso de caballos, pues funcionaba con la ayuda de un pedal. El faetón de jardín se construyó hacia 1775 y disponía de todos los rasgos propios de un perfecto carruaje inglés, rasgos que pervivían todavía en el siglo XIX: belleza, robustez y elegancia. Dispone de dos vigas extremadamente delgadas, en acero fundido, adornadas con cuellos de cisnes arqueados, así como con finos muelles forjados en forma de “S” delante y detrás, y también cuenta con ruedas de mucha filigrana con radios muy delgados y delicados tapacubos en latón dorado. Otra especialidad es el arro del huego, que es casi completamente de metal, mientras que, por lo general, en el resto de carruajes de la época, seguía siendo de madera. La caja pequeña está tejida en caña de rota, un material sumamente ligero e higiénico, perfectamente adecuado para salidas en los calurosos días de verano, en los que de otro modo se usaban sillas y sillones contemporáneos. El carro del faetón es de colores verdes y dorados, y en el arro del huego vemos hojas y pétalos de tulipanes, así como los cuellos de los cisnes que se transforman en peces abrazados. Dispone de una plaza detrás para un lacayo. Según la última moda inglesa de entonces, el coche no llevaba cochero y lo llevaba uno mismo, cosa que para las damas suponía lo más elegante y moderno<sup>11</sup>.

El faetón de jardín es el más destacado del resto de la colección del museo. En los inventarios contemporáneos, los vehículos de jardín se

---

<sup>10</sup> Stefan Mörz: *Aufgeklärter Absolutismus in der Kurpfalz während der Mannheimer Regierungszeit des Kurfürsten Karl Theodor (1742-1777)*, Stuttgart 1991, pág. 57; 73-86.

<sup>11</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 13 (pág. 110-112).

encuentran documentados en una de las últimas categorías<sup>12</sup>. Y aparte de un faetón de jardín para niños de 1697/98, es el único vehículo de la colección que se usaba para circular por el parque, ya que estos vehículos raramente sobrevivían al paso del tiempo. A primera vista, estos pequeños coches parecen menos representativos en comparación con los numerosos y grandes coches de gala. Quizás por esta razón, al principio, el faetón de jardín de Carlos Teodoro no fue expuesto en la real cochera con los otros carruajes históricos; antes de que en 1876 pasara a formar parte de la exposición de esta cochera, se encontraba en un cuarto húmedo del desván donde se guardaban las viejas sillas de montar<sup>13</sup>. Sin embargo, se reconocía y se valoraba la parte técnica e innovadora, por supuesto, junto con el coche de pedales; los dos formaron un dúo técnicamente impresionante, hasta cien años después de su construcción. De esta forma, este sencillo vehículo, pero con una técnica especial, pudo conservarse en la colección.

### 3.3 El cupé Brougham del rey Ludovico II



Imagen 4. Cupé Brougham del rey Luis II (J.M. Mayer, Munich, 1883). Foto: Magdalena Bayreuther, con permiso de la Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen

---

<sup>12</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0192: Inventario de carruajes, 1766. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0193: Inventario de carruajes, guardaneses y sillas, 1778.

<sup>13</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, pág. 112.

Otra de las razones que motiva que un carruaje se conserve en una colección la encontramos en el tercer y último coche que se presenta en este trabajo: un Brougham del rey Ludovico II del año 1883. El Brougham era un cupé para la ciudad, un ligero y elegante vehículo de dos plazas, que apareció en Londres hacia 1840 convirtiéndose rápidamente en el carruaje adecuado para el prestigio de los caballeros. Se trataba de un vehículo muy apreciado, más bien de un precio asequible de categoría media<sup>14</sup>. Por lo general, la carrocería autoportante solo estaba equipada con cuatro muelles de compresión, aunque nuestro modelo tiene además cuatro muelles en C y una viga con dos cuellos arqueados de cisnes, sin función alguna, solo para enfatizar el lujo del modelo. El interior está forrado en fina marroquinería y los faroles plateados adornados con la corona real bávara. La sencilla caja cuadrada con las ventanillas delanteras ligeramente encorvadas, en estilo inglés, demuestran una impresionante elegancia. Más tarde se añadieron las llantas de goma de la empresa Continental, así como una montura para la caja en azul claro ribeteada con líneas doradas<sup>15</sup>. El Brougham es solo uno de los muchos vehículos propiedad del rey Ludovico II de la colección bávara. Además del Brougham, existen un cupé de gala para la ciudad, un coche de gala Victoria, un *landau* (o landó) y dos *landaulettes*. Otra particularidad de los coches aportados a la colección por este monarca son sus cuatro trineos y dos carrozas en estilo barroco y rococó, los cuales se construyeron para el uso en sus tres castillos de estilo neohistórico<sup>16</sup>. Excepto uno de ellos, el resto fueron creados por el mismo fabricante de carruajes: J.M. Mayer, de Munich, famoso por la alta calidad de sus creaciones y por el diseño clásico y elegante. Además de los coches, en la mayoría de los casos, esta empresa fabricaba, en su propia guarnicionería, los arreos correspondientes. Se puede decir que la empresa Mayer se enriqueció gracias al rey Ludovico II<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> Andres Furger: *Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts*. Vol. 2: Wagen-Atlas. Hildesheim/Zürich/New York 2004, págs. 148-167.

<sup>15</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 33 (págs. 210-212).

<sup>16</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 42-46 (págs. 248-279).

<sup>17</sup> Ulrike von Hase-Schmundt: Johann Michael Mayer. En: Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich / Stuttgart 2002, págs. 304-314; aquí: pág. 311.



En torno a este coche, surge la siguiente duda: ¿por qué precisamente ese Brougham se quedó en la colección y no fue vendido como los otros muchos Broughams que existían, después de la muerte del rey Ludovico II? En 1877 y los años siguientes existían 55 Broughams en la real cochera<sup>18</sup>. En comparación con los coches de gala, los precios de compra eran verdaderamente económicos. Por ejemplo, mientras que el cupé de gala de ciudad de Ludovico II costaba 27.500 marcos, y la Victoria de gala había costado más de 8.500 marcos, el Brougham, de 4.600 marcos, tenía un valor material muy inferior; en cambio, se trataba del modelo de lujo, como hemos mencionado, que no solo se utilizaba para dar simples paseos por la ciudad, sino que también se empleó en actos oficiales, primero en los del rey de Hadas y, posteriormente, en algunos de los de sus dos sucesores regentes, Leopoldo y el rey Ludovico III<sup>19</sup>. En este sentido, el Brougham se ha conservado, por un lado, debido al inusual lujo y elegancia de este ejemplar, y por otro, por la significación de las personas que lo utilizaron, principalmente Ludovico II. Al final de la monarquía, cuando se seleccionaron los vehículos para la colección del nuevo museo, la historia del rey Ludovico II era tan conocida y él tal leyenda, que no solo se conservaron sus vehículos de gala, sino también los coches más sencillos: el landau, los landaulettes y el Brougham.

#### **4. El museo de la real caballeriza en Munich**

El museo de la real caballeriza fue fundado en 1923, aunque anteriormente los vehículos de la colección pudieron ser visitados por personas ajenas a la corte bávara. Como ya hemos mencionado, a los príncipes de la Edad Moderna les gustaba mostrar las diferentes colecciones a sus visitas, así como sus representativas caballerizas, una selección de arreos y sillas de montar, y sus ricamente equipadas cocheras. Estos visitantes eran normalmente nobles o al menos gente adinerada. Pero desde mediados del siglo XIX, las caballerizas reales europeas se abrieron al gran público, como por ejemplo las de Viena, Francia o Rusia. Muy pronto, alrededor del año 1840, las reales caballerizas de Munich también se abrieron y ganaron una gran reputación al ser visitadas

---

<sup>18</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0202: Inventario de carruajes, 1877ff.

<sup>19</sup> Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002, número de catálogo 32 (págs. 204-209); 34 (págs. 213-215).

una vez al año con motivo de la fiesta de la cerveza. En aquella época ya existía un viejo edificio separado donde se guardaban las carrozas históricas y las especiales de gala, llamado la Hof-Wagenburg o la “Reiche Remise” (cochera rica)<sup>20</sup>.



Imagen 5: Primer museo de coches en la Real Escuela de Equitación (años 20).  
Foto: Archivo de foto de Rudolph H. Wackernagel

Con el fin de la monarquía bávara en 1918, se produjo un gran cambio. El oficio de la real caballeriza fue liquidado y los aproximadamente 400 operarios, así como los vehículos utilitarios, pasaron a instituciones estatales, tales como el ejército o la administración de distrito. Otros fueron vendidos o subastados públicamente, excepto los coches de gala y otros de gran valor, que se conservaron por el recuerdo que encerraban. Se habían utilizado para bodas, recibimiento de diplomáticos o príncipes y monarcas forasteros, así como en la fiesta muniquesa de la cerveza o en la procesión del Corpus de cada año<sup>21</sup>. Estas carrozas

---

<sup>20</sup> Rudolf H. Wackernagel: Der Kgl. Bayerische Fuhrpark bei Ausbruch der Revolution (1918). Das erste Marstallmuseum von 1923 und seine Vorläufer. Die Neuaufstellung von 1956. En: Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich / Stuttgart 2002, pág. 76-82; aquí: págs. 77-78.

<sup>21</sup> Rudolf H. Wackernagel: Der Kgl. Bayerische Fuhrpark bei Ausbruch der Revolution (1918). Das erste Marstallmuseum von 1923 und seine Vorläufer. Die

se conservaron por su interés histórico o el de las personas que las habían utilizado, por su relación con la historia o las leyendas del principado elector, es decir, del reino de Baviera, especialmente en el caso de aquellas vinculadas con el rey Ludovico II.



Imagen 6: Actual emplazamiento del museo de la Real Caballeriza (Marstallmuseum) en las caballerizas del siglo XVIII, castillo de Nymphenburg, Munich

Fue en 1923 cuando se decidió fundar el museo con estos coches. En esta época, se habían cerrado, tras cinco años, todas las negociaciones y condiciones de propiedad de los carruajes entre la Casa Wittelsbach y el nuevo Estado bávaro. Todavía hoy, pertenecen al fondo de compensación de la Casa Wittelsbach como institución administrativa, pero la Administración bávara de castillos del estado, jardines y lagos (Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen), como entidad estatal responsable de la real colección de carruajes, puede decidir libremente sobre el uso y restauración de la misma. Al comienzo, como ocurriera en Lisboa y en Viena, el museo se hallaba en el picadero cubierto de la real escuela de equitación. Hacia 1940, la colección fue trasladada a las antiguas caballerizas de la residencia de verano del castillo de Nymphenburg, cuando aquel edificio fue alquilado a la organización

---

Neuaufstellung von 1956. En: Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg*. Vol. 2. Munich / Stuttgart 2002, págs. 76-82; aquí: 76-77; 81.

estatal para la cría de caballos de pura sangre<sup>22</sup>. Esto constituiría un golpe de fortuna para la colección, ya que durante la Segunda Guerra Mundial, la escuela de equitación quedó casi completamente destruida. Desde la reapertura del museo de la real caballeriza en 1950, la colección está expuesta en Nymphenburg<sup>23</sup>. Actualmente se está trabajando en un nuevo concepto para la exposición permanente, donde además de una nueva presentación, el propósito es inculcar al visitante la impresionante historia de los vehículos y los accesorios para guiar y montar.

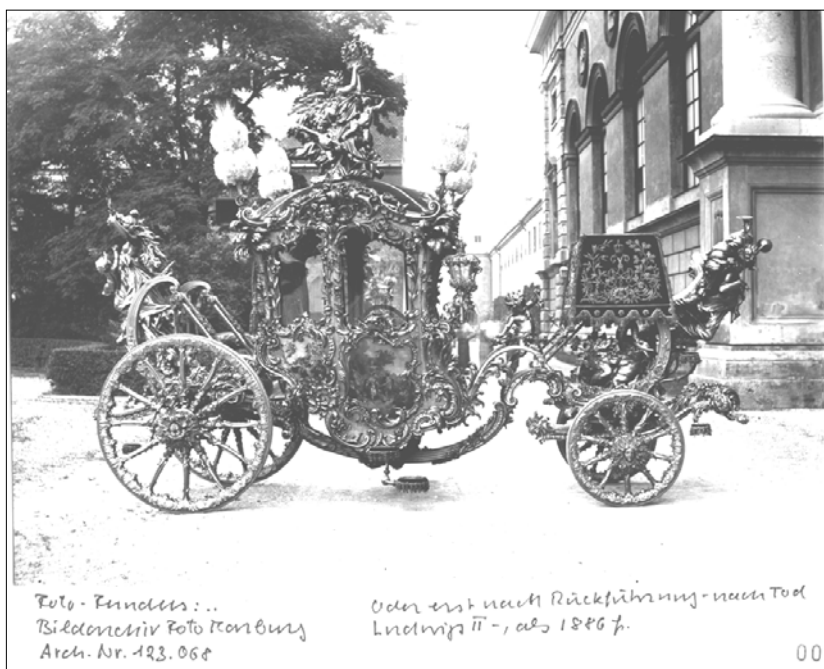


Imagen 7: Berlina de gala de estilo rococó del rey Luis II (J.M. Mayer, Munich, 1878/79). La berlina se encuentra frente a a la Real Escuela de Equitación, cuando todavía esta en usa (c. 1920). Foto: © Bildarchiv Foto Marburg / Fotógrafo: Teufel, Carl / Filser, Benno

Para tener una imagen general de la colección del museo, echaremos un vistazo al número, tipo y antigüedad de los vehículos bávaros. La primera guía impresa del museo, de 1923, describe 23 coches, seis

<sup>22</sup> Nymphenburger Zeitung/Neuhauser Nachrichten, 11 octubre 1939.

<sup>23</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, Registratur Nr. 701/1.

trineos y dos sillas de mano, todos los cuales se exhibían en el museo<sup>24</sup>. Hoy, la colección de carruajes contiene 41 coches, 14 trineos y dos sillas de mano, y el visitante puede admirar 36 de estos vehículos en la exposición. El resto se halla en un almacén privado.

La mayoría de los coches datan del siglo XIX, siendo pocos los conservados de siglos anteriores: la citada carroza de la coronación del emperador Carlos VII, un faetón para niños de 1697/98, una berlina de gala ((hacia 1747-1750), cinco trineos (1680-1740) y dos literas (1684/85 y c. 1745). Así, solo diez de los 57 coches datan del siglo XVII y XVIII. La mayoría son berlinas de gala, sillas de gala o cupés de gala del siglo XIX, entre las que se encuentran, por ejemplo, las dos berlinas de gala de la coronación del primer rey Maximiliano I José de 1813 y 1818. La más moderna se utilizó durante todo el siglo XIX como primer vehículo del Estado y todavía en 1913 con motivo de la coronación del último rey bávaro, Ludovico III. En la categoría de los coches de gala hay un carruaje para niños de 1810, un coche de un eje de montaña para la cacería de gamuzas en las montañas perteneciente al príncipe regente Leopoldo, un coche fúnebre de 1886, así como un trineo faetón de gala del príncipe heredero Maximiliano y un trineo para música, ambos de la primera mitad del siglo XIX. Los mencionados carruajes y trineos de gala, en estilo barroco y rococó francés del rey Ludovico II, son famosos por llamar espectacularmente la atención de los visitantes del museo, que inmediatamente los asocian con los hermosos castillos de cuento de hadas de Neuschwanstein, Herrenchiemsee y Linderhof<sup>25</sup>. En el almacén se encuentran además otros vehículos; principalmente se trata de coches de gala, aunque también hay una pequeña troika rusa, una calesa para la caza de la época del príncipe regente y un sencillo coche para la caza en madera natural para seis personas, así como los dos mencionados *landaulettes* de ciudad para uso del rey Ludovico II. Cuando se analizan estos vehículos en relación a la ya mencionada jerarquía de coches en los inventarios, se observa que casi todos ellos pertenecen a las primeras categorías -coches de gala y de ciudad-, es decir, a las más representativas. Son muy pocos los que pertenecen a categorías menores, como las de coches de caza, para niños o de paseo.

---

<sup>24</sup> Marstallmuseum in München. Hofwagenburg und Sattelkammer. Kleiner Führer mit 8 Abbildungen. München 1923, S. 9-24.

<sup>25</sup> Una información más detallada de todos los coches del museo se encuentra en el catálogo de Rudolf H. Wackernagel (dir.): *Wittelsbach State and Ceremonial Carriages*. Vol. 1. Munich / Stuttgart 2002.

## 5. Conclusiones

Al principio de este trabajo nos preguntábamos qué carruajes se conservaban en la colección de un príncipe o de un rey, pregunta para la que encontramos diferentes respuestas. Por lo general, se conservaban los coches más representativos, los primeros en la jerarquía de vehículos. El motivo principal de su conservación fue el valor material y simbólico de dichos coches. Pero hay otras razones más concretas que podemos observar a través de los tres coches del museo de la Real Caballeriza que hemos analizado en este estudio: o bien se guardaban por el recuerdo de diferentes acontecimientos, como la carroza de la coronación del emperador Carlos VII, por sus características artísticas o técnicas, como el faetón del parque de Carlos Teodoro, o bien, por su asociación con una persona concreta, como ocurría en el caso del vehículo del rey Ludovico II.

¿Qué colección, según los criterios de selección, fue la resultante en Munich? Y, ¿qué imagen nos ofrece? En pocas palabras: ¡muy representativa! La mayor parte de los vehículos son carruajes para ocasiones oficiales o de gala, ya que la mayoría de los vehículos para viajar, para el transporte o para el deporte o no se han conservado o no están expuestos. La imagen que nos ofrece actualmente el museo, por lo tanto, no se corresponde con la que da el inventario histórico de los siglos XVIII y XIX que recogía la totalidad del parque móvil de la corte bávara. Por ejemplo, del siglo XVIII no se conservan coches de ciudad (*Chaise*), coches de caza (*Jagdwurst*) o coches de viaje, aunque en el inventario sí figuran en gran número<sup>26</sup>. Lo que sí echamos en falta en el inventario del siglo XIX son los vehículos de deporte para ser conducidos por uno mismo, ya sea para caballero o dama. No hay ningún *Mail-Coach*, ni ningún faetón *Stanhope* deportivo, ni tampoco ningún *Tandem Cart*, aunque sí los había en las cocheras reales y se utilizaban<sup>27</sup>. Los coches para el uso de viajes y para la economía de la corte tenían

---

<sup>26</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0192: Inventario de carruajes, 1766. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0193: Inventario de carruajes, guardaneses y sillas, 1778.

<sup>27</sup> Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0199: Inventario de carruajes, 1838ff. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0201: Inventario de carruajes, 1850ff. – Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, BSV.Inv0202: Inventario de carruajes, 1877ff.

una vida útil muy corta. Así, no se conserva ningún furgón para el equipaje, ni para los coches de cocina con carritos de plata para la vajilla y los cubiertos, ni carruajes para viajar. Por este motivo, reconocemos la falta de vehículos que reflejen una imagen completa de la cultura de cómo se guiaba, viajaba y transportaba. De esta forma, en el museo de Munich se aprecia que la mayoría de visitantes piensa que los reyes bávaros se desplazaban por el país en coches de gala, mientras que estas carrozas solo se utilizaban para desplazamientos representativos por la ciudad. Aquí reside la delicada tarea de transmitirle una buena información al visitante, creando un puente entre la casi desaparecida cultura de los coches de gala y la cultura cotidiana y deportiva del carruaje. Quizás una posibilidad sea la conexión con el actual y floreciente círculo de aficionados del enganche de tradición, donde entusiastas de guiar presentan viejos carruajes en campeonatos o eventos.

De todos modos, la función de la colección de carruajes de Munich se concentra en mostrar, a un gran y alto nivel, la parte representativa de la cultura de guiar en la corte, tanto técnica como artísticamente. Comparada con el resto de colecciones estatales de carruajes europeas, la colección de Munich se encuentra en uno de los primeros lugares. El catálogo de la exposición, que hace hincapié en este punto, lleva por título “Coches de Estado y de gala de los Wittelsbach” y describe así lo que el visitante de hoy ve en el museo de la real caballeriza: la gloria del carruaje.





## EL VIRREY CONDE DE CASTELLAR Y SU LEY CONTRA EL LUJO EN LOS COCHES PERUANOS: ¿UNA VÍA PARA PRESERVAR EL ESTATUS SOCIAL O EL INTENTO DE UN NUEVO IMPUESTO?

Ismael JIMÉNEZ JIMÉNEZ  
*Universidad de Cádiz*  
Álvaro RECIO MIR  
*Universidad de Sevilla*

Una de las fuentes más expresivas para el análisis del arte de la carrocería en el mundo hispánico es la sucesión de leyes contra el lujo excesivo que se dictaron durante el Antiguo Régimen. Tales normas, al describir detalladamente los coches que quedaban por ellas prohibidos, hicieron un vívido retrato de una realidad que, aunque en su práctica totalidad ha desaparecido, fue sin duda sorprendente, tanto por su apabullante riqueza ornamental como por su ostentosa proyección social<sup>1</sup>.

De manera paralela al caso metropolitano, se dictaron normas de ámbito americano en general o peruano en particular. Una de éstas es la

---

<sup>1</sup> Estas normas fueron recopiladas parcialmente para el caso español en Juan Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España* (Madrid: Imprenta Real, 1788, 2 vols.). Sobre la historia de la carrocería española, que nos servirá en esta ocasión de marco ineludible, son imprescindibles Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España* (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005) y Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)* (Madrid: Polifemo, 2007). Para el caso de Nueva España, paralelo al que abordaremos en esta ocasión, véase Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España. El gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, en prensa).

que en esta ocasión traemos a colación, dictada en Lima, el 31 de marzo de 1678, por el virrey conde de Castellar<sup>2</sup>, y ya mencionada por la bibliografía que se ha ocupado del estudio de la carrocería peruana<sup>3</sup>. No obstante, la riqueza de la disposición permite un mayor análisis del hasta ahora realizado, de igual modo que requiere de una mayor contextualización para su completa comprensión. Todo ello ayudará a conocer mejor la carrocería de la capital virreinal a fines del siglo XVII, momento clave de la misma, ya que entonces el coche se convirtió definitivamente en una *obra de arte total*, lo cual coincidió con el arranque de la plenitud barroca en el ámbito de la carrocería.

## 1. El tenor de la norma y la significación social del coche

Ya el encabezamiento de la norma indica su máxima trascendencia jurídica, ya que tras la referencia a la fecha y a la Ciudad de los Reyes indica que fue tomada:

estando en el Real Acuerdo el excelentísimo señor conde de Castellar, marqués de Malagón, virrey de estos reinos; los señores licenciado don Bernardo de Iturrizarra, doctor don Tomás Berjón de Caviedes, licenciados don Juan Baptista Moreto, don Diego de Baeza, don Pedro García de Ovalle y don Juan de Peñalosa, presidente y oidores de esta Real Audiencia, presente el señor doctor don José del Corral Calvo de la Banda fiscal de lo civil de ella<sup>4</sup>.

La extensa exposición de motivos de la norma es particularmente interesante, al ocuparse, a diferencia de lo que ocurre con la mayoría de las leyes contra el lujo, exclusivamente de los carruajes. En concreto, su tenor literal alude al “*gran exceso a que había llegado el uso de los co-*

---

<sup>2</sup> Biblioteca y Archivo Municipal de Lima (en adelante AML), CL-CE, 14. Libro de cédulas, pp, 111 v-112.

<sup>3</sup> Esencial al respecto resulta Guillermo Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, *Revista del Archivo General de la Nación*, nº 14 (1996): 111-156, véase en particular la 117. Véase también Alejandro López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, en *Materia crítica. Formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, ed. Enrique García Santo Tomás, (Madrid: ed. Iberoamericana, 2009), 267-291, en particular la 274; Álvaro Recio Mir, “La carrocería peruana virreinal a partir de un memorial del gremio de Lima de 1778”, *Laboratorio de arte*, 25 (2013): 515-531.

<sup>4</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

*ches y carrozas en esta ciudad, haciéndose muchos, muy costosos, así en el dorado, molduras, realces y entallados, como en lo guarnecido, ropaje y variedad de clavazones*<sup>5</sup>.

Como ya se ha apuntado, resulta excepcional que una norma de este tipo se centrara exclusivamente en los coches, lo que evidencia que en ellos se atrincheró e hizo fuerte el lujo más exacerbado. Además de a la generalización del uso de los coches, la ley respondía a la difusión de las denominadas *grands carrosses* francesas, como ha señalado López Álvarez<sup>6</sup>. En tal sentido, hay que recordar que la tradición hispánica había desarrollado, desde que los coches se difundieron a mediados del siglo XVI, un tipo de carruaje denominado “*a la española*”. Se caracterizó, además de por reflejar a la perfección la severidad de la corte de los Austria, por contar con sencillas y cúbicas cajas de madera forrada de cuero negro u oscuro, del que sobresalían los clavos y bollones de latón dorado con los que se adhería y alguna labor de pasamanería que hacía confortables y suntuosos sus interiores tapizados con telas. Ejemplo único conservado al respecto es el conocido coche en el que Felipe III viajó a Lisboa para tomar posesión de la corona portuguesa, conservado en el Museu Nacional dos Coches de Lisboa<sup>7</sup>.

En el último tercio del siglo XVII se desarrollaron además las aludidas *grands carrosses* francesas, distintivas de la corte del Rey Sol y caracterizadas por tener sus cajas recubiertas de una menuda decoración tallada y dorada, lo que les daba un carácter mucho más brillante y ostentoso que los coches a la española. El carruaje se convirtió así y de forma definitiva en una auténtica obra de arte total, de manera que carroceros, escultores, tapiceros y otros artistas de la corte de Versalles hicieron de estos vehículos en tronos rodantes. Un solo ejemplo de ello se conserva en España: la Carroza Negra del Patrimonio Nacional<sup>8</sup>.

No obstante, si apuramos más el análisis de la norma, creemos atisbar que a lo que está haciendo referencia es a una suerte de simbiosis entre la tipología española y francesa, al sumar la guarnición y su cla-

---

<sup>5</sup> Ídem.

<sup>6</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 274.

<sup>7</sup> Sobre el coche a la española remitimos a Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)*, (Madrid: Polifemo, 2007).

<sup>8</sup> Sobre las grandes carrozas a la francesa véase Jean Louis Libourel, “Los grandes centros del carruaje en Europa”, en *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005), 110-115.

vazón, propia de la primera, a las alambicadas labores de talla dorada, distintivas de la segunda. En cualquier caso, cabe señalar en tal sentido que en esos momentos en la corte de Madrid se empezaban a ver coches a la francesa, aunque aún eran generales los carruajes a la española. Suponemos que de manera completamente contemporánea y paralela ocurría lo mismo en Lima. Del caso de la capital de España es buen ejemplo la conocida *Vista de la carrera de San Jerónimo y el paseo del Prado* de la colección Carmen Thyssen-Bornemisza, que se fecha precisamente en torno a la publicación de la norma que venimos analizando y en la que se ven coches de ambos tipos<sup>9</sup>.



Coche usado por Felipe III en su jornada a Lisboa.  
Museo Nacional dos Coches

Continuando con su larga exposición de motivos, la norma añadía a la abundancia de coches ya apuntada que ello ocasionaba el gasto de:

considerables sumas, de que resultaba con sumir diversas personas sus caudales, faltando a las obligaciones precisas de sus casas y familias y algunos a las de sus acreedores con notable desconsuelo

---

<sup>9</sup> Sobre este interesante cuadro remitimos a López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)*, 16. Sobre la difusión del carruaje a la francesa en Lima véase José Mugaburu, *Diario de Lima (1640-1694)*, (Lima: Concejo Provincial de Lima, 1935), 177, 187 y 261.

de los interesados, procurando cada uno adelantar en más cada día con nuevas invenciones de mayor lastre y suntuosidad y siendo esto ya tan común no excusaba nadie estos empeños por no parecer menos que otros<sup>10</sup>.

Se hacía de este modo un repaso a los principales problemas que ocasionaba la verdadera pasión desatada por los carruajes, empezando por los cuantiosos gastos que ocasionaban y las deudas que ello producía. No obstante, nos parece que lo más interesante es el apunte sociológico que alude a las modas que se iban implantando en la carrocería y a que se había establecido una porfía general, ya que los coches se habían convertido en principal signo de ostentación social, de manera que unos imitaban a los otros y que en la medida de lo posible se querían hacer cada vez más suntuosos.

Cabe recordar en tal sentido la interpretación del profesor Domínguez Ortiz de las leyes contra el lujo excesivo, las cuales se emitieron, dijo, con dos finalidades fundamentales: contener el gasto improductivo y mantener las barreras entre las clases sociales<sup>11</sup>. Y en efecto, la generalización que se produjo en la Ciudad de los Reyes parecía que iba a acabar con todo, al menos así lo afirman las fuentes. En tal sentido, el padre Bernabé Cobo señalaba que *“cuando entré en esta ciudad el año de mil quinientos noventa y nueve no había en ella más de cuatro o cinco, y estas iban llanas y de poco valor; y al presente [1639] pasan de doscientas y todas ellas son costosísimas, guarnecidas de seda y oro con gran primor”*<sup>12</sup>. Cobo no sólo hacía referencia a los coches, ello lo enmarcaba en otros aspectos, insistiendo en *“el crecimiento que he visto en esta ciudad de treinta años a esta parte ha tenido esta vanidad de trajes, galas y pompa de criados y libreas que pone admiración”*. No obstante, insistía que *“de solas las carrozas quiero hacer argumento, de donde se podrá colegir lo que pasa en lo demás”* y de donde nosotros también podríamos colegir que el coche fue el principal símbolo de estatus de la sociedad virreinal<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>11</sup> Antonio Domínguez Ortiz, “Los primeros coches de caballos en España”, *Historia 16*, nº 95 (1984): 35-40, en particular p. 40.

<sup>12</sup> Ramón María Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, (Madrid, Dirección General de Tráfico, 1993), 303 y 304.

<sup>13</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 279 y 280.

La norma limeña se seguía justificando en su exposición de motivos en que la abundancia de coches de gran lujo era:

cosa tan perniciosa al buen gobierno de la república y prohibida por leyes del reino y diferentes pragmáticas publicadas en la Corte de Su Majestad, que Dios guarde, en que se ha moderado semejante abuso y dado forma y limite a tales gastos y para que esos se atajen y todos se contengan lo que es justo y razonable<sup>14</sup>.

En efecto, numerosas normas antecedían a la que ahora referimos, emitidas tanto en la metrópoli como en los Virreinos americanos, pudiendo traerse en tal sentido a colación la primera relativa al Nuevo Mundo, la de Felipe II de 1577, sumamente expresiva por su estricto tenor, ya que prohibió allí los coches. Tan expeditiva medida fue fundamentada en que los carruajes habían ocasionado el abandono de los tradicionales y viriles ejercicios ecuestres, lo cual hacía peligrar la seguridad y la hasta la propia subsistencia del imperio<sup>15</sup>.

Con posterioridad se emitieron otras normas específicamente peruanas, como una disposición de 1624 del virrey marqués de Guadalcázar que obligaba al registro de los coches, lo que produjo su definitiva institucionalización. En ello insistió el virrey conde de Chinchón en 1637, a lo aún que se podría añadir en los años centrales de dicho siglo la propuesta del virrey conde de Santiesteban de cobrar por el uso de los coches, sobre lo que volveremos más adelante<sup>16</sup>.

No obstante, el antecedente más cercano a la que ahora analizamos fue la pragmática de 8 de marzo de 1674 del rey Carlos II, relativa tanto a trajes, adornos o mercaderías extranjeras, como también a “*coches, carrozas, literas y sillas no solo compuestas y adornadas de telas y guarniciones de oro y plata, sino fabricadas con talla de relieves, istriados, pinturas, plateados y dorados con varios colores*”<sup>17</sup>.

Junto a estos antecedentes, aún cabría añadir que muy poco después de la norma de 1678 que analizamos otra pragmática, de 22 de marzo de 1693 y de ámbito americano, relativa a la moderación de los lutos,

---

<sup>14</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>15</sup> Véase al respecto Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, 293 y 294.

<sup>16</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 271-273.

<sup>17</sup> Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*, vol. 2, 135.

prohibía los coches de luto, tanto su fabricación como su uso, pudiendo solamente utilizar las viudas sillas de manos negras<sup>18</sup>.

En cualquier caso, no es de extrañar, con la exposición de motivos referida, que al entrar la norma en el desarrollo de su parte dispositiva fuese especialmente estricta. De esta manera establecía:

que de aquí adelante ninguna persona de cualquier estado, condición y calidad que sea pueda usar ni traer coche, carroza o calesa con dorado de partes de afuera, moldura, realce, ni entallado, sino que haya de ser llano y la clavazón ordinaria de las espuelas doradas y el ropaje que ha sido más de terciopelo o damasco<sup>19</sup>.

Además de la universalidad de la disposición, en la que no cabía excepción, se apuntaba una cuestión que consideramos de particular interés y que era la imposibilidad de usar ni traer coche. Ello enlazaba con la referida ley de Felipe II de 1577, donde en concreto se prohíbe tanto el uso de los coches, como su manufactura, comercio y hasta su mera tenencia. Precisamente al comercio pensamos que se aludía con la norma de 1678 del conde de Castellar. Lógicamente, este comercio enlazaba la capital virreinal con la metrópoli, ya que, aunque es un asunto aún por investigar, sabemos que algunos carruajes, como los de los virreyes, llegaban desde España. En concreto, como veremos, en el equipaje con el conde de Castellar llegó a Lima había una carroza<sup>20</sup>.

En cuanto a los tipos de carruajes, hay que partir de que es una de las cuestiones más espínosa del análisis de los vehículos hipomóviles, debiendo señalarse al respecto, que desde su aparición a mediados del siglo XVI en el ámbito cultural hispánico el término genérico que los calificó fue el de coche. No obstante, su rápida evolución hizo que se generalizasen diversos tipos cuyas denominaciones son por el momento difíciles de definir. Así, la voz carroza se empleó, más que para un tipo de coche definido por cuestiones técnicas, para los más lujosos. Por su parte, las calesas eran habitualmente de dos ruedas, protegida por una capota de cuero abatible.

---

<sup>18</sup> Lohmann Villena, "De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación", 116.

<sup>19</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>20</sup> Lohmann Villena, "De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación", 143.

El núcleo de la parte dispositiva de la norma de 1678 establecía la prohibición de las labores de talla dorada, que ya señalamos que eran características de las grandes carrozas francesas, obligando a que los carruajes siguiesen el modelo español, caracterizado por sus sencillas cajas cúbicas y cubiertas de cuero, lo que era combinado al interior por tapicerías de terciopelo o damasco. En concreto, se hace alusión al dorado de su exterior, sus molduras, realces y entallados, lo que hace referencia a diferentes técnicas, siendo las más significativas las escultóricas y el referido dorado.

La dureza de las penas que se establecían por contravenir la norma era expresiva de la gran importancia que se le daba a la cuestión. En concreto, por un lado era el *“perdimiento de ella y de mil pesos o más que se le sacarán irremisiblemente”* a los propietarios de las mismas. Pero para ir al origen mismo del problema se establecían penas para *“los maestros de coches y oficiales que lo labraren de quinientos pesos y dos años de Valdivia”*<sup>21</sup>.

Como solía ocurrir en este tipo de normas restrictivas, ante una realidad contraria a lo que pretendía la norma erradicar, se establecía un plazo de transición en su aplicación, de manera que:

las carrozas ya usadas y que hayan rodado al presente hubiere en diferente forma y contraria a la que va expresada se manifestaran dentro de seis días contados desde el de la publicación de esta causa ante el señor don Alonso del Castillo y Herrera, alcalde del crimen de esta Real Audiencia, para que se tome la razón de ellas concediéndoseles a sus dueños por tres años en que las puedan consumir<sup>22</sup>.

El registro apuntado indica el afán controlador de la norma, de manera que el permiso de tres años podría estar indicando la duración media de un carruaje, asunto este que requerirá de futuras investigaciones. En caso contrario, se disponía que *“queden comprendidas en la prohibición como dice o vieran fabricado de nuevo después de ella”*. Acerca de lo cual entenderían *“los señores alcaldes del crimen de esta Real Audiencia y los alcaldes ordinarios de la Ciudad, ejecutando inviolablemente las penas referidas de que darán cuentas al gobierno superior de estos reinos”*<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> AML, CL-CE, 14. Libro de cédulas, fol. 111v-112.

<sup>22</sup> Ídem.

<sup>23</sup> Ídem.



Por último, la norma establecía su entrada en vigor, sobre lo que señalaba que “*se publique este auto en forma de bando a usanza de guerra en las partes que se acostumbre y se ponga un tanto de el en los oficios de cámara de la Real Sala del Crimen y en los libros de Cabildo para su ejecución*”<sup>24</sup>.

## 2. Un Virrey fiscalizador y el posible espíritu legislador

La primera cuestión que cabría traer a colación en el análisis general de la norma sería la de su inspirador. En tal sentido, es obligado advertir que cuando el Consejo de Indias aprobó el 1 de septiembre de 1673 que la persona encargada de sustituir al fallecido virrey del Perú conde de Lemos (1667-1672) fuese don Baltasar de la Cueva Enríquez, conde de Castellar<sup>25</sup>, hizo hincapié en que debía corregir la maltrecha situación de la Real Hacienda. Esta motivación, en la que el virrey se afanó, explica que dictara la norma que analizamos. Castellar entró con ímpetu en el Virreinato, de manera que la primera medida que tomó - signo evidente del cariz que pretendía dar a su administración- fue la de ordenar que todos los asuntos relacionados con el fisco pasasen por su despacho. Dispuso así que ningún libramiento consignado en la Caja Real de Lima, o en sus sufragáneas a partir de determinada cantidad, pudiese ser satisfecho sin su firma<sup>26</sup>.

Pero el gobierno del nuevo virrey se encontró con un contratiempo inmediato. Tras los ataques de Henry Morgan a Panamá y la destrucción de su capital en 1670 existía en el Perú cierto temor que afectaba al conjunto social y, especialmente, a la economía, pues nadie quería embarcar sus caudales en la Armada del Mar del Sur con un panorama revuelto<sup>27</sup>. Esta situación inestable tampoco pudo ser sofocada por un gobierno fuerte en el Palacio de la Plaza Mayor de Lima, pues tras el fallecimiento del conde de Lemos en 1672 había tomado las riendas de manera interina el todopoderoso oidor decano e inquisidor Álvaro de Ybarra<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Ídem.

<sup>25</sup> Archivo General de Indias (en adelante: AGI), Lima, 344: *Consulta de la Cámara de Indias al Rey*, Madrid, 1 de septiembre de 1673.

<sup>26</sup> Elena Sanguinetti, “Memorias del virrey de Castellar”, *Letras*, n° 30 (1945): 133

<sup>27</sup> Indispensable para conocer las defensas marítimas del Pacífico sur y su impacto directo en la economía resulta Bibiano Torres Ramírez y Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *La Armada del Mar del Sur*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987).

<sup>28</sup> Es muy interesante conocer la trayectoria de este individuo y cómo estuvo en los círculos más influyentes de los virreyes desde la década de 1660. Para ello, remitimos

Desde luego, no era dicho contexto el más propicio para que Castellar llevase a cabo toda la transformación económica del Virreinato, pues a ello habría que sumarle cierta inestabilidad en el todopoderoso grupo de los grandes comerciantes, los cuales no estaban muy conformes con el seguro que la administración daba a sus caudales si los embarcaban rumbo a España. Para Castellar el mantenimiento de buenas relaciones con el Tribunal del Consulado era esencial pues, como refirió Andrien, “el eslabón clave en la economía colonial integrada del Perú hispano lo conformaban los comerciantes de Lima”<sup>29</sup>.

Los cargadores de la Ciudad de los Reyes se habían constituido como Tribunal en 1613 como mecanismo para hacer fuerza ante medidas contrarias a sus intereses<sup>30</sup>. Más de medio siglo después, los comerciantes se enfrentaban a una disminución de sus beneficios por diversos motivos como el proceso de autarquía americano, las condiciones cada vez más peligrosas para el transporte, la injerencia de otras potencias europeas en mercados coloniales o a la actividad de corsarios, piratas y filibusteros. Por ello, durante el gobierno de Castellar el Consulado funcionaba como una institución reguladora del comercio transoceánico, pero también como una rectora del mercado interior<sup>31</sup>. Es decir, las decisiones económicas que el virrey Castellar tomase afectarían de manera directa a sus actividades y por tanto fue un órgano a tener muy en cuenta antes de decretar modificaciones de calado.

Junto al Consulado, el sector minero tuvo un peso específico en la Real Hacienda que Castellar pretendió corregir. Sin embargo, durante el siglo XVII esta actividad había ido perdiendo fuerza en el cómputo de los grupos productivos del Virreinato; algo que en cierto modo pudo ser beneficioso al diversificar la economía y aumentar la pujanza de los sectores agropecuario o textil, menoscabando la necesidad de importar productos de origen europeo<sup>32</sup>. En cualquier caso, las extracciones me-

---

a Ismael Jiménez Jiménez, “Don Álvaro de Ybarra: el criollo más poderoso de su tiempo (1621-1675)”, en *América en la memoria: conmemoraciones y reencuentros*, coord. Begoña Cava Mesa (Bilbao: Universidad de Deusto, 2013, t. II), 307-327.

<sup>29</sup> Kenneth Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, (Lima: Banco Central de la Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 2011), 31.

<sup>30</sup> Encarnación Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, (Madrid: ed. Cultura Hispánica, 1960), 142.

<sup>31</sup> Margarita Suárez, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, (Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 1955), 28 y 29.

<sup>32</sup> Pilar Latasa Vasallo, “El transporte de la plata en el Atlántico: conflicto entre los intereses peruanos y metropolitanos”, en *VII Congreso Internacional de Historia de*

talíferas fueron en descenso constante, especialmente en unos reales de minas de Potosí que no cesaron de bajar desde la década de 1620. Esto provocó, además de la rebaja en los beneficios de los empresarios mineros y la reducción de todo el tejido vinculado al sector, que los ingresos por este concepto -el conocido *quinto*- sufriese una merma de proporciones considerables. No obstante, existen otras corrientes que mediante el estudio del consumo de azogue -material imprescindible para el proceso de amalgama- indican que este descenso de la producción no fue tal y que habría que esperar hasta la década de 1680 para experimentar este impacto negativo<sup>33</sup>.

Estas cuestiones, tanto la inseguridad comercial como la bajada en la producción metalífera, dieron de lleno en la línea de flotación de una Real Hacienda peruana que demandaba fondos perentoriamente para hacer frente a unas obligaciones crecientes. En este sentido, el virrey Castellar hubo de tomar el relevo al virrey conde de Santisteban (1661-1666), quien también llegó al Perú con un encargo del Consejo de Indias concerniente a materias hacendísticas. Ante la necesidad del fisco de asegurar una buena cuota de ingresos, la máxima autoridad indiana encargó a Santisteban que negociase con el Consulado de Lima el asiento de varios tributos como la avería del Mar del Sur y del Mar del Norte, la alcabala, el almojarifazgo y la "Unión de Armas". Las reuniones comenzaron en 1662 y fueron en extremo farragosas, hasta el punto de que no se alcanzó un acuerdo hasta 1666. Sin embargo, la llegada de Castellar a Lima y su nueva política para corregir la Real Hacienda coincidió con el momento de la renovación de estos asientos. Las demandas del virrey y las reticencias de los cargadores chocaron desde un primer momento y se tradujeron en un descontento que a la postre sería clave para Castellar. Aún así, se consiguieron renovar estos asientos tributarios que tanto beneficio suponían tanto para el fisco, que conseguía cierta estabilidad, como para los comerciantes que ganaban buenas sumas y además administraban de manera directa impuestos de índole mercantil, especialmente aquellos que tenían un mayor impacto en sus actividades. En cualquier caso, estos asientos marcaron buena parte de la pauta a seguir en la política fiscal peruana durante la segunda mitad del siglo XVII y por ello los sucesores de Castellar, el duque de la Palata (1681-

---

*América*, coord. José Antonio Armillas Vicente, (Zaragoza: Gobierno de Aragón, 1998, vol. VIII), 1567.

<sup>33</sup> David Brading y Harry Cross, "Colonial silver mining: Mexico and Peru", *Hispanic American Historical Review*, n° 52-4 (1972): 572, 574.

1689) y el conde de la Monclova (1689-1705), se vieron obligados a volver a sentarse en la misma mesa que los rectores del Consulado de Lima para renegociar sus renovaciones<sup>34</sup>.

Así pues, la administración del conde de Castellar en Perú estuvo centralizada en la corrección de una Real Hacienda que atravesaba un estado poco favorable. El Tribunal Mayor de Cuentas no había conseguido llevar a cabo esa inspección constante de las cajas reales matrices más importantes, ni que decir tiene sobre las sufragáneas de éstas, por lo que sólo la Caja de Lima gozó de un cierto control, aunque ello no la eximió de contribuir al delicado estado hacendístico<sup>35</sup>. Así, el panorama ante el que se enfrentó Castellar no auguraba muchos éxitos. La Audiencia de Lima que se había hecho cargo del Virreinato a la muerte del conde de Santisteban en 1666 había tirado por tierra todos los progresos de éste y las medidas correctoras que había implantado<sup>36</sup>; pero tampoco la gestión del conde de Lemos supo subsanar estas cuestiones. Por ello, Castellar dictó rápidas medidas para que la institución auditora por excelencia, el Tribunal de Cuentas, se pusiese al día y le sirviese de palanca para modificar la trayectoria fiscal peruana. De las primeras órdenes del virrey en este sentido fue que los magistrados de la Audiencia de Lima dedicasen determinadas horas semanales a asuntos hacendísticos, sirviendo como complemento a los contadores del Tribunal, para actualizar todas las inspecciones. Pero también dictó que se formasen nuevas ordenanzas para agilizar al Tribunal de Cuentas y maximizar el rendimiento de la Caja Real de Lima<sup>37</sup>.

Las medidas de Castellar, junto a su ya citado control directo, pretendían dar unos resultados inmediatos, pero a medio plazo no fueron posibles. La causa de este fracaso hay que buscarla en su sucesor, el arzobispo- virrey Melchor de Liñán y Cisneros (1678-1681), quien dio al traste con estas disposiciones. En cualquier caso, sabemos que a la

---

<sup>34</sup> Para conocer más sobre estos asientos tributarios, sus renovaciones y su impacto económico, véase: Ismael Jiménez Jiménez, "Economía y urgencia fiscal: los asientos hacendísticos del Consulado de Lima en la segunda mitad del siglo XVII", *Revista Histórica*, nº 40-1 (2016): 35-63.

<sup>35</sup> Ronald Escobedo Mansilla, *Control fiscal en el Virreinato peruano. El Tribunal de Cuentas*, (Madrid: ed. Alhambra, 1986), 146.

<sup>36</sup> Lewis Hanke y Celso Rodríguez, eds., *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria, Perú*, (Madrid: ed. Atlas, 1979, vol. IV), 221.

<sup>37</sup> *Relación del conde de Castellar a su sucesor, don Melchor de Liñán y Cisneros*: en Hanke y Rodríguez, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria, Perú*, vol. V, 72.

muerte del virrey conde de Santisteban (1666) la Caja Real de Lima adeudaba 1.146.413 pesos de a ocho reales<sup>38</sup>; al fallecimiento del virrey conde de Lemos (1672) la misma institución presentaba unas obligaciones por valor de 1.848.266 pesos y 5 reales y medio<sup>39</sup>; y a la llegada de Castellar, en 1674, el saldo negativo era de 1.680.986 pesos, descenso que se debe al gobierno interino del oidor Álvaro de Ybarra<sup>40</sup>. Por tanto, el conde de Castellar había podido comprobar de primera mano cómo la Caja Real de Lima había ido arrojando un déficit anual de 200.000 pesos y por qué el Consejo de Indias lo había conminado a modificar la trayectoria de la Hacienda virreinal<sup>41</sup>.

Cuando se produjo el relevo de Castellar al frente del Perú, la Caja Real de Lima presentaba una deuda de 1.642.543 pesos<sup>42</sup>. Gracias a esta cifra, es posible deducir que las medidas tomadas por el virrey no fueron eficaces en cuanto a deducir el débito hacendístico, pero sí se mostraron aptas para frenar el escandaloso endeudamiento del fisco. Esta idea se reafirma si observamos la evolución de la deuda de la Caja durante los gobiernos sucesivos: el arzobispo-*virrey* Liñán y Cisneros aumentó esta cifra hasta los 3.738.071 pesos ¡Incrementó la deuda en menos de cuatro años en 1.705.482 pesos! Así, su sucesor, el duque de la Palata, no tuvo más remedio que comunicar a la Corte que el estado fiscal del Perú era más grave de lo que cabía esperar y se expresó al respecto, aludiendo a su antecesor, con las siguientes palabras: “me descusuela mucho el último ejemplar, porque si en tres años de un gobierno se va causando millón y setecientos mil pesos de nuevo empeño, en pocos trienios se habrá acabado con esto”<sup>43</sup>.

El accidentado final de la administración del conde de Castellar en Perú estuvo estrechamente relacionado con el abrupto cambio de política fiscal. Las tensiones creadas desde la toma de posesión de Melchor de Liñán y Cisneros como nuevo arzobispo de Lima con el virrey fueron

---

<sup>38</sup> Guillermo Lohmann Villena, *El conde de Lemos. Virrey del Perú*, (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1946), 86.

<sup>39</sup> AGI, Lima, 73. Carta firmada por los oidores de la Audiencia de Lima al Rey. Lima, junio de 1673

<sup>40</sup> Lohmann Villena, *El conde de Lemos. Virrey del Perú*, 307.

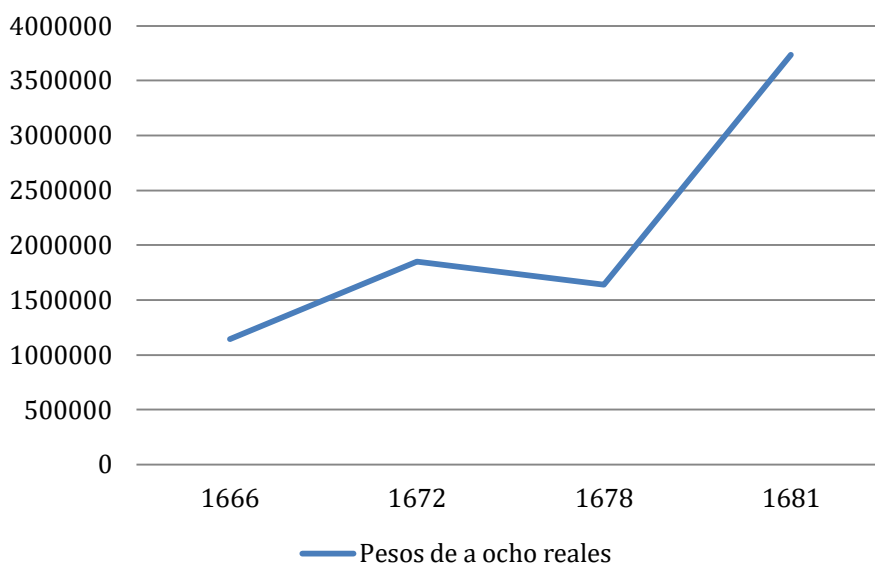
<sup>41</sup> Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, 232.

<sup>42</sup> AGI, Lima, 76. *Certificación hacendística firmada por el arzobispo Liñán y Cisneros y enviada al Rey*, Callao, 24 de agosto de 1678.

<sup>43</sup> AGI, Lima, 82. *Carta del duque de la Palata al Rey*, Lima, 10 de diciembre de 1682.

notorias y en ello el eclesiástico encontró buenos aliados. Los miembros del Consulado no estaban muy contentos con la gestión fiscalizadora de Castellar tras su decreto suprimiendo cualquier tráfico entre el Callao y Acapulco o su demanda de que entregasen a la Real Hacienda los 300.000 pesos que debían. Las protestas fueron airadas y llegaron a Madrid con el altavoz del nuevo arzobispo, alcanzando incluso la petición de cese del virrey<sup>44</sup>. Unas presiones que tuvieron efecto, a pesar de que Castellar estaba cumpliendo con su objetivo de restaurar el fisco virreinal y así, el 7 de julio de 1678 se produjo la destitución inmediata de don Baltasar de la Cueva; e incluso se le impidió permanecer en Lima, ordenándosele marchar a Paita sin la posibilidad de defenderse en su juicio de residencia<sup>45</sup>.

### Deuda de la Caja Real de Lima entre 1666 y 1681.



Gráfica de los autores. Fuentes: AGI, Lima, 73, 76, 82; Lohmann Villena, *El conde de Lemos. Virrey del Perú*; y Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*.

---

<sup>44</sup> Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*, 234.

<sup>45</sup> Hanke y Rodríguez, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria, Perú*, vol. V, 39.

Dejando a un lado cuestiones de índole más política y judicial, la disposición dictada por Castellar en el Real Acuerdo del 31 de marzo de 1678 vino a enmarcarse dentro de esa idea fiscalizadora que llevó a la práctica en el Perú. Como virrey, tenía la misión de reestablecer el equilibrio contable en la Real Hacienda, tarea en extremo delicada y compleja como hemos señalado. Así pues, las medidas más directas y eficaces no eran otras que la de controlar el gasto y, a la vez, aumentar los ingresos mediante dos vías: la maximización de los tributos y la creación de nuevas tasas.

En este sentido último podemos entender que Castellar siguió la tendencia de las leyes contra el lujo que proliferaron durante todo el siglo XVII. En este aspecto, como en otros, las políticas del virrey no fueron en ningún modo innovadoras, pero tampoco, por la cuestión ya expresada del cambio de rumbo fiscal, puede decirse que fuesen útiles ni eficaces. Castellar en su norma contra el lujo de los coches no hizo sino inscribirse en esa corriente indiana que diferenciaba entre cultura judicial y práctica jurídica. Es decir, una cosa fue la norma y otra bien diferente la práctica. Así pues, nuestro virrey reiteró una disposición que ya había sido dada en 1624 por el marqués de Guadalcázar, en 1637 por el conde de Chinchón y, como antecedente más inmediato, en 1664 por el conde de Santisteban. Es más, la utilidad de la medida tomada por Castellar se reveló como ineficiente por completo al encontrarse reiterada en 1693 y en 1696 por el conde de la Monclova. No obstante, lo que nos interesa especialmente es el objetivo de la medida que antecedió a Castellar, la tomada por Santisteban en 1664. En ella se revela nítidamente que el objetivo de esta norma no era otro que el de dotar a la Caja Real de Lima de un nuevo ingreso. Según dispuso el virrey Santiesteban, la nueva tasa había sido creada para reparar los daños que los numerosos coches ocasionaban en el pavimento, las acequias y las cañerías de la Ciudad de los Reyes. Por este motivo, estipuló que cada vehículo, independientemente de su categoría, habría de satisfacer un canon de 300 pesos, con la posibilidad de fraccionar su pago durante dos años<sup>46</sup>.

### **3. La aplicación de la norma y la importancia del estatus social**

Tras el poco éxito de Castellar en su política económica, cabría plantearse el efecto que su norma tuvo en relación a los coches. No se

---

<sup>46</sup> López Álvarez, "Los vehículos representativos en la configuración de la corte vi-reinal: México y Lima, 1590-1700", 273.

puede comprobar ello materialmente ya que el primer coche conservado en Perú es el del marqués de Torre Tagle, que se conserva en el limeño palacio homónimo y al menos medio siglo posterior a la fecha de la norma que ahora nos ocupa, ya que se data hacia 1740<sup>47</sup>.

Hay que señalar de entrada en relación a la efectividad de las leyes contra el lujo que se reiteraron machaconamente a lo largo del Antiguo Régimen debido a su falta de efectividad o a la relajación que el paso del tiempo produjo en las mismas. Por ello, en un principio, cabría pensar que no debió de tener mucha efectividad la pragmática de 1678 del conde de Castellar. Lohmann Villena trajo a colación como prueba de su escaso efecto un bando de 12 de enero de 1696, del virrey conde de la Monclova que hacía hincapié en el “*desordenado abuso*” del uso de los coches, lo que ocasionaba el olvido de los ejercicios ecuestres, por lo que dispuso que a partir del febrero de dicho año “*ningún español... desde la edad de diez y seis años hasta la de cincuenta... entre en coche ni calesa... en todo el distrito de la ciudad*”. No obstante, las referencias posteriores que describen la ciudad ponen en evidencia que el uso del coche fue absolutamente irrefrenable por estas u otras normas<sup>48</sup>.

No obstante, cabe sospechar que la implantación del tipo francés fue al menos retrasada por esta norma. Así parece apuntarlo la primera y tardía imagen en la que aparecen coches en la iconografía de Lima. Hay que insistir al respecto en que, debido a que los coches virreinales anteriores al siglo XVIII han desaparecido, además de en las fuentes escritas, hemos de basarnos para plantear nuestras hipótesis en las pinturas que los reflejan. La primera para el caso de la Ciudad de los Reyes es la vista de la *Plaza Mayor de Lima, cabeza de los reinos de El Perú, año de 1680*, que en la actualidad se conserva en el Museo de América de Madrid<sup>49</sup>. Resulta en tal sentido del máximo interés que los tres coches en ella representados sigan el modelo a la española, sin que se atisben vínculos a las carrozas francesas contra las que iba la disposición del conde de Castellar. Digno de mención sin duda es que estos coches

---

<sup>47</sup> Luis Eduardo Wuffarden, *El arte de Torre Tagle. La colección del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú*, (Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2016), 25 y 26. Sin duda este espléndido carruaje merecería ser estudiado con un mayor interés del que hasta ahora se le ha dedicado.

<sup>48</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 117.

<sup>49</sup> Sobre este cuadro véanse Enrique Marco Dorta, *Estudios y documentos de arte hispanoamericano*, (Madrid: Real Academia de la Historia, 1981), 44-45; y Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, 305-307.



estén ocupados por damas, lo que muestra la estrecha vinculación entre los carruajes y las féminas. Otra cuestión que merece ser destacada en relación a esta vista es de carácter técnico, ya que en ella sobresalen los trenes de los cuales las cajas de los coches quedaban literalmente colgadas, mediante unas gruesas y fuertes correas de cuero llamadas sopandas. A ello se podrían añadir otras cuestiones, como que las ruedas delanteras eran menores que las traseras para ganar en maniobrabilidad; el carácter cúbico de sus cajas y que carezcan aún de pescante, de manera que sus cocheros los guían desde las parejas de mulas que tiran de ellos, llamándose en este caso concreto postillones; y, por último, que dichas mulas en los tres casos del cuadro se disponen en tronco, es decir, una al lado de la otra<sup>50</sup>.



Plaza Mayor de Lima, cabeza de los Reinos del Perú,  
año de 1680. Museo de América

De prácticamente la misma fecha, cabe traer a colación la segunda vista de Lima en la que aparecen coches y que es el *Diseño de la fachada del convento de Nuestra Señora del Rosario de predicadores de Lima*, inserto en la *Historia de la provincia de San Juan Bautista del Perú*

<sup>50</sup> Sobre los tipos de enganches remitimos a Luis Rivero Merry, *Manual de enganches*, (Sevilla: Caja Rural de Sevilla, 1986). En concreto sobre los troncos véanse las pp. 53-58.

de la orden de Predicadores de fray Juan Meléndez, publicada en Roma en 1681<sup>51</sup>. De nuevo vuelven a ser representados tres carruajes, aunque no adquieren tanto protagonismo, los cuales son de similares características a los anteriores, con los que no obstante muestran una diferencia significativa: el carácter ya no cúbico, sino trapezoidal, de sus cajas, lo que supone una considerable evolución.

Aunque la *Vista de la Plaza Mayor de Lima* da a entender que la norma dictada por el conde de Castellar se cumplió, el carruaje encargado para el recibimiento de su sucesor en 1681, el duque de la Palata, parece desmentirlo. Realizado por el maestro de hacer coches Moreno de Zárate, debió de seguir el modelo de Castellar, al que más adelante nos referiremos, y aún ser enriquecido, ya que su precio fue más elevado. De igual modo, en la carroza para el conde de la Monclova en 1689 se vuelve a aludir las labores de talla, en este caso “*de realce*”, y de dorado<sup>52</sup>.

La significación de los carruajes alcanzó uno de sus más superlativos ejemplos en el caso precisamente del referido virrey duque de la Palata, que tras el terremoto del 20 de octubre de 1687 vivió en su carroza, “*que tuvo por habitación*”, durante dos meses y medio, despachando en ella como si se tratase del palacio Virreinal<sup>53</sup>.

Continuando con el análisis de la norma de 1678, hay insistir en otra de las causas de la misma: la generalización del uso de los carruajes. Sin duda ello está vinculado a la significación que alcanzaron como símbolos de estatus. A ello hay que añadir su trascendencia física, de manera que la Ciudad de los Reyes, como todas las del imperio, se adaptó a la nueva realidad circulatoria que generaron los carruajes, hasta se convirtieron en auténtica unidad de medida del urbanismo<sup>54</sup>.

De hecho, este sentido simbólico de los carruajes y su uso generalizado ocasionó numerosos litigios. Así, cabe traer a colación el enfrentamiento entre Castellar y el arzobispo Almoguera, ya que este último dispuso que tanto sus cocheros como los lacayos de su carruaje fuesen

---

<sup>51</sup> Serrera Contreras, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias española*, 309.

<sup>52</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 128.

<sup>53</sup> *Ibidem*, 112.

<sup>54</sup> En tal sentido remitimos a María Antonia Durán Montero, *Lima en el siglo XVII. Arquitectura, urbanismo y vida cotidiana*, (Sevilla: Diputación de Sevilla, 1994), 62, 78, 84 y 205; y a Álvaro Recio Mir, “Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”, *Anuario de estudios americanos*, nº 72-2 (2015): 515-543.

descubiertos, lo cual era regalía del rey y de sus representantes, entre los que se encontraban los virreyes, pero no los arzobispos. Por ello Castellar avisó al prelado de lo incorrecta de su innovadora usanza, a lo que el Almoгуera contestó “*que avía de gastar toda la renta del arçobispado en la defensa de esta preeminencia*”, lo que pone una vez más en evidencia la importancia que había adquirido el coche en el marco de la sociedad cortesana barroca<sup>55</sup>.

El referido sentido simbólico alcanzado por los carruajes, además del citado interés tributario, debió de ser otra de las motivaciones de la norma que venimos analizando. Es posible que Castellar pretendiese que el coche de gran lujo quedase adscrito en exclusiva a la figura virreinal o al menos al círculo más cercano al poder, lo que enlaza con las explicaciones antes citadas del profesor Domínguez Ortiz. Siguiendo esta línea podemos observar la idea prefigurada que Castellar tenía al respecto antes de tomar posesión en Lima. Así, continuando con lo realizado con sus predecesores, el conde se hizo acompañar al Perú por una extensa corte personal. Esta práctica ya había sido denunciada con frecuencia, pues los virreyes llevaban a la Ciudad de los Reyes un nutrido grupo de seguidores que debían nutrirse de oficios, gracias y mercedes a costa de la Real Hacienda<sup>56</sup>. Sin embargo, Castellar no reparó en esta cuestión.

Tal y como había quedado registrado en la Casa de la Contratación de Sevilla y fue confirmado durante el proceso del juicio de residencia por el mayordomo de Castellar, Alonso Arias Echavarría, el conde se hizo acompañar a Lima por sesenta y ocho cortesanos, dejando al margen los miembros de su familia. De entre este grupo destacaremos a dieciséis personas que pasaron desde la Península Ibérica al Perú consignados con oficios relacionados a los coches<sup>57</sup>. Cifra bastante destacable, pero que tiene sentido cuando sabemos que el conde de Castellar también hizo embarcar en los *Galeones de Tierra Firme* su propio coche<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 131. Casos similares se conocen en el Virreinato novohispano, véase al respecto Álvaro Recio Mir, “La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del poder”, en *Las artes y la arquitectura del poder. XIX congreso nacional de historia del arte Comité Español de Historia del Arte*, coord. Víctor Mínguez Cornelles, (Castellón de la Plana: Universidad Jaime I, 2013), 2425-2439.

<sup>56</sup> Sobre el reparto de plazas en la corte realizado por los virreyes del Perú en la segunda mitad del siglo XVII, véase: Ismael Jiménez Jiménez, *Poder, redes y corrupción en Perú (1660-1705)*, (Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, en prensa), 73-110.

<sup>57</sup> AGI, Escribanía de Cámara, 536 A. *Lista de los criados del conde de Castellar por Alonso Arias Echavarría*, Lima, 21 de abril de 1679.

<sup>58</sup> Mugaburu, *Diario de Lima*, 66.

El virrey sabría que en cuanto llegase a la Ciudad de los Reyes el Cabildo le haría entrega de un caballo y de un coche para realizar su entrada triunfal en la capital y tomar posesión del cargo<sup>59</sup>, pero aún así, Castellar quiso remarcar este signo trasladando su propio vehículo desde Madrid.

### **Criados del Conde de Castellar traídos de España a Lima en 1674 y relacionados con los coches.**

<b>Nombre</b>	<b>Cargo</b>
Juan Fernández	Cochero mayor
Domingo Álvarez	Sotacochero
Francisco Suárez	Mozo de silla
Alonso	Mozo de silla
Domingo	Mozo de silla
Pedro Alen	Lacayo
Mateo	Lacayo
Lázaro Uriarte	Cochero de cámara
Roque de Espinosa	Cochero de cámara
Juan Tello	Lacayo
Francisco Azevedo	Lacayo
Tomás Mexía	Lacayo
Juan de Cárdenas	Lacayo
Francisco de Roxas	Mozo de caballos
José	Mozo de mulas
Marcos de Espinosa	Mozo de mulas

Así pues, con dos coches -además de sillas de mano y otros medios de transporte- a su disposición, el virrey Castellar dictó una normativa para prohibir el uso estos vehículos de mayor lujo en Lima. La idea de frenar el dispendio que se estaba produciendo en la compra de estos coches por parte de las clases más pudientes de la capital virreinal pudo ser en buena medida el impulso de esta disposición. Pero, insistimos, junto al control sobre estos gastos improductivos habría que tener muy en cuenta que siendo el coche como era un medio de estatus social, Caste-

---

<sup>59</sup> Rafael Ramos Sosa, *Arte festivo en la Lima virreinal (siglos XVI-XVIII)*, (Sevilla: Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1992), 32 y 44. En la segunda de las páginas señaladas, este autor da las cifras de lo pagado por los coches regalados por el Cabildo de Lima a los virreyes conde de Lemos, duque de la Palata y conde de la Monclova: 3.000, 2.500 y 2.400 pesos de a ocho, respectivamente.

llar quisiese reservar esa simbología como exclusiva del *alter ego* del Rey o a su entorno más próximo<sup>60</sup>. Algo que además iría unido al número de animales que tirarían de ese coche, lo cual siempre estuvo estipulado y respetado. Es una hipótesis que no debemos perder de vista, porque no queda lugar a dudas que el coche era un elemento cortesano de primer orden y al que no quería renunciar el virrey, como demuestra el hecho de los hombres que para servir en este aspecto se llevó desde España.

Por desgracia, no se han conservado los coches del conde de Castellar ni imágenes de los mismos, pero conocemos el contrato de uno para él realizado, en concreto con el que hizo su entrada triunfal en Lima en 1674. En el mismo se especificaba, entre otras cosas, que su autor era el maestro Moreno de Zárate y que lo realizaba “*a ymitación*” del carruaje del capitán Laureano Gelder y Mestanza. Tal detalle resulta sumamente significativo y evidencia que no por ser el del virrey se trataba de un coche único, ya que se inspiraba en otro anterior. En cualquier caso, sabemos que la caja del carruaje de Castellar contaría con los tableros tallados “*y muy bien dorados*”; tendría seis ventanas cerradas por vidrios asegurados por hebillas de bronce dorado y su cubierta también sería de madera tallada y dorada, de la que sobresaldría un florón con las armas del virrey. En cuanto a su interior, se dice que iría tapizado de terciopelo carmesí de Granada, tejido del que también se harían las cortinas y almohadones. A ello se sumarían exquisitos detalles de pasamanería, como ocho borlas de oro y seda<sup>61</sup>. Todo parece indicar que el coche del conde de Castellar seguía precisamente las pautas de las referidas carrozas francesas, a las que la norma por él emitida en 1678 quería poner coto.

En relación con la materialidad de estos coches desaparecidos, cabe hacer alguna reflexión sobre los maestros de coches y sus oficiales que menciona la norma de 1678. En primer lugar, destaca que se emplea la misma denominación que en la metrópoli, a diferencia de la que se les daba en el Virreinato novohispano, que era la de carroceros. En cuanto a la mención a los oficiales creemos que resulta significativa ya que estos en el sistema gremial en el que se incardinó la construcción de carruajes no estaban habilitados para la realización de los mismos. Su referencia en la ley parece apuntar que en la Lima de la segunda mitad del siglo

---

<sup>60</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 131. Casos similares se conocen en el Virreinato novohispano, véase al respecto Recio Mir, “La carroza del virrey: el coche en Nueva España como atributo del poder”, 2425-2439.

<sup>61</sup> Lohmann Villena, “De coches, carrozas y calesas en Lima en el siglo XVII: una aproximación”, 127 y 128.

XVII no sólo ello se producía, sino que no estaba mal visto. Cabe recordar que el gremio de Lima tiene unos remotos orígenes en 1575, cuando al parecer estaba aún inserto en el de los carpinteros, pero rigiéndose por unas normas específicas de las que las fuentes dicen que seguían el modelo sevillano. Del gremio de Lima sabemos que se independizó definitivamente del de los carpinteros poco después, en 1710, momento a partir del cual se institucionalizaría definitivamente la profesión<sup>62</sup>.

A manera de conclusión, cabría señalar que la pragmática de 1678 que en esta ocasión hemos traído a colación no hace más que incidir en el carácter urbano y más concretamente cortesano que el carruaje había entonces adquirido. Como ha señalado al respecto López Álvarez, el coche se convirtió en el elemento más adecuado para diferenciar al cortesano de quien no lo era, en un mecanismo de regulación y control social. En efecto, como ya hemos tenido la oportunidad de ver en torno al coche se desató toda una guerra por el ascenso social y la plasmación de la jerarquía, como para el caso limeño señaló fray Gonzalo Tenorio expresivamente al afirmar “yo recuerdo los tiempos en que en la ciudad de Lima solo había tres o cuatro cuadrigas y en breve no podrán numerarse ya de los muchos miles que se multiplican. Por esta vanidad y ostentación consumen inmensas cantidades de dinero”<sup>63</sup>.

De la misma manera, la prohibición de marzo de 1678 no dejó de ser en sí misma un ejemplo del afán controlador que el virrey quiso imponer en el Perú y, de igual forma, el primer paso para la creación de una nueva tasa impositiva que aplicar a aquellos que poseían la suficiente fortuna como para utilizar uno de los lujosos coches que describe la propia norma. Gravar las grandes riquezas siempre ha sido una de las soluciones más fáciles para intentar corregir penosos estados del fisco, pero también uno de los principales alicientes para evadir capitales o buscar subterfugios para que todo siguiese igual. A la postre, Castellar no consiguió ni establecer un nuevo impuesto ni erradicar el gasto superfluo, pero al menos regresó a la Península Ibérica exonerado de cargos en su juicio de residencia y con un asiento como consejero en el Consejo de Indias. Mientras tanto, en Lima siguieron circulando coches de un gran lujo, sin llegar a satisfacer ningún impuesto específico ni crear ninguna barrera de estatus entre virreyes y los más pudientes económicamente.

---

<sup>62</sup> Francisco Quiroz, *Gremios, razas y libertad de industria. Lima colonial*, (Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1995), 16.

<sup>63</sup> López Álvarez, “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, 269-270 y 282.

## **PRÁCTICAS CORTESANAS DE COHESIÓN TERRITORIAL: ACUERDOS SOBRE CAMINOS Y PUENTES EN LAS CONSULTAS DE VIERNES DEL CONSEJO REAL DE CASTILLA**

Ignacio EZQUERRA REVILLA  
*Instituto Universitario La Corte en Europa-  
Universidad Autónoma de Madrid*

Como es fácil deducir de su funcionalidad, los caminos no pueden entenderse de forma aislada. Su propia naturaleza los pone en íntima conexión con el espacio que cohesionan, al que dan vida y actividad y por el que irrigan valores, creencias y posibilidades de desarrollo para la vida humana. Es esta evidente realidad la que ha impuesto, a la hora de comprender tan importantes infraestructuras, un concepto genérico e integrador de red viaria sobre la unidad empírica de un camino o vía aislada. Metodológicamente aceptada esta amplia realidad, los diferentes estudios han ido fijando instrumentos para delimitar aquellos criterios que contribuían a la definición del espacio servido por tal red viaria: económicos, culturales, militares o políticos<sup>1</sup>. Mención especial merece

---

<sup>1</sup> La bibliografía que de unas décadas a esta parte ha abordado las diferentes perspectivas de estudio del camino y sus infraestructuras volantes, los puentes, es muy extensa, por lo que mencionaré sólo algunos ejemplos: Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España*, Madrid: Instituto de Cultura Hispánica, 1951; Geoffrey Parker, *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659: la logística de la victoria y derrota de España en las guerras de los Países Bajos*, Barcelona: RBA, 2006. A su vez, la tarea catalográfica ha sido esencial para profundizar en el conocimiento de las infraestructuras, José Antonio Fernández Ordoñez, Tomás Abad Balboa, Pilar Chías Navarro, *León: catálogo de puentes anteriores a 1936*, Madrid: Turner, 1988; J. Núñez, *Catálogo de puentes de Guipúzcoa anteriores a 1900*, Bilbao: Gobierno Vas-

Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, quien propuso un enfoque novedoso al subrayar el valor arquitectónico de los puentes y dar a conocer minuciosamente su proceso constructivo. De su obra se deducen aspectos tan útiles desde el punto de vista de la construcción espacial como el del *repartimiento*, pues, al implicar una delimitación subjetiva extendida sobre límites administrativos o jurisdiccionales, se insinuaba la importancia de factores más allá de la comunicación inmediata<sup>2</sup>. Más recientemente, las aportaciones de Francisco Javier Vela Santamaría y Jesús Bravo Lozano han representado un impulso en esta clase de estudios, quienes, a través del estudio de las provisiones del Consejo Real sobre tales infraestructuras en el siglo XVII han demostrado, pese a las conclusiones opuestas a las que llegan, cómo la alta administración se adaptaba a la necesidad local<sup>3</sup>.

Sin embargo, no se ha atendido con la importancia que merece a la cohesión de orden político y administrativo generada por la expansión, reproducción y difusión del paradigma cortesano emanado desde la persona real. Por la vía de la fría actividad administrativa cotidiana y mediada, o por la de su propia presencia física en el curso de las *jornadas* reales, tal era un poderoso elemento que, a través del camino, contribuía a la cohesión territorial del conjunto del reino y, con ello, a la habilitación de una plataforma continua sobre la que se desplazaban los coches, carrozas, sillas de manos, galeras y otros.

Como espero demostrar en las páginas que siguen, el procedimiento estipulado para reparar o construir nuevas infraestructuras remitía a tal

---

co, 1994; María Begoña Arrúe Ugarte-José Gabriel Moya Valgañón, coords., *Catálogo de puentes anteriores a 1800: La Rioja*, 2 vol., Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1998. Es obligado mencionar también las contribuciones realizadas en los sucesivos Congresos de Caminería (el último publicado, *Actas del XII Congreso Internacional de Caminería Hispánica: celebrado del 24 al 27 de junio de 2014 en Madrid*, Madrid: Asociación Internacional de Caminería, 2016) o la sistematización y aportaciones realizadas en las últimas décadas por el CEHOPU, Centro dependiente del Ministerio de Fomento, patente en una extensa bibliografía.

<sup>2</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *Las Obras Públicas en la Corona de Castilla entre 1575 y 1650*, Tesis Doctoral Universidad Autónoma de Madrid, 1990; Idem, *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1992.

<sup>3</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII: un gravamen oneroso y desconocido”, *Studia Histórica. Historia Moderna* 32 (2010) pp. 125-177; Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *Studia Histórica. Historia Moderna* 39-2 (2017), pp. 257-291.



cohesión de orden espacial, pese a que la anteposición de una mentalidad radial y centralizadora, propia de la época contemporánea, ha dificultado la percepción de este hecho. En una relación equitativa y bidireccional, el Consejo Real y las distintas poblaciones de Castilla articulaban un sistema de financiación basado principalmente en la figura del *repartimiento*, que al fijar un distrito de recaudación determinado en torno a la infraestructura en cuestión (20, 30 o más leguas), sin limitaciones espaciales de orden jurisdiccional, tendía a dotar al territorio delimitado de una cohesión de naturaleza claramente cortesana. Al margen de las metáforas de integración de ese orden existentes en los propios concejos, los evidentes artificios de reducción de la realidad extensa de los reinos al ámbito reservado de la persona real en Palacio, en el que estaba integrado el Consejo Real, no podían dar otro carácter que el cortesano al proceso de integración territorial representado por la construcción y mantenimiento de caminos y puentes. El estudio de los acuerdos del Consejo sobre estas materias contenidos en los memoriales de Consejo Pleno o en las Consultas de Viernes consolida tal interpretación.

## 1. Caminos, economía y espacio cortesano

La proliferación de caminos y vías de comunicación vivida por Castilla desde la Baja Edad Media reflejaba, para historiadores como Maravall, la manifestación geográfica de una época de expansión general, que no cabía reducir -pese a su indiscutible magnitud- a la asimilación ideal de un nuevo continente o a la intensificación del tráfico marítimo. La descubierta y colonización fue tan o más intensa en el espacio interior<sup>4</sup>, de manera que la relativa abundancia de caminos en la Castilla moderna “permitía itinerarios diversificados y facilitaba los desplazamientos frecuentes”<sup>5</sup>. Esta actitud fue impulsada en la época renacentista por uno de los caracteres que le fue propio, el interés por el conocimiento científico, que provocó un gran aumento del flujo de viajeros. En opinión de Gil Sanjuán, “los caminos que unían las poblaciones se vieron frecuentados por mercaderes, diplomáticos, estudiantes, solda-

---

<sup>4</sup> José Antonio Maravall, “Sociedad barroca y `comedia` española”, en Francisco Ruiz Ramón (coord.), *Teatro clásico español. Problemas de una lectura actual. II Jornadas de Teatro Clásico Español. Almagro 1979*, Madrid: Dirección General de Música y Teatro, 1980, pp. 35-60, p. 47.

<sup>5</sup> Michele Olivari, *Entre el trono y la opinión: la vida política castellana en los siglos XVI y XVII*, Valladolid: Consejería de Cultura y Turismo, 2004, p. 31.

dos, cosmógrafos y, por supuesto, también peregrinos apegados a la tradición medieval”<sup>6</sup>.

Este proceso tuvo una serie de consecuencias añadidas. En primer lugar la profusión de libros de viajes, *itinerarios* y guías de caminos, como los célebres de Juan de Villuga (1546)<sup>7</sup> y de Alonso de Meneses (1576)<sup>8</sup>, abundancia que reflejaba la paulatina asimilación de ese espacio. A su vez, los mapas y planos topográficos pasaron a formar parte de los útiles obligados del viajero en ruta. La literatura de viajes tenía mucho de manual de orientación para éste, pero pronto adquirió un valor reductor de los inconvenientes y peligros del desplazamiento (reales y numerosos en la Edad Moderna) a la comodidad de la lectura casera. Para el caso español, diferentes obras se han centrado en esta amplia bibliografía<sup>9</sup>. A su vez, la cartografía basada en la técnica del huecograbado permitió una gran difusión de mapas, atlas y libros, que reproducían con creciente fidelidad el mundo y que hicieron de los Países Bajos el verdadero templo de la cartografía moderna, y de nombres como Ortelius, Hogenberg y Visscher -entre muchos otros- sus artífices<sup>10</sup>. Al

---

<sup>6</sup> Joaquín Gil Sanjuán, “La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros”, estudio preliminar a Simón Contarini, *Estado de la Monarquía Española a principios del Siglo XVII (manuscrito del siglo XVII)*, Málaga: Editorial Algazara, 2001, pp. 9-19, p. 10

<sup>7</sup> *Reportorio de todos los caminos de España/ compuesto por Pero Juan Villuga (1546)*, Madrid [s.n.] 1950.

<sup>8</sup> *Reportorio de caminos. Ordenado por Alonso de Meneses correo...*, Alcalá de Henares: por Sebastián Martínez..., 1576. Sobre esta obra fue elaborado el mapa de España con los principales caminos del siglo XVI realizado por A. García Moreno e incluido en Eduardo García España-Annie Molinie-Bertrand, *Censo de Castilla de 1591. Estudio analítico*, Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1986.

<sup>9</sup> Raymond Foulché-Delbosc, *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*, París: Welter, 1896; Arturo Farinelli, *Viajes por España y Portugal. Desde la Edad media hasta el Siglo XX. Divulgaciones bibliográficas*, Madrid: Centro de Estudios Históricos, 1920; José García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, II, Madrid: Aguilar, 1952; IDEM, *Viajes de extranjeros por España y Portugal: desde los tiempos más remotos hasta comienzos del Siglo XX*, Salamanca: Junta de Castilla y León, 1999; José M<sup>a</sup> Díez Borque, *La vida española en el Siglo de Oro según los extranjeros*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 1990; Carlos García-Romerol Pérez, *Bibliografía de viajeros españoles (Siglos XVI-XVII)*, Madrid: Ollero & Ramos Editores, 1998. Interesante resulta asimismo Antonio Rodríguez Moñino, “Extremadura en el Siglo XVI: noticias de viajeros y geógrafos (1495-1600)”, *Revista de Estudios Extremeños* 8 (1952), pp. 281-376.

<sup>10</sup> Joaquín Gil Sanjuán, “La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros”, *op. cit.*, pp. 12-13; VV.AA., *De Mercator a Blaeu. España y la*

margen de su mayor o menor aparato planimétrico, estos textos por lo general presentaban en sus juicios y descripciones sobre los diferentes lugares una visión integrada, acorde con cuanto voy a tratar en este trabajo, dado que atrajo su atención en pie de igualdad el entorno geográfico, las instituciones político-administrativas y eclesiásticas, los monumentos, el entorno natural, el gobierno municipal, así como la mentalidad y costumbres del pueblo<sup>11</sup>.

En segundo lugar, y relacionado con lo anterior, se dio un uso más extenso e intenso del espacio territorial, que las fuentes evidencian, entre incontables ejemplos, en el último viaje de Don Luis Méndez Quijada, quien entre otros cargos fue Presidente de Indias y consejero de Estado. Su lento desplazamiento entre Baza y Villagarcía de Campos demuestra que la asimilación de tal espacio era, con todo, tortuosa, dado que tardó 18 jornadas en cubrir la distancia que separaba ambas localidades, aunque en ello influyese su nutrido séquito<sup>12</sup>. Finalmente, los caminos magnificaron su significado como escenario para la actuación y persecución de malhechores<sup>13</sup> o para la formación y estructuración de la opinión popular, muy sensible a las noticias, ciertas o no, que los caminos transmitían<sup>14</sup>. Sin embargo, la realidad mencionada no llegó al punto de superar las rígidas limitaciones para el transporte terrestre representadas por la compleja orografía, el calendario agrícola y el estado de la red viaria<sup>15</sup>. Técnicamente, la estructura de los caminos castellanos y

---

*Edad de oro de la cartografía en las Diecisiete Provincias de los Países Bajos*, Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 1995.

<sup>11</sup> Joaquín Gil Sanjuán, “La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros”, *op. cit.*, p. 14, y fuentes allí citadas.

<sup>12</sup> Juan Alonso Resalt, “El último viaje de don Luis Méndez Quijada. Desde Baza (Granada) hasta Villagarcía de Campos (Valladolid)”, en *XXXI Congreso de la Asociación Española de Cronistas Oficiales*, Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba/Asociación Española de Cronistas Oficiales, 2006, p. 225-231. Asimismo, Pedro Gan Giménez, “Un viaje de Córdoba a Compostela en 1612”, *Crónica Nova* 18 (1990) pp. 383-414.

<sup>13</sup> Al respecto por ejemplo Antonio Domínguez Ortiz, “Vida y obras del P. Pedro de León”, *Archivo Hispalense* 83 (1957) pp. 157-196, p. 194, donde dio noticia de un asalto a mano armada por valor de 14.000 ducados en metálico y mercancías, en el camino real entre Cádiz y Madrid.

<sup>14</sup> Michele Olivari, *Entre el trono y la opinión: la vida política castellana en los siglos XVI y XVII*, *op. cit.*, *ibídem*.

<sup>15</sup> Antonio Domínguez Ortiz, *El Antiguo Régimen. Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid: Alianza Editorial, 1973; Concepción de Castro, *El pan de Madrid: el abasto de las ciudades españolas del antiguo régimen*, Madrid: Alianza Editorial, 1987, pp.

del conjunto de los reinos españoles eran las antiguas *viae glarae stratae*, si bien modificadas con el paso de los años<sup>16</sup>. Con todo, tal no era un mal fundamento, si se tiene en cuenta la complejidad técnica de las vías romanas, especialmente las de mayor importancia estratégica, caso de la Vía de la Plata sobre un antiguo camino tartésico, o las vías gallegas dirigidas a la explotación minera. En estos casos, la consolidación por estratos parecía dirigirse a soportar la fatiga creada por un gran nivel de tráfico o el elevado peso de los vehículos, lo que no era el caso, en opinión de Abascal Palazón, de las numerosas vías que unían por diferentes lugares Mérida y Zaragoza, y aquellas otras que unían estas transversalmente, en las que se limitaron a adaptar vías precedentes<sup>17</sup>.

De hecho, el camino de La Fuenfría utilizado por Felipe II para sus desplazamientos al Bosque de Segovia era una de tales vías, y fue su uso hasta 1780, cuando se culminó el paso por el Puerto de Navacerrada, lo que nos permite hoy día disfrutar de ella<sup>18</sup>. En invierno, la dificultad orográfica y las inclemencias meteorológicas se conjugaban para convertir el paso de la Sierra de Guadarrama en una aventura en la que se arriesgaba la propia vida, de tal manera que era frecuente que la comunicación entre ambas vertientes quedase interrumpida<sup>19</sup>. En su *Relación* de 4 de febrero de 1600, Luis Cabrera de Córdoba dio cuenta de haber perecido debido al frío en el puerto de Guadarrama más de treinta personas<sup>20</sup>. Resulta evidente que una buena red agilizaba la realización de un determinado trayecto, y podía salvar vidas, al tiempo que se hacía patente, con toda crudeza, la vulnerabilidad del camino a la naturaleza, como infraestructura precariamente adaptada a ella. A este respecto, “Si todas las obras de infraestructura que generalmente se llaman obras públicas se insertan directamente en la naturaleza, es seguramente el camino el más apegado a ella, y una de las más condicionadas por las características geográficas y geológicas de las tierras que recorre”, afirma Fernández

---

50-52; Noel Salomón, *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*, Barcelona, 1973, pp. 62ss.

<sup>16</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1992, p. 96.

<sup>17</sup> José Manuel Abascal Palazón, *Vías de comunicación romanas de la Provincia de Guadalupe*, Madrid: Gea Patrimonio, 2010, pp. 109-111.

<sup>18</sup> José Ramón Sánchez Domingo, *Apuntes para la historia de Las Rozas*, Madrid: Ayuntamiento de Las Rozas-Ediciones La Librería, 1993, p. 155.

<sup>19</sup> *Op. cit.*, pp. 158-159.

<sup>20</sup> Luis Cabrera de Córdoba, *Relaciones de las cosas sucedidas en la Corte de España desde 1599 hasta 1614*, estudio introductorio de Ricardo García Cárcel, Salamanca: Junta de Castilla y León, 1997 (ed. facsímil de la Madrid, 1857), p. 57.

Troyano, para quien la ligera infraestructura de la mayoría de los caminos históricos hizo de ellos elementos muy expuestos a los agentes naturales, que los deterioraban constantemente, especialmente en zonas abruptas en las que la referida adaptación era todavía más dificultosa<sup>21</sup>. A esta realidad no escaparon las partes aéreas y más sofisticadas técnicamente de los caminos, los puentes. La debilidad de sus cimientos ante las avenidas de los ríos motivó, como trataré ampliamente, el constante recurso de los municipios castellanos al Consejo para lograr su reparación. Hoy sabemos que la llamativa proporción de este auxilio entre las tareas del Consejo no fue casual, y que obedeció a una fase climatológica conocida como la “pequeña edad del hielo” caracterizada por los episodios atmosféricos, una pluviosidad mantenida y abundante, combinada con etapas aisladas de sequía extrema<sup>22</sup>. En este sentido, ya Fernand Braudel percibió la importancia del contexto climático para la historia general y se hizo eco de los estudios sobre las heladas catastróficas e inundaciones que asolaron las cosechas de la Toscana por entonces, y de las explícitas declaraciones del propio Cabrera de Córdoba sobre el frío extremo del invierno de 1602-1603<sup>23</sup>. Es este un pie forzado que al tiempo ofreció un sustrato filosófico de gestión pública claramente relacionado con el aristotelismo político, en el que la naturaleza estable o extrema y la construcción implícita del espacio cortesano aparecían imbricadas.

Empezando por su propia denominación, la cuestión de las “obras públicas” en la Edad Moderna ha solido ser interpretada con un criterio de racionalidad difícilmente aplicable a la época. La atención por los caminos e infraestructuras de comunicación se ha valorado así como un indicio de protocentralización o estatalización:

---

<sup>21</sup> Leonardo Fernández Troyano, *Pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*, 3ª ed., Madrid: Ediciones La Librería, 2015, pp. 21-44, especialmente pp. 21 y 37. Sobre el paso de la Fuenfría, pp. 239-253.

<sup>22</sup> Brian Fagan, *La pequeña edad de hielo: cómo el clima afectó a la Historia de Europa (1300-1850)*, Barcelona: Gedisa, 2008. Para el caso español, Alfredo Alvar Ezquerro y equipo, “Clima, técnica y poderes. Madrid, 1561-1598”, *Revista de Historia Moderna* 23 (2005) pp. 135-184, que ofrece rica información sacada del Archivo de la Villa de Madrid; Geoffrey Parker, “El desarrollo de la crisis”, en IDEM (Coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona: Instituto Universitario de Historia Simancas-Crítica, 2006, pp. 17-169; Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, pp. 135-136. Armando Alberola Romá, *Los cambios climáticos. La pequeña Edad de Hielo en España*, Madrid: Cátedra, 2014.

<sup>23</sup> Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, I, México: Fondo de Cultura Económica, 1987, pp. 353-364.

“El nuevo concepto de lo público (“Res-publica”) implicaba una centralización estatal de los aspectos científicos y técnicos que debían redundar en el bien público. La visión global de los problemas de la defensa, de las comunicaciones, del urbanismo (“policía”) e incluso de los sistemas agrícolas (regadíos) se impone paso a paso como ámbitos de actuación del poder central”<sup>24</sup>.

Sin embargo, como veremos, no parece libre de objeción anteponer una noción pública a la intervención promotora del rey, sino que, más bien, parece que la secuencia era precisamente la contraria, al situarse como término inicial un proceso de construcción espacial nacido de su propia persona. En este proceso, el protagonismo recaía en su *alter ego* institucional, el Consejo Real, que ocupaba una posición eminente en la regulación del espacio difundido a partir de él, sobre el que intervenía en virtud de su cercanía y frecuencia de trato con el rey (en la antecámara real y cada viernes), en una amplia y variada gama de materias de las que formaba parte la viaria y caminera. De manera que asunto permanente de las Consultas de Viernes, que formalizaban el mencionado contacto con el rey<sup>25</sup>, fue la conservación de las infraestructuras que permitían el funcionamiento y cohesión del espacio nacido en la Cámara Real.

Con todo ello se relaciona el hecho de que, al considerar como se suele errático el trazado de la red viaria moderna, estemos predeterminando que debía estar sujeto a principios reticulares o radiales, que en realidad contravenían una articulación del territorio fundada entonces en la cohesión horizontal y continua, cuyos límites venían marcados por la necesidad de cada uno de los puntos dispuestos en un espacio amplio cuya definición descansaba en los procedimientos de integración y transposición de Cámara Real y territorio en una unidad integrada, cuyo polo carismático residía en la persona real. Los requerimientos locales ante la referida necesidad, tramitados en Consulta de Viernes, conferían personalidad administrativa a un dominio nacido de la Cámara Real que, de ese modo, respondía para su definición en igual medida a la instancia de ciudades, villas y lugares. Era precisamente esa extensa uniformidad de orden cortesano la que permitía asimismo comprender

---

<sup>24</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León...*, op. cit., p. 21.

<sup>25</sup> Al respecto, Ignacio Ezquerro Revilla, “A Câmara Real como espaço administrativo: a `Consulta de los Viernes´do Conselho Real de Castela”, *A Cidade de Évora. Boletim de Cultura da Câmara Municipal de Évora* III série/I (2016) pp. 324-333.

la ausencia de un programa racional de actuaciones por parte del Consejo<sup>26</sup>, porque la única prioridad consistía en asegurar la comunicación de los diferentes puntos que lo conformaban, como atributo *oeconómico* del príncipe y, como apreciaremos, en estricto pie de igualdad con el polo de permanencia real. A este respecto Aramburu-Zabala ha afirmado que “cada obra de infraestructura de un camino, un puente por ejemplo, es una entidad concebida de manera aislada, y sólo genéricamente en función de un itinerario de largo alcance... un camino de largo recorrido es una suma de infraestructuras individuales”<sup>27</sup>. Se trataba de restaurar una armonía dañada. En suma, la señalada disposición radial o reticular de las vías de comunicación requería de una estructura jerárquica entre los diferentes núcleos de población, es decir, la atribución de una condición “capital” que, sencillamente, estuvo lejos de existir en la Castilla moderna, y que sólo alcanzaría pleno amparo en el orden jurídico con la llegada del Estado Liberal.

Una creciente racionalidad organizativa y el nivel teórico representado por el avance de las matemáticas fueron para Aramburu-Zabala factores para el desarrollo de las obras públicas basadas en la ingeniería, pero la propia configuración interna del “estado” frustró esta evolución y encaminó unos recursos limitados hacia empresas como la guerra y las Obras Reales<sup>28</sup>. En materia de infraestructuras, la conjunción de complejidad técnica y limitación tecnológica apuntaba una pulsión de orden aristotélico por parte del rey y su Consejo, pues, en definitiva, se trataba de domar y encauzar la fuerza de la naturaleza. La maduración de toda una práctica administrativa permitió ejecutar ambiciosas intervenciones a las que se puede atribuir ciertos rasgos de planeamiento y racionalidad, pero siempre determinados por la transversalidad de orden cortesano. Se manifestaba la virtud bidireccional del espacio cortesano, en el que la satisfacción de las necesidades locales sustituía a la alta organización. La prioridad no era directamente productiva, sino la construcción implícita de un espacio de orden doméstico ampliado, imbricado

---

<sup>26</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, “Las obras públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, *op. cit.*, p. 135.

<sup>27</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, “Todos los caminos conducen a Madrid. Los primeros pasos de la centralización de las comunicaciones españolas”, en *Actas del Congreso Nacional Madrid en el contexto de los hispánico desde la época de los descubrimientos*, Vol II, Madrid: Universidad Complutense, 1994, pp. 785-802, p. 785.

<sup>28</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León...*, *op. cit.*, p. 23.

por las “obras públicas” que, este sí, contribuía a mejorar la vida material de los súbditos al permitir los intercambios económicos y el aumento de la riqueza.

En el orden policial de fundamento aristotélico-tomista en que se inscribía este proceso, la construcción y mantenimiento de tal red viaria manifestaba una de las atribuciones del príncipe como *paterfamilias* en un orden *oeconómico*, de construcción doméstica ampliada, orientada a la felicidad del súbdito-hijo, tal y como señaló de forma explícita Juan de Mariana:

“Creo que los que rigen a otros deben dirigir todos sus pensamientos a los que están bajo su autoridad vivan con la mayor felicidad posible, preservarlos de todas las injurias de la guerra, gobernarlos en la paz y procurarles todo lo necesario para sustentar y embellecer la vida”<sup>29</sup>.

Su *De Rege et Regis Institutione* constituyó la enunciación teórica del modo de gobierno aplicado por Felipe II, sujeto a principios como los descritos<sup>30</sup> y plasmado en una serie de intervenciones arquitectónicas culminadas por “el magnífico templo consagrado al glorioso mártir San Lorenzo...”<sup>31</sup>. Las *Partidas* definieron el contorno y características de esa plataforma delimitada y protegida, que permitió un uso colectivo y con ello el desarrollo de una noción de lo público identificada con ella, extendida a puentes y calzadas, en los que se impedía la construcción de cualquier edificación de titularidad privada<sup>32</sup>. El dominio emi-

---

<sup>29</sup> Utilizo la traducción castellana: Juan de Mariana, *La Dignidad Real y la educación del rey (De Rege et regis institutione)*, estudio introductorio y edición de Luis Sánchez Agesta, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1981, Capítulo X, “De las Obras Públicas”, p. 358. Sobre tal forma de gobierno, Daniela Frigo, *Il padre di famiglia. Governo della casa e governo civile nella tradizione del “economica” tra Cinque e Seicento*, Roma: Bulzoni, 1985.

<sup>30</sup> “Los beneficios de los príncipes deben extenderse para ganarse el afecto de sus súbditos. En primer lugar, ¿no deberían abrirse caminos, como los abrían los romanos, para que los lodos no detuvieran a los viajeros, como ahora sucede, con vergüenza nuestra?. Deben restaurarse los puentes, destruidos en muchos puntos con perjuicio de los transeúntes, y construirse en todo el reino fortalezas que sirviesen a la vez de adorno y defensa...”, Juan de Mariana, *La Dignidad Real y la educación del rey (De Rege et regis institutione)*, *Op. cit.*, p. 359.

<sup>31</sup> *Op. cit.*, pp. 361-362.

<sup>32</sup> Juan Antonio Bonachia Hernando, “Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajo-medieval”, en José María Monsalvo Antón, ed., *Socieda-*



nente del rey consolidado a lo largo de este proceso era complemento que fortalecía y daba cohesión a esa plataforma, pues el mencionado instrumento legislativo le obligaba, en caso necesario, a aplicarlo para expropiar heredades y construir en ellas puentes y calzadas (*Tercera Partida*, XVIII, XXXI). Al enumerar los bienes sobre los que debía extenderse tal régimen de protección, las *Partidas* en suma señalaban los hitos que fundaban la expansión de un espacio originado en la propia intimidad real, al tiempo que aludían a la forma policial que debía regir este proceso<sup>33</sup>.

Desde su mismo origen, una serie de procedimientos de orden administrativo e impositivo daba unidad y cohesión a ese espacio. El mantenimiento de estas infraestructuras se cargaba sobre las rentas de los bienes comunales y sobre la imposición de tributos por el desplazamiento en tal espacio extendido. Su origen no derivaba sólo del acceso, sino de la movilidad en esa plataforma, como indicaba el hecho de que el derecho de portazgo no solo financiaba las reparaciones de las murallas, sino también la de los puentes y calzadas más allá de ellas (*Quinta Partida*, VII, VII; *Tercera Partida*, XXVIII, X). Adicionalmente, a las rentas concejiles podía añadirse el repartimiento de contribuciones entre los vecinos, conforme a su capacidad (*Tercera Partida*, XXXII, XX)<sup>34</sup>.

En este contexto, la inclusión de los caminos en el dominio público determinaba la implantación forzosa en ellos de la llamada *paz del rey*, parte importante del concepto general de armonía, seguridad y paz en los reinos, e idea matriz de los fines del poder público de origen aristotélico. Al enunciar este principio, el administrativista Villar Palasí se apoyó en el silogismo planteado por Loyseau en su *Traité des seignures*, para afirmar que, dado que al Príncipe le correspondía tanto la guarda del orden público como la representación de las cosas del público, y tales eran los caminos, la seguridad de estos competía al rey, como, por

---

*des urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2013, p. 23.

<sup>33</sup> “Apostura et nobleza del regno es mantener los castiellos, et los muros de las villas, et las otras fortalezas et las calzadas, et las puentes et los caños de las villas, de manera que non se derriben ninse desfagan. Et como quier quel pro desto pertenesca a todos, pero señaladamente la guarda et la femencia destas labores pertenesce al rey...” (*Tercera Partida*, XXXII, XX), Op. cit., p. 24, así como IDEM, “El agua en las Partidas”, en María Isabel del Val Valdivieso, Juan Antonio Bonachia Hernando, coords., *Agua y sociedad en la Edad Media hispana*, Granada: Universidad, 2012, p. 13-64, pp. 34-35.

<sup>34</sup> Juan Antonio Bonachia Hernando, “Obras públicas, fiscalidad y bien común...”, op. cit., p. 25.

lo demás, expresaba la *Tercera Partida, título XXIX, ley VII*<sup>35</sup>. La consagración de esta *paz del camino* fue una preocupación permanente de la legislación castellana, desde el Fuero Real a la Instrucción de Corredores de 28 de noviembre de 1648, pasando por la señalada Partida o el Ordenamiento de Alcalá<sup>36</sup>.

Paz del camino, dominio eminente del rey e idea de Corte constituían una amalgama de imposible diferenciación. Desde el lugar de procedencia de las decisiones, emanaba un sentido cohesivo del espacio en el que eran aplicadas, cuya concreción doctrinal derivaba y estaba asociada a la idea de Corte. Era esta la que significaba jurídicamente al camino, la que garantizaba el acceso de todos al mismo, la que impedía construir en su servidumbre, y la que agravaba la penalidad sobre los delitos cometidos en él. Dado que, en este sentido, la faceta más decididamente protegida en este ámbito jurídico especial era la seguridad, la aludida paz que Rafael Gibert llamó “paz especial del camino”<sup>37</sup>. Con esta idea estaba asimismo relacionado cierto sentido de homogeneidad administrativa, en el que una serie de dispositivos explícitos o metafóricos, según la mayor o menor cercanía al lugar más continuo de permanencia real, hacían patente la articulación integrada de todo un aparato administrativo cuya cohesión nacía de la persona real. De aquí derivó la fijación posterior de órdenes en la red viaria, encabezada por aquellos que en primer lugar esparcían esta esencia cortesana, según la propia *Recopilación*, los *caudales* o *cabdales*, o *cabezales* o *capitales*, “por ser cabeza de donde se derivan otros como miembros, o porque dirigen, o guían a lugares, que son cabeza de otros”<sup>38</sup>. Esta cohesión se apreciaba ya en el *Reportorio* de Hugo de Celso de 1553, donde los caminos caudales y públicos eran definidos como aquellos que comunicaban una ciudad y otra y debían ser guardados y amparados por la autoridad regia<sup>39</sup>. A este fenómeno de emanación cortesana de raíz doméstica se

---

<sup>35</sup> José Luis Villar Palasí, “Poder de policía y precio justo. El problema de la tasa de mercado”, *Revista de Administración Pública* 16 (1955) pp. 11-83.

<sup>36</sup> Pedro García Ortega, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid: MOPU, 1982, pp. 33, 34 y 38.

<sup>37</sup> Rafael Gibert, “La paz del camino en el Derecho medieval español”, *Anuario de Historia del Derecho Español* 27-28 (1957-1958), pp. 831-852; Pedro García Ortega, *Historia de la legislación española de caminos...*, *op. cit.*, pp. 34-36.

<sup>38</sup> Ley III, Título IX, y ley I, Título XII, del libro octavo, *apud* Tomás Manuel Fernández de Mesa, *Tratado legal, y político de caminos públicos, y possadas...*, En Valencia: por Joseph Thomás Lucas, 1755, p. 33.

<sup>39</sup> *Op. cit.*, p. 33.

asociaba, a su vez, la imposibilidad de enajenación o de apertura y cierre de los caminos públicos sin licencia explícita conferida por el rey y su Consejo<sup>40</sup>.

## **2. El Gobierno doméstico extendido y las metáforas de reducción e integración espacial**

Entre las virtudes que la tratadística clásica atribuía al buen *paterfamilias* destacaban las de buen juez y buen administrador, puesto que la justicia y la cumplida subsistencia eran garantía de pervivencia de la familia como núcleo social. Tales eran también las atribuciones fundamentales del príncipe en la transposición de ese rol al conjunto de la república, y a ello no fue ajena la gestión de los caminos e infraestructuras de los reinos castellanos, que acogió así, entre otras muchas materias, la manifestación de la dimensión jurisdiccional y administrativa de la persona real, no siempre fácilmente distinguibles dada la primacía de la primera en el carácter del rey moderno. En cualquiera de los casos, esta tarea era desempeñada por el rey en el espacio restringido significado por la Cámara Real, fuese en un sentido metafórico o demediado como el representado por el corregimiento o la audiencia y chancillería, o metafórico y material como el representado por el Consejo Real. Esta dimensión, la espacial, tenía importancia capital, pues inducía desde su propio origen un fenómeno de ampliación e integración en ese orden plenamente coherente con la funcionalidad propia de caminos y puentes, que ganaban así un sentido más allá del meramente material.

La sustanciación de esta tarea se producía en un espacio reservado y restringido como el representado por la Cámara Real. En sí mismo este proceso de integración implicaba otro simbólico de continuidad espacial. No es descabellado deducir este sentido de la suma de una serie de evidencias. Concluida la referida Consulta de Viernes, el Presidente y los camaristas se internaban en la Cámara Real del Alcázar de Madrid, y a través de diferentes estancias llegaban hasta la llamada Galería Dorada, que Gómez de Mora definía en su conocida relación de 1626 como “passo de los demás apposentos del rey”<sup>41</sup> (número 10 de la

---

<sup>40</sup> *Op. cit.*, p. 46.

<sup>41</sup> Esta y las siguientes citas, tomadas de *Juan Gómez de Mora (1586-1648), arquitecto y trazador del rey y maestro mayor de obras de la villa de Madrid: Museo Municipal, mayo 1986*, Madrid: Concejalía de Cultura, 1986, pp. 378-397, p. 381 (transcrito por Mercedes Agulló).

ilustración adjunta). En ella se encontraba uno de los cuatro cubos de la fachada del río (número 18), “apossento en que están todas las traças de las Casas Reales para las obras, y relaciones de los caminos tocantes a los Reynos Despaña que están a cargo del Traçador Mayor del Rey y maestro de sus obras”<sup>42</sup>. Es decir, los elementos indispensables para la construcción del espacio cortesano: dispersión del *palatium*<sup>43</sup> y caminos. En ese instante compartían un mismo espacio tales elementos testimoniales de reducción representativa de un patrimonio extendido de orden doméstico y los oidores del Consejo que compartían la condición de camaristas, es decir, los ministros que acumulaban las diferentes parcelas del gobierno real de base *oeconómica*: la gracia, la justicia y la administración. Aquellas que definían al padre como un ser dadivoso, equitativo y diligente con sus hijos. Entretanto, en el aposento contiguo (número 12), el situado junto al Salón de Comedias, el rey despachaba como cada viernes con el Presidente de Castilla, estancia en la que también lo hacía cuando era necesario con el resto de los Presidentes, y cuyo rango en la intimidad regia venía señalado porque el rey dormía en ella en ocasiones<sup>44</sup>. Importa subrayar que la presencia de los referidos materiales cartográficos y escritos en la Cámara Real iba más allá del

---

<sup>42</sup> Tan importante espacio, pintado al fresco por Gaspar Becerra, mereció la atención de Vincencio Carducho, *Diálogos de la pintura, su defensa, origen, esencia, definición, modos y diferencias...* Impreso con licencia por Fr[ancisc]o Martínez, Año de 1633, f. 153v.: “... subientes en lo baxo a la redonda dél están puestos estantes de madera de nogal tallados de medio relieve y dorados sus perfiles, en que están las traças y papeles tocantes al ofiçio de traçador, que se dedicó desde sus principios por el ínclito y esclarecido rei don Felipe II para este efeto...”. Serían los planos salvados *in extremis* del incendio de 1734, dispersos a partir de entoces en diferentes sedes provisionales, Pedro Moleón Gavilanes, “Las casas de oficios del Escorial en seis planos inéditos de su arquitecto: Juan de Herrera”, *Revista del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España* 64 (1983) pp. 12-27, p. 12.

<sup>43</sup> Claudio Sánchez Albornoz, “El Palatium Regis asturleonés”, *Cuadernos de Historia de España* 59-60 (1976) pp. 5-77; Luis Suárez Fernández, “Origen y evolución del Palacio Real...”, pp. 27-34; José Ángel García de Cortazar-Esther Peña Bocos, “El *palatium*, símbolo y centro de poder en los reinos de Navarra y Castilla en los siglos X a XII”, *Mayurga* 22-1 (1989) pp. 281-296; Andrés Gamba Gutiérrez, “El *Palatium* y la *domus regis* castellanoleonese en tiempos de la dinastía pamplonesa, en IDEM-Félix Labrador Arroyo, coords., *Evolución y estructura de la Casa Real de Castilla*, II, Madrid: Polifemo, 2010, pp. 11-63.

<sup>44</sup> Además, al respecto, Rosario Díez del Corral, “El Alcázar de Juan Gómez de Mora”, en F. Checa, dir., *El Real Alcázar de Madrid*, Madrid: Nerea, 1994, pp. 152-158, p. 153.

cumplimiento de sus funciones de custodia, e implicaba la integración figurada en ese ámbito de una continuidad espacial.

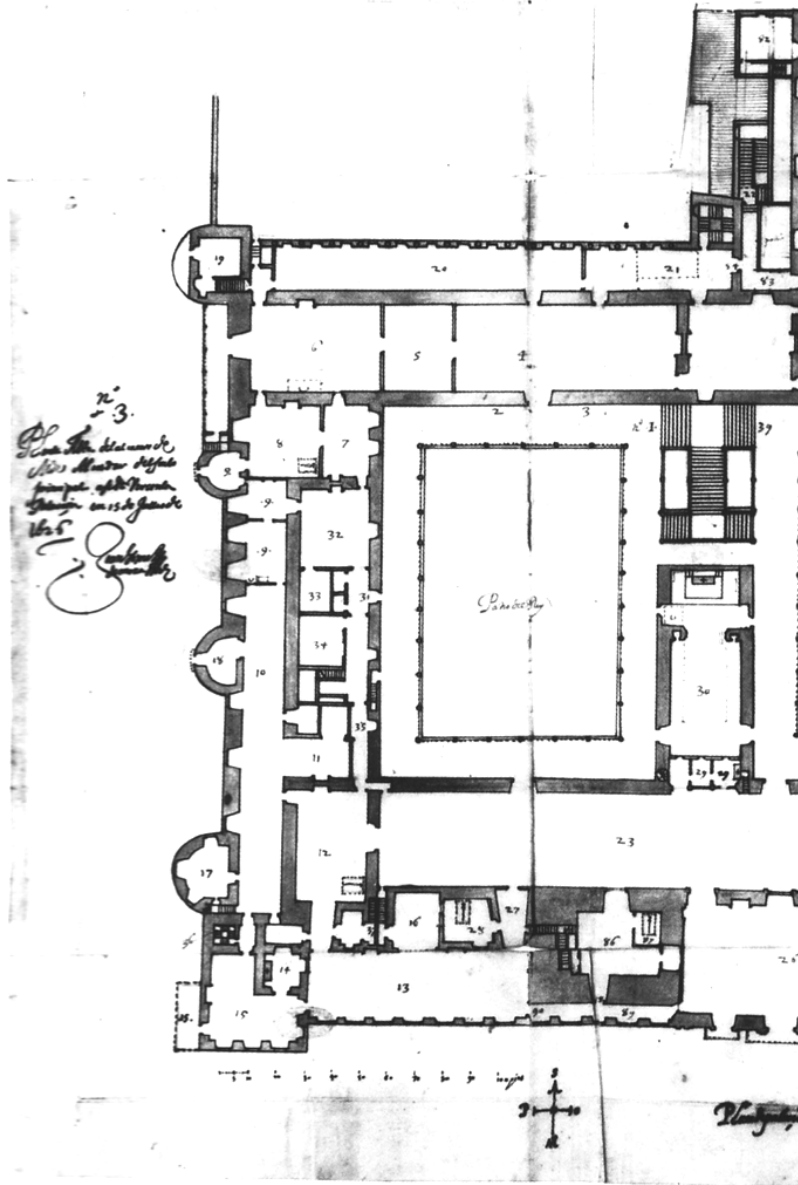


Fig. 1. Ala oeste de la planta principal del Alcázar de Madrid. Fragmento de traza de Juan Gómez de Mora, 1626 (Biblioteca Apostólica Vaticana)

No dejaba de ser la misma instrumentación que permitía, a través de las herramientas administrativas que ofrecía la Cámara de Castilla, la

posesión simbólica del territorio en términos corográficos o geográficos y estadísticos representada, respectivamente, por la conocida serie pictórica de Anton van den Wyngaerde (1562-1570)<sup>45</sup> y por las *Relaciones topográficas* (1575-77)<sup>46</sup>, o, ya en el siglo XVIII, por el catastro de Ensenada<sup>47</sup>. En rigor, esta conciencia de integración sintonizaba con el valor propio de tales representaciones cartográficas y pictóricas en el mundo moderno. La suma de una imagen cartográfica crecientemente fiel a la realidad geográfica, y su elaboración de orden industrial a través de la imprenta, posibilitó una difusión prácticamente ilimitada de los mapas, mientras las ideas artísticas del Renacimiento perfeccionaron las representaciones iconográficas de los paisajes urbanos<sup>48</sup>. Se ofrecían así instrumentos útiles para aprehender una realidad extensa y reducirla a la escala de un ámbito limitado, como el espacio doméstico real. Las nuevas publicaciones y representaciones de este tipo poseían desde un principio la conciencia de tener esa función reductora, como se afirmaba explícitamente en la introducción del *Civitates Orbis Terrarum* de Georg Braun<sup>49</sup>, que, significativamente, formaba parte de la biblioteca de la Torre Alta del Alcázar madrileño, entre otras obras de la misma cla-

---

<sup>45</sup> Alfredo Alvar Ezquerro-Richard Kagan, *Spanish cities of the Golden Age: the views of Anton Van den Wyngaerde*, 1989 (Hay versión española: Richard L. Kagan, dir., *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton Van Den Wyngaerde*, Madrid: El Viso, 2008).

<sup>46</sup> Carmelo Viñas-Ramón Paz, *Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II. Reino de Toledo, primera parte*, Madrid: CSIC, 1951; Alfredo Alvar Ezquerro, *Relaciones topográficas de Felipe II. Madrid*, 3 vol., Madrid, CSIC, 1994; , *La mentalidad en Castilla la Nueva en el Siglo XVI: religión, economía y sociedad según las "Relaciones Topográficas" de Felipe II*, Madrid: EDES, 1986.

<sup>47</sup> Concepción Camarero Bullón, *Madrid y su provincia en el catastro de Ensenada*, II: *Los pueblos de Madrid, 1750-1759*, Madrid: Ediciones del Umbral, 2005, pp. 15-18.

<sup>48</sup> Joaquín Gil Sanjuán, "Relatos históricos y representaciones visuales del Siglo de Oro según los viajeros extranjeros", en IDEM-M<sup>a</sup>. Isabel Pérez de Colosia, *Imágenes del poder. Mapas y paisajes urbanos del Reino de Granada en el Trinity College de Dublín*, Málaga: Junta de Andalucía, Equipo Interdisciplinar Málaga Moderna, 1997, pp. 181-204.

<sup>49</sup> "Resultará más agradable que uno en su propio hogar, lejos de todo peligro, se complazca en la contemplación de los grabados y en la lectura de los textos que los acompañan, donde se describe y representa globalmente la tierra", Georg Braun-Frans Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 6 vol., Colonia, 1575-1618, prefacio del volumen III, de 1581, y que tomo de Joaquín Gil Sanjuán, "La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros", *op. cit.*, p. 12.

se<sup>50</sup>. No era de extrañar, por lo tanto, que el gobierno real se ajustase también a tal ficción de reducción a escala, adaptada a los márgenes fijados por su propia entidad, y a la satisfacción de las obligaciones en el orden *oeconómico* que le eran propias.

Se consumaba así un verdadero programa de conocimiento y aproximación de la realidad doméstica extendida, realizado a escala humana y con una vocación comprensiva de orden aristotélico, como se aprecia, por ejemplo, en el interés del cuestionario de las *Relaciones* de 1575 por ubicar los pueblos en el espacio geográfico conforme a referencias naturales. Así, la pregunta número 13 se interesaba por el nombre “del primer pueblo que hubiese, yendo del lugar donde se hiciese la dicha relación, hacia donde el sol sale, y las leguas que hasta él hubiese, declarando poco más o menos si el dicho pueblo está directamente hacia donde el sol sale, o desviado algo al parecer, y a qué mano; y si las leguas son ordinarias, grandes o pequeñas, y por camino derecho o por algún rodeo”<sup>51</sup>, y las sucesivas preguntaban por los pueblos dispuestos hacia mediodía, poniente y norte o cierzo. El interés por el espacio natural precedía a la explotación económica, como atestiguaban las preguntas entre la 17 y la 21, consagradas, sucesivamente, a la calidad de la tierra (caliente o fría, llana o serrana, rasa o montuosa y áspera, sana o enferma); si era montuosa, la abundancia o no de su foresta y, en su caso, la sierra en que se hallaba o las que estaban en sus cercanías. En cuanto al valor de las referencias naturales como herramienta para situar determinada población, este último punto era sumamente ilustrativo: “19. Si estuviese en serranía el pueblo, cómo se llaman las sierras en que esté, o que estuvieren cerca de él y cuánto está apartado de ellas, y a qué parte le caen, y de dónde vienen corriendo las dichas sierras, y adónde van a parar”. Otro tanto se puede decir del punto siguiente, consagrado a los ríos: “20. Los nombres de los ríos que pasaren por el dicho

---

<sup>50</sup> La presencia de obras así en esta biblioteca se integraba en tales coordenadas de reducción de orden doméstico, dado que se empezó a formar a comienzos del reinado de Felipe IV, en la nueva torre que Felipe II había adosado a la esquina noroeste del Alcázar. De ella formaba parte una sección que, aparte de la mencionada (número 20-7) y otras obras de cosmografía indiana o italiana, también contenía el *Theatro de la tierra universal* de Ortelius, en su edición de Amberes, 1588. Al respecto, el excepcional estudio de Fernando Bouza, *El libro y el cetro: la biblioteca de Felipe IV en la Torre Alta del Alcázar de Madrid*, Salamanca: Instituto de Historia del Libro, 2005, esp. pp. 340-343.

<sup>51</sup> Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla, *Las Relaciones Topográficas de Felipe II: Índices, Fuentes y Bibliografía*, Separata del *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*. San Lorenzo del Escorial, XXXVI-2003, p. 456.

pueblo, o cerca de él, y qué tan lejos, y a qué parte de él pasan, y cuán grandes, y caudalosos son”<sup>52</sup>.

Las últimas preguntas del cuestionario eran, a los aludidos efectos, especialmente significativas, pues denotaban la conciencia de integración espacial mediada representada por las *Relaciones*. La pregunta número 55 se redactaba así: “Si el pueblo fuere pasajero, en qué camino real estuviese, y las ventas que hubiere en la tierra y términos de él, y cuyas son, y lo que valen”<sup>53</sup>. Como ejemplo de la respuesta de un pueblo pasajero, podemos señalar Las Rozas: “55. Iten quanto al capítulo cincuenta y cinco dixerón que este pueblo es pasajero, e cae en camino de Segovia y Valladolid y El Escorial...”<sup>54</sup>. O la de Novés, pueblo de la tierra de Toledo: “... es lugar muy pasagero porque está en el camino real que va de Toledo a Valladolid y a Medina del Campo, y está en el camino real de la Vera de Plasencia para Madrid”<sup>55</sup>. La última pregunta, la número 57, demandaba toda cosa notable y digna de conocerse sobre la población, útil para la historia y descripción, “aunque no vayan apuntadas, ni escritas en esta memoria”. El asiento original de las preguntas añadía a continuación unos renglones interesados por los anexos que la población tuviese, su distancia respecto a ella y el número de sus vecinos. A continuación, de mano del secretario Antonio Gracián, quedaban anotados otros dos puntos manuscritos, relativos a los pueblos de señoría u órdenes que hubiese cerca de las poblaciones realengas objeto de la encuesta, indicando de forma aproximada el número de sus vecinos (pregunta número 58) y, finalmente, a la celebración de ferias y mercados en ellas, y su importancia (pregunta número 59)<sup>56</sup>. Tan pormenorizado conocimiento del patrimonio, historia, costumbres, recursos económicos, y prácticas religiosas iba más allá de la inquietud estadística y tenía un sentido de “arcana imperii” o ciencia secreta que remitía a ese mundo reservado y restringido de la Cámara Real<sup>57</sup>.

---

<sup>52</sup> *Op. cit., ibidem.*

<sup>53</sup> *Op. cit.*, p. 460.

<sup>54</sup> José Ramón Sánchez Domingo, *Apuntes para la historia de Las Rozas*, *op. cit.*, p. 30.

<sup>55</sup> Noel Salomon, *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*, *op. cit.*, p. 85. Esta obra incorpora un mapa viario elaborado con las respuestas dadas por los diferentes municipios a las *Relaciones* en este punto (apéndice XI).

<sup>56</sup> Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla, *Las Relaciones Topográficas de Felipe II: Índices, Fuentes y Bibliografía*, *op. cit.*, p. 461.

<sup>57</sup> María M. Portuondo, *Ciencia secreta: la cosmografía española y el Nuevo Mundo*, Madrid: Iberoamericana, 2013.



En el sentido inverso, tal ficción era la que permitía transferir a los jueces y comisarios reales el ejercicio *in situ* de los sentidos regios, aplicados sin mediaciones por el rey en la Cámara Real para la resolución jurisdiccional y gubernativa. La conocida como “vista de ojos”, en la que tales comisionados acudían físicamente a determinado lugar para sustanciar pruebas u otros trámites necesarios para la resolución de un procedimiento administrativo o jurisdiccional, no dejaba de ser un ejercicio delegado de la vista real. A este respecto, en la *Empresa* LVII de Saavedra Fajardo se lee que los Consejos eran “los nervios ópticos, por donde pasan las especies visuales, y el Rey el sentido común que las decierne”<sup>58</sup>. El enfoque organicista del autor correspondía bien con tal ficción integradora, y excedía ampliamente el estricto ámbito jurídico o administrativo. En definitiva, la transferencia de las decisiones reales desde el espacio reservado del rey al territorio tenía la consecuencia de crear una espacialidad continua de orden político, administrativo y jurisdiccional, que daba al territorio de los reinos una calidad cortesana; originaba una idea difusa de “espacio cortesano” en esos órdenes. Bajo toda esta serie de artificios descritos que hacían patente la territorialización del poder latía la expansión del gobierno regio de matriz doméstica nacido en la Cámara Real y transferido por el Consejo Real al espacio territorial, en un plano *oeconómico*. De tal modo que el Consejo no era un elemento estanco constitutivo de la Corte, sino una manifestación jurisdiccional relacionada con la Casa Real, actuante en un espacio extendido ante la necesidad de articular obligaciones domésticas del rey que excedían el límite estricto de su Casa.

Sobre tales fundamentos, parece evidente la virtualidad de los caminos en la vertebración de ese espacio y, en consecuencia, su construcción y mantenimiento se sometió a los referidos procedimientos de ficción integradora, como puede apreciarse en el caso del puente de Almaraz o de Albalá, en la hoy provincia de Cáceres, al que ha consagrado un muy útil estudio Ana Castro Santamaría. Situado en el Camino Real de Toledo a Andalucía, y paso obligado en la ruta entre Madrid y Lisboa, fue uno de los puentes más estratégicos e imponentes construidos en la Edad Moderna. Su planeamiento databa de finales del siglo XV, pero sería en la década de 1530 cuando la Mesta impulsó su

---

<sup>58</sup> Diego Saavedra Fajardo, *Idea de un príncipe político christiano, representada en cien empresas. Va enmendada en esta sexta impresión de todos los yerros que avía en las otras...* En Valencia, por Francisco Ciprés, en la calle de las Barcas, año 1675, pp. 388-389.

construcción. Como parte de la Cañada Leonesa Occidental, esta institución estuvo muy interesada en ella, pues en ese punto los hermanos mesteños se veían obligados a vadear el Tajo en barcas pertenecientes al concejo de Plasencia, que cobraban el correspondiente derecho<sup>59</sup>. Esto explica su resistencia a la construcción del puente, que no sería vencida hasta la década de 1530. Sin embargo, desde mediados de 1534 los trabajos cesaron y, con ello, los aparejos se deterioraron y se llegó a vender algunos de los materiales. El agotamiento del repartimiento fijado y las irregularidades cometidas por los oficiales de la obra se combinaron para desembocar en esta situación, que atrajo la atención del Consejo Real, en las descritas coordenadas del gobierno doméstico regio extendido. La importancia estratégica del puente para las comunicaciones castellanas, el gran contorno servido por él, propició que publicase una Provisión Real el 3 de febrero de 1536 en la que recalca que “en el edificio de la puente que se haze sobre el río de Tajo, que es tan importante, no se pone el recaudo que es razón ni los dineros que para ello ay se gastan segund e como deven” para comisionar seguidamente el desplazamiento de un oidor del Consejo Real para inspeccionar el estado de la obra e impulsar su continuación. Conforme a lo dicho, se producía un ejercicio delegado de los sentidos regios, una “vista de ojos” que materializaba ese gobierno de orden *oeconómico*, favorecida en este caso porque la presidencia de la Mesta era desempeñada por un consejero de Castilla.

Así, el licenciado Pedro Girón visitó la obra, acompañado del corregidor de Plasencia, Hernando de Barrientos, y dos regidores de ese concejo. Al año siguiente Girón repitió la *visita*, que también tuvo lugar en 1538 y 1539 con otros responsables. Si en un principio Girón se había limitado a tomar algunas decisiones de orden económico, a lo largo de estas sucesivas comisiones se apreció cómo la especialización funcional impulsada por la dinámica de la *encomienda* en el seno del Consejo convertía a los miembros del Consejo en autores de acuerdos de marcado orden técnico. Aunque tales acuerdos respondían al consejo de peritos en la materia, su cariz sería *a priori* impensable en un ministro de formación netamente letrada, pero con ello, se hacía patente la diversidad de materias sometidas al gobierno del Consejo Real, tan amplia como las manifestaciones de la realidad y la naturaleza en un orden aristotélico. De este modo, el 4 de marzo de 1539 fue su compañero el li-

---

<sup>59</sup> Sobre la cultura mesteña y el paso de las cañadas, cfr. Pedro García Martín, *El patrimonio cultural de las cañadas reales*, Valladolid 1990.

cenciado Mercado quien autorizó, a propuesta de los maestros de obras, la eliminación de uno de los tres arcos originalmente proyectados para el puente, además de sacar por separado a subasta las obras de carpintería y cantería. El año siguiente, quien se desplazó a controlar las obras, tras hacerlo en el puente de Medellín sobre el Guadiana, fue el licenciado Alderete, en su doble condición de presidente de la Mesta y oidor del Consejo<sup>60</sup>. En su mandato, ordenaba al aparejador sustituir ciertas hiladas por otras nuevas. En 1541 Alderete también se desplazó a Almaraz, principalmente para, ante el ritmo que se había conseguido dar a la obra, ordenar al regimiento placentino que enviase a visitar la obra cada mes, y el corregidor o su teniente lo hiciesen en persona en octubre y abril de cada año. No obstante, la obra avanzó mal a partir de entonces, y tan pronto como el año siguiente las cimbras estaban caídas<sup>61</sup>. La magna obra atrajo en 1577 la atención del *pelegrino curioso* y es una de las fuentes que nos permiten conocer su evolución posterior:

“Otro día fue a Almaraz, y notó su bravíssima puente que Tajo allí tiene, que es alabada, y con razón, por su obra grande y dificultosa, y por cierta concavidad o cartabón, baxo o tuerto, donde una vez por no entender esta primor, cayó la obra y mató infinita gente. Hízose reinando la Majestad Cesaraugusta del Emperador Carlos V, padre del rey Felipe, el año de mil quinientos cincuenta y dos; fue a costa de Plasencia y su tierra. Fue el maestro Pedro de Uría, y ella cierto mereze toda esta especulación. Tiene la sindria (léase cimbra) en cuadrángulo, por la vuelta de las arcadas o de ancho treinta y cinco palmos y los lados cincuenta y cinco, y tiene cada arco de cabo a cabo ochenta y ocho pasos de a tres pies cada uno, y la rueda que hace la sindria veinte y cinco pasos. Tiene también muy grande arrequive de cal y canto. A la larga está todo lo hueco enlosado, y lo demás empedrado. Tiene de largaria doscientos y treinta y cinco pasos del Pelegrino; dos humilladeros, el uno con una cruz con una Nuestra Señora de los Dolores; el otro con una imagen de Nuestra Señora de

---

<sup>60</sup> Compartió la presidencia de la Mesta con el licenciado Briceño en el bienio 1540-41. Pedro Gan Giménez, “El Consejo Real de Castilla: tablas cronológicas (1499-1558)”, *Chronica Nova: Revista de Historia Moderna* 4-5 (1969), pp. 5-179, pp. 120-123.

<sup>61</sup> Tomo todo lo relatado de Ana Castro Santamaría, “Nuevos datos sobre la construcción del puente de Almaraz (Cáceres)”, *Archivo Español de Arte* 319 (2007) pp. 289-306, pp. 289-302. Asimismo, Vicente Machimbarrena, “Puentes sobre el río Tajo. III. Provincia de Cáceres. Puentes del Cardenal, Almaraz, Alarza y Conde”, *Revista de Obras Públicas* 2467 (1926) pp. 521-524.

alabastro, y debaxo las armas imperiales y las de Plasencia. Es la altura de ella grande, y no tiene sino dos ojos”<sup>62</sup>.

Es necesario citar también en este contexto, respecto a la delegación integradora de los sentidos regios, aplicados al ejercicio gubernativo, la labor ejercida por los verederos, una vez aprobado el repartimiento para la construcción de un puente, de la que en última instancia dependía su fiabilidad, subrayada por el profesor Bravo Lozano<sup>63</sup>.

En situaciones de estabilidad más o menos continua de la persona real, el mantenimiento y conservación de las vías de comunicación se encauzaba por los jueces de asiento, de forma jerárquica y al margen de su proximidad física a la vía en cuestión. La adecuada conservación de la red viaria -entre otras infraestructuras de interés público- era una de las funciones especialmente encargadas a los corregidores, conforme al número XXIII de los Capítulos que les fueron conferidos en 1500: “Otrosí que vea cómo están reparadas las cercas, e muros, e cavas, e los puentes e los pontones, e alcantarillas, e las calçadas en los lugares donde fueren menester e todos los otros edificios e obras públicas: e sino estovieren reparadas den orden cómo se repare con toda diligencia”<sup>64</sup>. La materia fue atendida seguidamente en diferentes disposiciones, caso de la *Instrucción* dirigida a los alcaldes mayores de los tres adelantamientos de Castilla, León y Campos, dotados de una *Instrucción* propia en 1534 que reproducía buena parte de los primeros y, en consecuencia, de la ley 60 del *Ordenamiento* de Toledo. La construcción, reparación y manteni-

---

<sup>62</sup> Bartholomé de Villalba y Estaña, *El pelegrino curioso y grandezas de España*, I, prólogo de Pascual de Gayangos, Madrid: Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1886, p. 250. El puente sería parcialmente volado en 1809, en el curso de la Guerra de la Independencia, y reconstruido tras muchos avatares en 1844, Daniel Crespo Delgado, *Preservar los puentes: historia de la conservación patrimonial de la ingeniería civil en España (Siglo XVI-1936)*, I, Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2017, pp. 129, 131 y 159-165. Está situado en el término municipal de Romangordo.

<sup>63</sup> Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II...”, *op. cit.*, p. 286.

<sup>64</sup> A su vez, el capítulo XXXIII se dirigía a garantizar la pericia de los oficiales encargados y la equidad del presupuesto señalado, *apud* Pedro Núñez de Avendaño, *De exequendis mandatis regum Hispaniae...*, Salamanca: Juan de Cánova, 1564, s.f. de su obra. Asimismo, Jerónimo Castillo de Bobadilla, *Política para corregidores y señores de vasallos, en tiempo de paz, y de guerra, y para jueces eclesiásticos y seglares y de sacas, aduanas, y de residencias, y sus oficiales y para regidores, y abogados, y del valor de los corregimientos, y gobiernos realengos, y de las Ordenes*, II. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1978, Capítulo V “Como ha de proceder el Corregidor en reparar y hazer obras publicas”, pp. 70-85.

miento de puentes, pontones y calzadas tuvo gran relevancia en ellos si se considera que su espacio geográfico estaba regado por numerosos ríos<sup>65</sup>.

Al margen de derivar de iniciativa del rey o del Consejo -o de respuesta de este a solicitud de los municipios, elevada a Consulta de Vienes (sobre las que me extendiendo seguidamente)-, lo cierto es que son numerosos los ejemplos que evidencian tal ocupación por parte de los corregidores. En Valladolid, a 30 de junio de 1537, el emperador ordenó al receptor general de penas de cámara, Juan de Vozmediano, pagar al corregidor de Plasencia, Hernando de Barrientos, la cantidad de 40.000 mrs. de ayuda de costa, por la referida ocupación en la obra del puente de Albalá sobre el Tajo<sup>66</sup>. De la eficacia del corregidor en la ejecución y control de las obras públicas dependía la propia seguridad y pervivencia de las ciudades que gobernaban, especialmente en el caso de aquellas expuestas a riesgo de agresión militar, caso de Cádiz. En el contexto de la construcción de torres de vigía y defensa en el reino de Murcia y costa de Andalucía en 1576, Felipe II urgió al Consejo atender a la situación creada por la muerte del maestre mayor del puente de Zuazo, que paralizó sus obras y, con ello, prolongaba el aislamiento de la ciudad respecto a Jerez y Puerto Real, de las que la ciudad recibía socorro en caso de ataque. En respuesta, el organismo encargó diligencias al corregidor<sup>67</sup>. El ejemplo gaditano sirve para apreciar que la aludida falta de

---

<sup>65</sup> Pilar Arregui Zamorano, *Monarquía y señoríos en la Castilla Moderna: los adelantamientos en Castilla, León y Campos, 1474-1643*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 2000. p. 129-131.

<sup>66</sup> Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN). Consejos, leg. 41.054, Cédula Real de esa fecha, señalada por los oidores Polanco, Acuña, Corral, Girón, Leguizamo y Escudero.

<sup>67</sup> AHN. Consejos, leg. 51.364, “La consulta que tubo con Su Mag[esta]d el Señor Liç[encia]do don Her[nan]do de Montenegro en Madrid a nveue días del mes de nouiembre de mill e qui[nient[os e setenta y seys años. Çauala”, número 7. De creer a Agustín de Horozco, la rehabilitación del puente se extendió aproximadamente de 1553 a 1592, siendo impuesto para ella el derecho de un 1 por ciento sobre las mercancías ondeadas (trasladadas sin contratar ni vender de barco a barco) y sacadas del reino, que hasta 1598 había valido 100.000 ducados, la mitad de lo que importaba la reparación de la infraestructura. Al margen de la influencia que su estado tuviera en los efectos del ataque inglés de 1587, el nuevo ataque de 1596 implicó que el cobro de ese derecho fuese suspendido para contribuir a la reactivación comercial y posteriormente arrendado y adulterado, al aplicarse a cualquier mercancía cargada desde tierra, Agustín de Horozco, *Historia de Cádiz*, ed., intr. y notas a cargo de Arturo Morgado García, Cádiz: Universidad de Cádiz-Ayuntamiento de Cádiz, 2001, “Capítulo Undécimo. Famoso puente que da paso desde el Andalucía a la Isla de Cádiz, y su grande fábrica”, pp. 113-115. Rafael A. Ponce Calvo-Francisco Ponce Cordones, *El puerto de*

planificación no implicaba desinterés por parte la corona, como se advirtió asimismo en el caso de los puentes de las Merindades de Castilla Vieja, cuyo corregidor recibió Provisión Real de 30 de abril de 1562 que le instaba a enviar relación de los ríos, puentes, pasos y caminos existentes entre Villarcayo y las Merindades de Losa, Montija y Sotoscueva, así como “qué puentes convendrá hacerse y qué caminos aderezarse, lo que costará hacer todo y a cuya costa será bien se haga”<sup>68</sup>.

Todo ello al margen de las prevenciones en cuanto a cuidado viario tomadas por iniciativa de los concejos, en cumplimiento de sus propias disposiciones en el orden policial<sup>69</sup>. La retribución del corregidor y los regidores de La Coruña y el aderezo de sus calles, caminos y calzadas dependía de los propios de la ciudad, obtenidos de la renta de la cestería, el barco del pasaje y ciertas tiendas<sup>70</sup>. En 1656 Bartolomé de Góngora dedicaba el capítulo III de su *Corregidor sagaz* a la “obligación que tiene el corregidor de hazer reparar los puentes y caminos de su jurisdicción”, hecho que indicaba la recepción de tal uso administrativo castellano en el Nuevo Mundo<sup>71</sup>. La praxis se ajustaba al contexto local en casos como el del Condado de Vizcaya. Una provisión del Consejo Real de 14 de marzo de 1516 validó la solicitud del procurador general de la provincia de ordenar al corregidor y demás jueces de Vizcaya la aplicación de las penas pecuniarias al mantenimiento de los caminos. El territorio era muy sensible a la cuestión, pues todos los meses de mayo los fieles de cada pueblo supervisaban el estado de los caminos reales que lo atravesaban, y debían proponer y presupuestar las obras que estimasen necesarias al corregidor o su teniente antes del 15 de junio siguiente<sup>72</sup>. A ello se unía, además, el libre recurso de las diferentes po-

---

la bahía de Cádiz. *Visión histórica y evolución económica*, Cádiz: Autoridad Portuaria, 1993, pp. 45-46.

<sup>68</sup> Rafael Sánchez Domingo, *Las Merindades de Castilla Vieja y su Junta General*, Burgos: Editorial La Olmeda, 1994, p. 146.

<sup>69</sup> Ejemplos en Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, *op. cit.*, pp. 126-134.

<sup>70</sup> AHN. Consejos, leg. 7051, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Núñez de Boçorques en XII de enero de 1590 a[ñ]os”, número 15, pidiendo solución a la gran reducción de esta cantidad a consecuencia del ataque de la armada inglesa.

<sup>71</sup> Bartolomé de Góngora, *El corregidor sagaz: avisos y documentos morales; para los que lo fueren*, ed. de Guillermo Lohmann Villena, Madrid, 1960 [facsimil de la ed. de México, 1656].

<sup>72</sup> *Fueros, privilegios, franquezas y libertades del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta de la Biblioteca Bascongada, 1897, pp. 188-190 y 267-268.

blaciones del Condado al rey y su Consejo, en términos *oeconómicos*, dirimido a través de Consulta de Viernes. Aunque me extendo sobre ellas en el siguiente epígrafe, adelanto aquí un par ejemplos del ámbito vizcaíno. En 1579, la villa de Valmaseda pidió licencia para echar la cantidad de mil ducados en sisa sobre los mantenimientos, para pagar 500 que adeudaban y reparar caminos y calzadas, lo que el Consejo aceptó<sup>73</sup>. En 1593, eran el concejo y vecinos de la Anteiglesia de Ceauri quienes solicitaban licencia para echar en sisa sobre los mantenimientos hasta 4.000 ducados para reparar con ellos siete puentes de piedra y los caminos reales adyacentes, arruinados por una gran avenida ocurrida el día de San Mateo<sup>74</sup>.

Todavía en tiempo de Felipe IV, cuando la materia administrativa alcanzaría paulatinamente visibilidad y contorno, Bartolomé de Góngora expresó el cauce esencialmente jurisdiccional de la misma:

“Lo que conviene al corregidor es que sea generalmente hábil en todas materias, por lo que se puede ofrecer *en su juzgado*, tal como romperse una puente o pressa de un río, que forçosamente piden preciso reparo”<sup>75</sup>.

En un momento de predominio de la sustanciación de las materias por la vía jurisdiccional, era esta la vía a través de la cual se vehiculaban otras de orden administrativo o gubernativo. La materia administrativa iba así tomando consistencia propia entre las gestionadas por los jueces, por letrados cuya tarea original y principal, inicialmente, era dirimir pleitos por vía judicial, duplicidad que se apreció con claridad en el caso de las Chancillerías y el Consejo Real. Cuando surgía alguna cuestión de índole viaria por el cauce jurisdiccional, sus oidores entendían del pleito, pero también lo hacían en un sentido *oeconómico*. En este orden, tenía una íntima coherencia con el ejercicio concurrente de las atribuciones del rey por parte del Consejo el hecho de que las practicase en su espacio reservado, bien de forma material (en la antecámara en Consulta de Viernes), bien en su propia sede servida por porteros de Cámara pertenecientes a este área del servicio real. Había un itinerario lógico entre el desempeño de tales competencias en el orden doméstico ampliado, y

---

<sup>73</sup> AHN. Consejos, leg. 51.362, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Gamboa en onze de set[iembr]e de 1579”.

<sup>74</sup> AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do don Luis de Mercado en tres de diz[iembr]e de 1593 a[ñ]os”.

<sup>75</sup> Bartolomé de Góngora, *El corregidor sagaz...*, *op. cit.*, p. 133.

la definición paulatina a lo largo de la Edad Moderna de un ámbito meramente administrativo finalmente aportado al régimen liberal, pues este supuso la articulación funcional de tales cometidos abstractos. En ese camino el largo entendimiento de cuestiones relativas a caminos y puentes en las Consultas de los Viernes fue un hito indiscutible.

### **3. Caminos y puentes en las Consultas de los Viernes. Provisiones de diligencias y repartimientos**

La cohesión y articulación del señalado espacio, como resultado de la interacción entre los individuos y los cuerpos sociales que lo conformaban, originaba un proceso que era a un tiempo causa y consecuencia de tal dinámica de integración. Para ello eran imprescindibles unos vectores físicos de agregación, por así denominarlos, que favoreciesen la fusión de ese espacio y permitiesen físicamente el cumplimiento por el príncipe de las obligaciones propias de *paterfamilias*. Puentes y caminos eran los vasos de un sistema capilar que irrigaba tal sentido de pertenencia. Mediante él, emanaba de la Cámara Real un sentido aditivo, que daba coherencia a un espacio continuo, tendente a alcanzar el límite del territorio sobre el que el príncipe ejercía su dominio político y administrativo. Así, gracias a los caminos, pulsión *oeconómica* y unidad territorial se distinguían difícilmente. Conforme a los caracteres señalados, y con toda coherencia, su articulación también formó parte de los asuntos tratados en Consulta de Viernes. En ellas se mostró la bidireccionalidad que regía ese espacio extenso, dado que la iniciativa para acometer la reparación de un puente o su misma construcción solía proceder de la comunidad local que sufría los efectos de su carencia o deficiente estado. Los concejos más prudentes solían pedir en primer lugar provisión de diligencias al Consejo, para advenir su solicitud. Su aprobación por él implicaba materializar la integración espacial demediada que refiero, eliminar el obstáculo de la distancia para que el rey, transpersonalizado -por emplear el término de Nieto Soria<sup>76</sup>- en un juez de comisión, un corregidor, un oidor del Consejo o un alcalde de Chancillería, aplicase sus sentidos en la comprobación *in situ* de lo argumentado.

El material de archivo que aquí ofrezco constituye, hasta donde sé, un material hasta ahora no atendido para conocer el proceso constructivo de los puentes castellanos de la Edad Moderna. Los acuerdos del

---

<sup>76</sup> José Manuel Nieto Soria, “La transpersonalización del poder regio en la Castilla bajomedieval”, *Anuario de Estudios Medievales* 17 (1987) pp. 559-570.



Consejo en Consejo Pleno o en Consulta de Viernes (esto es, el pliego escrito del Consejo Pleno que sí era efectivamente expuesto por el consejero consultante ante el rey) representaban el resultado de la fase deliberativa en torno a las peticiones de los concejos en materia caminera y pontuaria -o directamente de la decisión real- posteriormente plasmada en las respectivas provisiones reales. Para ser completo, el recorrido de los acuerdos aquí contenidos requeriría la mención de las provisiones que dieron forma jurídica a su contenido. En este sentido, es una documentación que puede considerarse complementaria a la utilizada por Aramburu-Zabala, Vela Santamaría y Bravo Lozano para elaborar sus trabajos, fundamentados en las provisiones reales extraídas de la Sección de Registro General del Sello en el Archivo General de Simancas y el Archivo Histórico Nacional, en el último caso. La secuencia quedaría completa con otros materiales también atendidos por el primero, los contratos y pliegos de obra, así como los pleitos a que eventualmente dieran lugar. Pese a que las consultas del Consejo no están ni completas ni sistematizadas, sí suponen una masa documental de dimensión razonable para estudiarla con este propósito, o en relación con cualquiera de los muchos aspectos atendidos por el Consejo, pese a que su dispersión y grandes lagunas ha ofrecido a los estudiosos la impresión de que se había perdido en uno de los muchos avatares sufridos por los archivos españoles.

Con la elaboración de tales acuerdos se consumaba la virtualidad del proceso amplio de integración espacial nacido de la Cámara Real. El ejercicio de tal *vista de ojos* implicaba delegar y dislocar el desempeño de los sentidos aplicados por el rey en audiencia, como se puede apreciar a través de diferentes ejemplos. La ciudad de La Coruña suplicó fuese dada provisión de diligencias al corregidor, para que comprobase la necesidad de que la ciudad recibiese licencia para aderezar y reparar los puentes del Burgo, Aziadama, Sigras, Villalba, Lavandería, Labarca-la y Cela, “todas las quales estauan a media legua y a una y a dos leguas y son entrada y salida de la d[ic]ha ciudad y es paso por donde entran los bastimentos a ella”, y la cantidad fuese repartida entre los lugares que se beneficiaban de ellas. El Consejo concedió lo solicitado, si bien la provisión fue dirigida a la Audiencia de Galicia, y no al corregidor<sup>77</sup>. Por su parte, el lugar de Quemada pidió al Consejo provisión para que el

---

<sup>77</sup> AHN. Consejos, leg. 7051, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Núñez de Boórques en XII de enero de 1590 a[ñ]os”, número 10.a cuestión fue tramitada por el Secretario Zabala.

corregidor de Aranda hiciese diligencias sobre los daños causados a los puentes de la villa por los carros cargados de jaspe que se trasladaban desde la Sierra de Espejón al monasterio de San Lorenzo, lo que fue concedido. La villa de Zazuar consiguió también provisión de diligencias, dirigida a la justicia realenga más cercana, para que hiciese información acerca del puente sobre el Arandilla, río caudaloso, hundido y arruinado por los mencionados carros y las grandes crecientes<sup>78</sup>.

Por su parte, las Siete Merindades de Castilla la Vieja hicieron presente al Consejo que en la ribera del Ebro existía un mal paso de más de una legua de recorrido llamado Los Hocinos que llevaba veinte años sin acondicionar, para suplicar al Consejo provisión de diligencias dirigida al alcalde mayor de las Merindades. Señalaba además la existencia a la salida de ese paraje, en el valle de Valdivieso, de un puente principal descalzado y en peligro de derrumbamiento por avenida. Las Merindades defendieron que era momento adecuado para acometer la reparación, dado que esta no llegaría a los 3.000 ducados, y si se esperaba esa cifra podría multiplicarse por diez. Este argumento del gasto inmediato para evitar uno mayor se repetiría en las solicitudes de los municipios al Consejo, así como la centralidad de la infraestructura en cuestión en la red viaria castellana, aducido también por las Merindades al señalar que ese puente comunicaba Castilla con los puertos de Bilbao, Castrourdiales, Laredo y Portugaleta. Fueron todos argumentos que llevaron al Consejo a emitir provisión de diligencias<sup>79</sup>. Los Hocinos era un difícil paso, en una zona, la del extremo norte de la actual provincia de Burgos, de escarpada orografía, en la que los cauces fluviales determinaban el trazado de los caminos más concurridos, al tiempo que, al descender estos hasta la plataforma del Ebro, dificultaban la construcción y con-

---

<sup>78</sup> Respectivamente, AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Don Pedro Portocarrero en XX de jullio 1584”, número 15 y AHN, Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Fran[cis]co de Uera y Aragón en primero de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 76. Los puentes de esta zona del valle del Duero han sido estudiados por José Ignacio Sánchez Rivera, *Puentes de la Ribera burgalesa*, Burgos: Diputación Provincial, 2010. Sobre estos en concreto, pp. 53ss., 130, 135, 167-168 y 194.

<sup>79</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Gómez en X de mayo de 1585 a[ñ]os”, número 43, secretario Zabala. Otro ejemplo de provisión de diligencias en el contexto cántabro, en Manuel Vaquerizo Gil-Rogelio Pérez Bustamante, *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander: Documentos Reales (1525-1599)*, Santander: Ayuntamiento, 1982, pp. 74-76.

servación de infraestructuras. Situado en el camino de Laredo, fue utilizado por Carlos V en su último viaje, de camino a Yuste<sup>80</sup>. En el caso de la villa de Castroverde de Campos, la provisión de diligencias fue pedida para repartir 4.000 ducados entre los pueblos que recibían aprovechamiento, para aderezar dos puentes, cuatro pontones y dos calzadas. Nuevamente, la propuesta se justificaba por el valor estratégico de tales intervenciones en relación con un espacio más amplio: “... ser passo general de los tragineros que traen pescados de Galicia y Asturias p[ar]a Uall[adol]id, Madrid, Toledo y otras partes”. El Consejo ordenó diligencias para lo relativo a la reparación de los puentes<sup>81</sup>.

En muchas ocasiones, las diligencias eran pedidas por lugares de orografía abrupta, expuestos a repetidos fenómenos atmosféricos o naturales, o de acceso exclusivo a través de una única infraestructura, para los que el buen estado de sus puentes era sencillamente cuestión de supervivencia. Pese al tono dramático con que solían acompañarlas, sus peticiones no siempre eran atendidas. La villa de San Vicente de la Barquera encareció en 1579 al Consejo los seis años de descuido del puente de la Maza, construido sobre un brazo de mar, a consecuencia de la reducción de los propios que desde entonces padecía. Esta había sido causada precisamente por estar “cayda y desbaratada”, por lo que la mayor parte del año no se pasaba por ella y, cuando se hacía, “... es con mucho rriesgo y peligro y se an aogado gentes y cabalgaduras...”, por lo que el trato y comercio había pasado al puerto de Comillas, con la consiguiente merma de las rentas reales, dado que este pertenecía al duque del Infantado. Además, el reino de Castilla y Toledo veían disminuida su disposición de pescado fresco y cecial, por todo lo cual la villa solicitó provisión de diligencias, para la reparación del puente y el repartimiento de la cantidad resultante entre los lugares que se beneficiaban de él<sup>82</sup>. En el mismo contexto cántabro, los concejos del valle de Cabezón adujeron

<sup>80</sup> Rafael Sánchez Domingo, *Las merindades de Castilla Vieja y su Junta General*, Burgos: Editorial La Olmeda, 1994, pp. 131-132; Inocencio Cadiñanos Bardeci, “Los puentes del norte de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna (I)”, *Boletín de la Institución Fernán González* 224 (2002/1), pp. 59-89, pp. 59-60.

<sup>81</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el Señor L[icencia]do Don Pedro Portocarrero en XIII de junio Mdlxxxu”, número IX.

<sup>82</sup> AHN. Consejos, leg. 51.362, “Consulta que hizo con Su Mag[es]t[ad] el S[eñ]or Doctor Auedillo en ueinte y quatro de jullio de IUdlxxix”, número 16, a cargo del secretario de Cámara Vallejo. El puente es mencionado en el catálogo de Ángel Vega Zamanillo, *Puentes y túneles históricos de Cantabria*, Santander: Tantín, 1997, p. 63.

ante el Consejo la destrucción de dos puentes de madera por las grandes crecidas del río Saja, "... causa de aogarse mucha gente y mulas...", para solicitar la construcción de otros dos de piedra, por una cantidad equivalente a 4.000 ducados, aduciendo ser paso obligado para otros valles, los puertos de la costa y Castilla. Para justificarlo, solicitaron provisión de diligencias dirigida al corregidor de las Cuatro Villas, previas al repartimiento de la señalada cantidad entre los pueblos que recibirían provecho<sup>83</sup>. El panorama aducido por la villa de Villahoz no fue muy diferente. En ella, las crecidas del río Arlanza habían derribado cuatro pilares del puente, de manera que era obligado vadearlo y como resultado algunos viajeros y bestias habían perecido. Por ello, ante la falta de propios y otros gastos solicitó asimismo provisión de diligencias, previa a repartimiento entre los lugares beneficiados<sup>84</sup>. Si en los dos primeros casos el Consejo no admitió la solicitud, sí lo hizo en este último. No se puede descartar, como motivo de esta variable actitud del Consejo, el abuso de ciertos usos hiperbólicos en esta literatura administrativa, que despertasen su suspicacia.

Cabe añadir, además, que las provisiones de diligencias se caracterizaban por su flexibilidad, por su ágil adaptación a las circunstancias cambiantes que solían afectar el proceso de aparejo o reconstrucción de un puente. Con ello, se hacía práctica la adaptación del Consejo a la cambiante naturaleza, en un orden aristotélico. Por ejemplo, la villa de Langreo hizo saber al Consejo cómo, después de recibida provisión de diligencias para repartir el coste de la reparación de un puente, el río por el que pasaba había variado su madre, por lo que era necesario hacer baluartes y reparos adicionales no contenidos en ella. Por ello pidieron su enmienda, lo que el Consejo concedió<sup>85</sup>. En el caso del lugar de Navaconejo, jurisdicción de Plasencia, pedida licencia para tomar a censo sobre sus propios ochenta y cuatro mil mrs. para reparo de un puente, con la condición de que contribuyesen a él ciertos concejos que también recibían provecho, el corregidor hizo diligencias por provisión del Consejo. Por ellas constó ser muy necesaria la obra y que ascendería a 400 ducados, estimando en 104.000 mrs. la cantidad que podía fijarse para el

---

<sup>83</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Doctor Juan Fernández de Cogollos en XXXI de agosto de 1584". Número 107, secretario de Cámara Mármol.

<sup>84</sup> AHN, *Ibidem*, Número 106, secretario de Cámara Mármol.

<sup>85</sup> AHN. Consejos, leg. 7048, "Memorial de la consulta que hizo el S[eñ]or Don Ju<sup>o</sup> de Çuaçola uiernes tres de julio de 1587 a[ñ]os y aunque Su Mag[esta]d estaua aquí por su indisposición no tubo consulta", número 36, secretario de Cámara Zabala.

efecto solicitado por Navaconcejo. Emitida seguidamente por el Consejo provisión para el remate de la obra y presentación del mismo ante él, entretanto fue ejecutada por una cantidad superior a los 277.000 mrs., por lo que el Consejo acordó nuevas diligencias para señalar dónde podía situarse la diferencia entre ambas cantidades, y qué concejos podían contribuir en el principal y réditos<sup>86</sup>.

Eventualmente, el Consejo conservaba además capacidad para corregir una instrucción defectuosa de diligencias por parte de un juez concreto, caso de un remate gravoso para las arcas de cierto lugar. En este sentido, Andrés de Vega, maestro de cantería, se dirigió al Consejo para denunciar las diligencias realizadas por el alcalde mayor de las Siete Merindades para el remate del puente de Quintanilla de Pienza, atribuido a Matías de Castañeda en 5.200 ducados cuando ofrecía 3.600, más 300 de *prometido*. El Consejo no solo aceptó lo propuesto, sino que requirió información al alcalde mayor de su decisión y del estado de la obra<sup>87</sup>. La diversidad de expedientes hasta aquí mencionados implicaba una variada casuística procedimental y documental que dio al espacio cortesano un carácter de anticipo del espacio administrativo definido por el Estado liberal.

En otras ocasiones, era el Consejo el que concedía directamente la provisión de diligencias, ante solicitud de licencia por los diferentes lugares para acometer la obra mediante distintos medios financieros. El más habitual fue la figura del *repartimiento*, que ya hemos visto apuntar en los casos precedentes, para financiar la obra necesaria, justificado generalmente en el ahorro de distancia que suponía en cierto recorrido o la amplitud del término al que sirviera, que solía ser exagerado por los municipios con tal de obtener respuesta favorable. En tales casos el Consejo solía acordar también la correspondiente provisión de diligencias.

La figura del repartimiento estaba íntimamente relacionada con uno de los rasgos propios del reino castellano-leonés desde el bajo Medievo, la ausencia de una política de gasto público por parte de la corona dirigida a sufragar por la vía impositiva la realización de obras públicas. Ello hizo necesario definir otros expedientes financieros orientados a este fin, entre los que descolló el repartimiento, de amplio uso en Castilla dado

---

<sup>86</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Fran[cis]co de Uera y Aragón en ueznte y dos de junio de 1584 a[ñ]os”, número 50.

<sup>87</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or lic[encia]do Don Pedro Portocarrero en Madrid XI de mayo MDLXXXIII”, número 42, secretario de Cámara León.

que los servicios aprobados en Cortes tomaron también esta forma<sup>88</sup>. Su cobertura legal procedía de una ley de Juan II aprobada en las Cortes de Madrid de 1433, que obligaba a las ciudades y villas a contar con licencia real para repartir la recaudación de cantidades superiores a los 3.000 mrs.<sup>89</sup>. Pero ya en las Ordenanzas de Alfonso X para el concejo de la ciudad de Segovia, de 1256, se recogían algunos criterios para ejecutar el cobro de pedidos<sup>90</sup>, habituales en Castilla en adelante.

Los ejemplos que pueden mencionarse de provisión de diligencias acordada directamente con tal fin por el Consejo son numerosos. La provincia de Liébana y su cabeza, la villa de Potes, alegaron ante el Consejo la extrema dificultad de paso del camino serrano de tres leguas que les separaba de Castilla, que les obligaba a transportar los bienes a cuestras, por lo que muchos trajineros habían fallecido, para suplicar licencia para aderezarlo y repararlo, con cargo al repartimiento que sería fijado entre aquellos lugares que se servían de la infraestructura. Adujeron, además, el resultado de provisión de diligencias previamente ordenada al alcalde mayor de la provincia, quien consideraba ser obra muy útil y necesaria, de la que se derivaba provecho para ella, Tierra de Campos y otros muchos lugares, que el Alcalde Mayor cifraba en 172. Pese a que 28 de ellos no lo estimaban así, manifestándose los litigios comunes en la articulación de los repartimientos, el alcalde mayor insistió en que la obra, que montaba 2.300 ducados, era imprescindible y por lo tanto debía extenderse a todos y cada uno de los lugares incluidos en su lista<sup>91</sup>. Se aprecia así cómo la solicitud de repartimiento abría una

---

<sup>88</sup> Rafael Sánchez Domingo, *Las Merindades de Castilla Vieja...*, op. cit., p. 128; Miguel Ángel Ladero Quesada, *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*, La Laguna, 1973, p. 200.

<sup>89</sup> Las disposiciones relativas en *Reportorio de la Nueva Recopilación de las leyes del Reyno, hecho por el Licenciado Diego de Atiença*. Con privilegio. Impreso en Alcalá de Henares, en casa de Iuán Ñiguez de Lequerica, Año M.D.LXXXI, col. 251-252, "Repartimientos y derramas".

<sup>90</sup> María Asenjo González, "Repartimiento de `pechos´ en Tierra de Segovia", *En la España Medieval* 6 (1985) pp. 717-744; Rogelio Pérez Bustamante, "El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla siglos XIV y XV", en Pierre Tucco-Chala, *Les communications dans le Peninsule Iberique au Moyen Age: actes du Colloque tenu à Pau les 28 et 29 mars 1980*, París: CNRS, 1981, pp. 161-171.

<sup>91</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or D[oct]or Lope de Guzmán en postrero de mayo de 1585", número 71, secretario Vallejo. Vista la cuestión en Consejo, se volvió a poner en consulta con parecer conforme al del alcalde naylor, por el licenciado Núñez de Bohórquez, el Doctor Fernández Cogollos y Don Juan de Zuazola, y visto en la consulta de 7 de junio de 1585, se decidió que un relator la volviera a llevar ante él.

larga sucesión de pasos administrativos, sujeta a una casuística particular, hasta que, finalmente, resultaba consumada la obra<sup>92</sup>. Otro ejemplo es el de la villa de Ocaña, que solicitó al Consejo construir un puente sobre el río Tajo y repartir su coste, estimado en 40.000 ducados, en el amplio término que resultaría beneficiado. “Por las diligencias parece que se atajará mucho camino y se quitarán muchos peligros que subceden en las barcas y vados”, a lo que se añadía parecer favorable del alcalde mayor. Con todo, el Consejo decidió que la cuestión fuese recordada más adelante<sup>93</sup>. Por su parte, el lugar de Quintana Entrepeñas, jurisdicción de las Siete Merindades de Castilla la Vieja, expuso el creciente gasto que sería necesario acometer en un puente en muy mal estado que poseía en su término para solicitar al Consejo el repartimiento de 1.500 ducados “atento qué camino pasajero para muchas partes”, ante lo que el organismo acordó abrir diligencias<sup>94</sup>. En todo caso, los ejemplos señalados indicaban que el repartimiento implicaba un procedimiento que ponía en un contexto continuo el vector horizontal del camino, y que remitía a la necesaria preexistencia de un espacio ininterrumpido y amplio, que daba sentido y cohesión a una actuación concreta. La densidad de ese espacio amplio estaba estrechamente relacionada con la multiplicación de tales intervenciones a lo largo y ancho del mismo.

La articulación de un espacio más extenso también fue invocada por los concejos de la tierra del Caurel para suplicar licencia para repartir entre los vecinos de aquella tierra y concejos comarcanos 2.000 ducados para sustituir un puente de madera por otro de piedra. Una constante en los acuerdos era que la amplitud del radio de repartimiento estaba relacionada con el aprovechamiento territorial derivado de la infraestructura, y en este caso los solicitantes añadieron: “y el passo es importante para León, Galicia y otras partes”<sup>95</sup>. Fue el mismo argumento

<sup>92</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León...*, *op. cit.*, pp. 28-30; Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, *op. cit.*, pp. 268-269; Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos. El Consejo de Castilla y las obras públicas en el reinado de Carlos II...”, p. 161.

<sup>93</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or D[on] J[ua]n de Çuaçola en çinco de abril de 1585 a[ñ]os”. Cuestión tramitada por el secretario León.

<sup>94</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Thomás en 6 de julio de 1584”.

<sup>95</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Fran[cis]co de Uera y Aragón en XII de abril de 1585 años, número 56.

empleado por el concejo de la villa de Aranda para obtener licencia para repartir 2.000 ducados que costaba la reparación de un puente y caminos aledaños dañados por la crecida de los ríos Duero y Bañuelos en el punto en que confluían, dado que “hera de grande aprouechami[en]to y paso para todo el reyno”, si bien el Consejo no concedió lo solicitado<sup>96</sup>. En el ámbito riojano, la villa de Nalda suplicó años después licencia para reedificar un puente sobre el río Iregua, y repartir su coste entre los muchos lugares que se beneficiaban de él, por ser “passo forçoso para muchas partes destes reynos”. Pero el Consejo se limitó a oír<sup>97</sup>. Pese a padecer una situación más grave, la decisión del organismo había sido la misma en lo relativo al concejo de Lences, en la merindad de Bureba, que adujo haberse caído y socavado cinco puentes de piedra en su término a causa de las grandes avenidas sufridas por los dos ríos que pasaban por él, así como “ser caminos muy pasajeros para Vizcaya y la montaña y puertos de mar y para esta Corte y otras partes”, para solicitar repartimiento de 2.000 ducados entre los lugares comarcanos -o echarlos en sisa entre los vecinos-, y ser exentos de contribuir al reparo de otros puentes<sup>98</sup>.

A través de los acuerdos relativos a infraestructuras en Consulta de Viernes, se percibía que la figura del *repartimiento* estaba tocada de rasgos contradictorios. El ejercicio por el rey de sus atribuciones tutoras podía perjudicar a los concejos en esos mismos términos *oeconómicos*. Una de las manifestaciones de la cohesión de un espacio amplio de matriz cortesana, mediante la disposición física de vectores de unión, era la fijación de tales repartimientos, dirigidos a financiar la obra en cuestión entre todos aquellos lugares beneficiados por su construcción o reparación, en medida proporcional, en principio, a unas posibilidades materiales dictadas por su población y recursos. Pues bien, tanto la aprobación de las intervenciones que daban origen a esta clase de repartimientos, como las frecuentes impugnaciones de los mismos eran acogidas por las indicadas consultas, espacio para la queja de concejos pasajeros -como por ejemplo Burgos- que, al tiempo que contaban en su término

---

<sup>96</sup> AHN. Consejos, leg. 51.363, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or doctor Cogollos en onze de março de 1583 años”, número 24.

<sup>97</sup> AHN. Consejos, leg. 7048, “Memorial de la consulta que hizo el S[eñ]or Fran[cis]co Uera y Aragón biernes diez de julio de 1587 a[ñ]os aunque Su Mag[esta]d estaua aquí no tubo consulta por si indisposición”

<sup>98</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su M[a]g[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Boórques en XVIII de agosto de 1584 a[ñ]os”, número 42, secretario Zabala.



con puentes estratégicos necesitados de mantenimiento, formaban a su vez parte de los repartimientos fijados para un amplio contorno. Así, el cumplimiento de la función del rey como *paterfamilias*, al tiempo que impulsaba la referida cohesión territorial, derivaba en un efecto contradictorio, la creación de obligaciones tributarias que los concejos no solían contar con medios para afrontar.

Parecida situación padecieron los sexmos y lugares de la tierra de Segovia, que dijeron estar sus puentes arruinados por las grandes crecidas, caso de los de Lumbreras, Guijas Albas, Segoviana, Pirón, Robledo, y otros que salvaban los ríos Voltoya y Tuerto, entre otros, que no podían ser reparados por su cantidad y estar la tierra ya muy gastada por otros muchos repartimientos, para puentes y la navegación del río Tajo. Por ello, suplicó provisión de diligencias para que el Corregidor, con parecer de oficiales y maestros viese y se informase del reparo y costo que sería necesario hacer en tales puentes y pontones y, una vez hechas, las enviase al Consejo para que fuese fijado repartimiento en treinta leguas de contorno. Probablemente por la gran entidad de la solicitud, el Consejo se limitó en este caso a contestar con un mero “Óyese”<sup>99</sup>. Esta serie de puentes tenía relación con la red de vías pecuarias mesteñas (cañadas, cordeles, veredas y sendas) remozada por los Reyes Católicos, cuando el sobrante de una gran derrama aportada por los sexmos de la villa y tierra para la restauración del acueducto fue dedicada a reparar muchos de los puentes de la ciudad y de la tierra<sup>100</sup>.

La naturaleza tributaria y compulsiva del repartimiento, parte del referido proceso de construcción espacial justificada por el principio del *bien común*, solía ser respondida por los lugares incluidos. En muchas ocasiones, el concejo afectado solicitaba directamente la exención de tales repartimientos, para lo que argumentaba unas dificultades que, dado el contexto, el Consejo no solía considerar. En la Consulta de 18 de mayo de 1584, el lugar de Los Ausines adujo el trabajo sufrido en la reconstrucción de un puente propio para solicitar ser eximido mientras durase de los “rrepartimi[ent]os de d[ic]ho lugar que sse an f[ec]ho para otras puentes, calçadas e otros edefiçios en q[ue] r[e]ziben mucho dan-

---

<sup>99</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su M[a]g[esta]d el s[er]n[or] Doctor Juan Fernández Cogollos en XII de jullio de 1585 a[ñ]os”.

<sup>100</sup> Caso del del arrabal de San Marcos o Puente Castellana, y los del Parral, Bernardos, Guijas Albas, El Espinar, Sotosalbos, Sacramenia, El Escorial, Colmenar de Arroyo o Robledo de Chavela, Miguel Ángel Villanueva de Santos, *Análisis de los libros de fábrica de la Catedral de Segovia, 1524-1699*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2008, p. 80.

no”<sup>101</sup>. El 29 de marzo de 1585 fue la Merindad de Bureba la que adujo un encadenamiento de circunstancias desfavorables (el granizo en 1583, la esterilidad de 1584, o el pago de 15.000 reales de repartimiento para puentes, sin costar los gastos de mantenimiento de los cinco puentes de piedra y diez de madera de su propio término) para solicitar el relevo en el repartimiento de puentes por un periodo de cinco años, previa información del alcalde mayor del Partido de Burgos, y a contar desde el 1 de septiembre de ese año<sup>102</sup>. La necesidad de mantener puentes propios también fue aducida para solicitar exención de repartimientos en el caso de Vegas del Condado, en atención a que había construido y mantenía dos puentes de madera en ríos caudales que confluían en sus proximidades, así como a la pobreza de sus vecinos<sup>103</sup>. Por su parte, la villa de Aranda de Duero adujo estar “muy gastada” en reparar cinco puentes de su término, para solicitar lo propio para un periodo de veinte años, plazo que seguramente influyó en que el Consejo declinase la solicitud<sup>104</sup>.

El camino, y las diferentes infraestructuras que lo completaban y posibilitaban su uso (puentes, contrafuertes, etc.) era un elemento articulador del territorio, y con esta visión se afrontaba su propia concepción y financiación, aportada desde los núcleos de población del espacio servido por él, tan aparentemente neutro como aprovechable. Que en la maduración de ese espacio intervenía un factor trascendente más allá de la mera comunicación lo indica el hecho de que en la fijación del contorno de los señalados repartimientos no se atendía por lo general a límites de orden jurisdiccional<sup>105</sup>. Era un rango definido por otros pará-

---

<sup>101</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Chumacero de Sotom[a]yor en diez y ocho de mayo de 1584 a[ñ]os”.

<sup>102</sup> Todo ello no movió al Consejo a conceder lo solicitado, AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Doctor Juan Fern[án]dez de Cogollos en XXIX de marzo de 1585 a[ñ]os”. Cfr., además Inocencio Cadiñanos Bardeci, “Los puentes del norte de la provincia de Burgos... (I)”, *op. cit.*, pp. 355-374.

<sup>103</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Franc[is]co de Uera y Aragón en XII de abril de 1585 años”.

<sup>104</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta q[ue] hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Gómez en IX de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 29, secretario Vega.

<sup>105</sup> Es este un aspecto apreciado ya por Ignacio González Tascón, *Felipe II, los ingenieros y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*, Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, p. 57, quien afirma que el repartimiento debía ser pagado por igual por todos los habitantes del distrito fijado, y que “no distinguía entre los diferentes territorios o reinos que configuraban España”, si bien se dieron excepciones.

metros. Se hacía patente una unidad espacial de mayor dimensión que la inmediatamente local, que necesitaba una gestión a escala. No dejaba de ser un funcionamiento sujeto a su propia lógica, de naturaleza cortesana. Un ejemplo característico fue el del puente de Montalbán, por la permanencia de las circunstancias que obligaban a su reparación y la amplitud del distrito del repartimiento fijado. Don Juan Pacheco, conde de Montalbán, había hecho relación al rey de que la reparación defectuosa de siete pontones de la puente de Montalbán perjudicaba el trato y paso de la villa, y sus vecinos y hermanos mesteños recibían daño. El Consejo emitió provisión de diligencias, la obra se remató en 35.000 ducados y se fijó el correspondiente repartimiento. Por ejemplo, al concejo de la villa de Cobeña le fueron repartidos 11.500 mrs., de los que pidió provisión al Consejo para hacer *repartimiento menor* entre sus vecinos, petición ante la que el organismo acordó abrir diligencias<sup>106</sup>. Pero la madre del río había variado su curso por ciertas avenidas, y fue necesario añadir nuevas manguardías. La obra se inició, pero nuevas crecientes la habían echado a perder, por lo que se decidió un repartimiento adicional, por un valor de 4.575.000 mrs., conforme contenía la Provisión Real de 4 de julio de 1591<sup>107</sup>.

No obstante, el repartimiento era una herramienta tributaria sujeta a controversia, dado su carácter extraordinario y su elevada frecuencia. Tales rasgos, y su carga exclusiva sobre los pecheros, han llevado a considerarlo un “oneroso gravamen”. Esta es la opinión de Vela Santamaría<sup>108</sup>, y tiene todo el sentido vista desde la perspectiva de los municipios repartidos. Sin embargo, la consideración de otros aspectos quizá autorice a matizar esa opinión, como apunta el trabajo de Bravo Lozano, quien ha interpretado la figura, pese a su carácter tributario, como un “alivio a los vecinos”, como una contrapartida impositiva de una serie de decisiones administrativas que redundaban, a la postre, en beneficio de las poblaciones<sup>109</sup>. Con el paso de los años, la aplicación de los re-

---

<sup>106</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Don Pedro Portocarrero en XX de jullio 1584”.

<sup>107</sup> Archivo Histórico Municipal de Mérida, leg. 5, capeta 27, repartimiento del puente de Montalbán.

<sup>108</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII: un gravamen oneroso y desconocido”, *Studia Histórica. Historia Moderna* 32 (2010) pp. 125-177; Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *op. cit.*

<sup>109</sup> Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *op. cit.*

partimientos mejoró, y, para la altura en la que fija su atención el profesor Bravo, el reinado de Carlos II, eran ya de plena aplicación procedimientos que hacían más llevadero su pago. Para entonces, la localidad beneficiaria de la obra computaba por el doble de vecinos, esto es, a cada vecino se le repartía doble cantidad que a los del resto del término fijado (por lo general, veinte leguas). Respecto a los costos y las frecuentes irregularidades en la fijación y cobro del repartimiento, la cuestión residía en averiguar el grado en que tales gastos eran imputables a la propia obra o a la gestión de la misma. En el primer caso, estaba claro que el pago correspondía a los pueblos, mientras en el segundo, el gasto no venía contenido en la facultad concedida por el Consejo, y este exigía a los pueblos justificar todos sus libramientos. Al tiempo, eran aplicadas rebajas y facilidades de pago.

En suma, la percepción del repartimiento dependía de un frágil equilibrio entre el costo y el beneficio<sup>110</sup>, si bien parece que esta última interpretación casaba mejor con la naturaleza del rey como *paterfamilias*. Especialmente si se toma en cuenta la posición omnisciente del Consejo, que, aún carente de un plan general, apuntaba a una articulación de mayor escala que la local. En este sentido, Vela Santamaría ha señalado que Madrid se vio afectada en raras ocasiones por algún repartimiento, y, cuando ocurrió, le fueron atribuidas cantidades inferiores a las correspondientes por su población. Para este autor, ello se debía al interés del Consejo en que los impuestos madrileños fuesen exclusivamente hacia la corona<sup>111</sup>, pero parece que, como ya he indicado, también operaba la más o menos implícita equivalencia local en un espacio cortesano homogéneo, en el que, con todo, Madrid iba cobrando protagonismo, especialmente llegado el siglo XVII<sup>112</sup>. El potencial perjuicio para un o unos lugares determinados, se traducía en un beneficio a escala comarcal o regional. Esta idea tiene mayor fundamento si se considera que los acuerdos eran tomados por un órgano colegiado como el Consejo, constituido por oidores de muy diferente origen. Al margen de los medios directos e indirectos que poseía el Consejo para fundar sus decisiones (envío de jueces de comisión, petición de información a los ministros locales), la inmediatez en la respuesta denotaba un hecho adicional, relacionado con la composición del Consejo. La diversidad de origen geo-

---

<sup>110</sup> Jesús Bravo Lozano, *op. cit.*, pp. 263 y 275.

<sup>111</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, *op. cit.*, p. 138, nota 79.

<sup>112</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, "Todos los caminos conducen a Madrid. Los primeros pasos de la centralización de las comunicaciones españolas", *op. cit.*

gráfico de sus miembros convertía en rara la ocasión en que alguno de ellos no poseía un conocimiento directo del lugar en cuestión, que ponía al servicio de la decisión del organismo colegiado del que formaba parte.

La ejecución de Obras Públicas respondía al principio de necesidad, configurándose paulatinamente el de prevención de la misma. Ibáñez de la Rentería lo expresó con mucha claridad, al tocar el asunto de los arbitrios municipales orientados a este fin:

“Las Obras Públicas y los pleitos son los escollos mayores de la economía de la administración de los fondos públicos; no hay a la verdad objeto más digno de la inversión de ellos, en cuanto lo permiten, que las Obras Públicas: ellas son necesarias para el ornato y comodidad del pueblo, animan el ejercicio de las artes nobles, dan ocupación y sustento a los ciudadanos empleados en ellas y procuran el aplauso, amor y veneración del público al Gobierno”.

Pero, continuaba el mismo autor, la ejecución de las obras públicas debía ser acometida con cautela, pues requería una proporción de gasto que podía llegar a comprometer la capacidad económica de los lugares que las promovían. Era una de las razones de la autorización previa atribuida al Consejo Real, en el contexto de la referida continuidad espacial cortesana:

“... pero este mismo beneficio puede ser una causa muy eficaz de la disipación de sus fondos si no se ejecutan con la debida cautela, economía y pureza. Esta razón mueve, a mi juicio, a la superioridad a exigir que se pida su permiso antes de ejecutar las que son de consideración con el debido conocimiento de su convivencia (léase conveniencia) o necesidad y previo examen del plan de ellas”<sup>113</sup>.

#### **4. Exenciones, reservas y Cortes. El espejismo de los “repartimientos en su jurisdicción”**

Las solicitudes de exención fueron más frecuentes cuando era necesario financiar una gran obra, caso de la madrileña Puente Segoviana, encomendada en el seno del Consejo al licenciado Guardiola<sup>114</sup>. Ya la

---

<sup>113</sup> Transcripción del *Discurso sobre el Gobierno Municipal*, de Ibáñez de la Rentería (Siglo XVIII), en Mariano Baena del Alcázar, *Los estudios sobre administración en la España del Siglo XVIII*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1968, pp. 142-143.

<sup>114</sup> Sobre la gran obra del puente de Segovia, cfr. sobre todo Agustín Bustamante García, “En torno a Juan de Herrera y la arquitectura, *Boletín del Seminario de Estudios*

antigua Puente Segoviana, cuyo mal estado, constantes reparaciones y derrumbamiento parcial, por una crecida del “aprendiz de río” (sin duda otro indicio de la referida alteración climática de la época) había motivado el recurso al Consejo del concejo de Madrid. El 7 de mayo de 1565 el ayuntamiento decidió solicitar al Consejo Real licencia para aderezar los puentes de Viveros, Toledo y Segovia. Remitido por el Consejo al licenciado Diego de Espinosa, probable encomendero de las cosas de la villa por entonces, unos días después el corregidor y dos regidores acudieron ante él, para exponerle la situación de los tres puentes, pero la prioridad del miembro del Consejo se orientó hacia la Puente Toledana, dado que, ante la carencia de propios por parte de la villa, les preguntó las localidades que se beneficiaban de ella, tomando así forma la fijación de un repartimiento en veinte leguas a la redonda. Al actuar así, Espinosa no hacía más que continuar el interés del organismo por este puente desde poco después de la instalación de la Corte. Tan solo un mes después, el Consejo emitía provisión real por la que mandaba reparar el Puente de Toledo. Parece que, a los pocos años de la llegada de la Corte, necesitada de consolidación y comodidad, el organismo antepuso la mejora de acceso de los mantenimientos a ella, cuyo canal era principalmente la Puente Toledana, antes que preparar un acceso digno y solemne en la proximidad visual del Alcázar, que habría todavía de esperar unos años. Con todo, ambas eran facetas distintas de un mismo orden policial, a través del que se expandía el gobierno doméstico real. Por la provisión que ordenaba al Concejo tratar la traza, condiciones, pregón y remate de la obra, de 7 de junio de 1565, sabemos que la Puente Toledana estaba “... a mucho riesgo y peligro y derribado un pretil de ella, que con dificultad puede pasar por ella gentes de a pie ni de a caballo, y es tan angosta que no cabe por ella carro ninguno, por la cual vienen a esta nuestra Corte los más bastimentos a cuya causa

---

*de Arte y Arqueología* 42 (1976) pp. 227-250, pp. 235-242, esencial para la atribución definitiva de la obra a Juan de Herrera. También Francisco Íñiguez Almech, “Juan de Herrera y las reformas en el Madrid de Felipe II”, *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo. Ayuntamiento de Madrid* 59-60 (1950) pp. 16-23; Javier Ortega Vidal, “Hacia un catálogo razonable de la arquitectura de Juan de Herrera. Un criterio topográfico”, en VV.AA., *Juan de Herrera, arquitecto real*, Barcelona: Lunwerg, pp. 47-124, pp. 63-65. Los antecedentes, en Mónica Morales Segura; Paz Núñez Martí; Eva Pérez Velasco; Cristina Segura Graño, “Los puentes de Madrid en la Edad Media: construcción y reconstrucciones”, en A. Graciani; S. Huerta; E. Rabasa; M. Tabales, eds., *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Sevilla, 26-28 de octubre de 2000, Madrid: I. Juan de Herrera-SEdHC-Universidad de Sevilla-Junta de Andalucía-COAAT Granada-CEHOPU, 2000, pp. 705-709.

mucha parte de ellos dejan de venir los inviernos, por no poder pasar por el río, y los que pasaren, lo hacen con gran riesgo...”. Pedida por esta razón licencia por la villa para reparar y ensanchar la infraestructura, para permitir el paso de carros, contribuyendo las personas y pueblos que recibiesen provecho, el Consejo secundó la solicitud<sup>115</sup>. Esta atención preferente del Consejo por la Puente Toledana sin duda favoreció el deterioro simultáneo de su homóloga Segoviana, y con ello la decisión de construirla de nuevo mediada la década de 1570, mediante el correspondiente repartimiento.

En tales casos, las contribuciones eran proporcionales a la gran magnitud de la obra y su pago ponía en apuros a los diferentes lugares, además de ser elaborados sin tener en cuenta aquellos que gozaban de la denominada *reserva*, esto es, exención de pago reconocida mediante provisión del Consejo. Así, Miranda de Ebro decía gozar de provisión de 15 de enero de 1583 por la que estaba exenta de contribución en los repartimientos de puentes y calzadas por un periodo de cuatro años, por tener quince puentes que reparar en su término. Pese a ello, había sido incluida en el mencionado repartimiento de la Puente Segoviana por un montante de 4.400 mrs., por lo que suplicó que se hiciese valer su exención, comprometiéndose a reparar sus propios puentes<sup>116</sup>. También fue incluido en él la villa de Matute, que tenía provisión para que por tiempo de seis años, a contar desde el 6 de noviembre de 1582, no contribuyese para puentes en razón de tener en su término uno muy grande que le causaba gran gasto<sup>117</sup>. La villa de Belorado también esgrimió ante el Consejo haber recibido provisión en 1583 que le eximía por un periodo de seis años de contribuir a repartimientos para puentes, por tener seis en su jurisdicción que necesitaban reparo, pese a lo cual le habían sido repartidos 10.560 mrs. para la obra madrileña<sup>118</sup>. En todos los casos, las súplicas fueron remitidas al encomendero, el licenciado Guardiola. La

---

<sup>115</sup> Alfredo Alvar Ezquerro, dir, “Clima, técnica y poderes. Madrid, 1561-1598”, *Revista de Historia Moderna* 23 (2005) pp. 135-184, pp. 153-154 y 168-169 (Provisión Real en apéndice).

<sup>116</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta q[ue] hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Gómez en IX de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 34.

<sup>117</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Liçiñana en ueynte y tres de agosto de 1585 a[ñ]os”, secretario León.

<sup>118</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta q[ue] hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçençiado Juan Gómez en IX de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 51, secretario León y relator Villarroel.

procedencia de estas alegaciones permite por lo demás deducir que la gran dimensión de esta obra hizo necesario fijar un enorme distrito de repartimiento que, como vemos, por el norte llegó hasta el valle del Ebro, mientras que por el sur lo hizo hasta el del Guadalquivir<sup>119</sup>. Por su parte, el lugar de Fuenlabrada, jurisdicción de Madrid, pidió licencia para tomar a censo sobre sus propios los 88.728 mrs. que le habían sido repartidos. El Consejo acordó diligencias<sup>120</sup>, seguramente por tener que afrontar la población al mismo tiempo otro gran repartimiento, el dirigido a sufragar la navegación del Tajo, por un montante de 31.000 mrs., sin propios a los que recurrir e imposibilitado de acudir a los vecinos dada su pobreza. Por ello, en este caso, suplicó licencia para romper y arrendar a labor parte del ejido de Loranca, por un periodo de ocho años<sup>121</sup>. Los efectos de esta presión tributaria se hacían notar en Fuenlabrada todavía cuatro años después, cuando solicitó licencia al Consejo para labrar tierras propias hasta obtener los cuatrocientos ducados tomados a censo para pagar lo repartido para la Puente Segoviana. Pero sin embargo el Consejo se limitó a oír<sup>122</sup>, percibiéndose así las contradicciones del gobierno de orden *oeconómico*.

Por todo lo expuesto, es de comprender que los concejos pugnarán por obtener *reserva* para no formar parte de los repartimientos aprobados por el Consejo para sufragar infraestructuras pontuarias. Fue el caso de la ciudad de Nájera, que en julio de 1585 pidió al Consejo prórroga por cuatro años de la reserva concedida para no contribuir durante dos años en los repartimientos de puentes y calzadas, entre otros, siempre que reparase a su propia costa el puente de esa ciudad sobre el río Naje-

---

<sup>119</sup> Mientras a la ciudad de Córdoba le fueron repartidos 166.500 mrs., a la de Murcia 77.000, María Isabel García Cano, *La Córdoba de Felipe II: gestión financiera de un patrimonio municipal e intervención política de una monarquía supranacional*, vol. I, Córdoba: Universidad de Córdoba/Caja Sur, 2003, p. 585. A su vez, en el Archivo Municipal de Murcia, CAM 790, n° 22, se conserva traslado de la Provisión Real emitida por el Consejo el 1 de junio de 1581 dirigida al corregidor, Francisco de Herrera, ordenándole cobrar el repartimiento hecho en las localidades del reino de Murcia para costear la construcción de los Puentes Segoviana y Toledana (traslado de 27 de junio del mismo año, <http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?METHOD=DETALLE&sit=c.373,m.139,serv,Carmesi&id=3347&v=a>, consultado el 27 de febrero de 2016).

<sup>120</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Liçiñana en ueynte y tres de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 36.

<sup>121</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Fran[cis]co de Uera y Aragón en XII de abril de 1585 años”.

<sup>122</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Laguna en xuii de hebr[er]o de 1589”, número 27.



rilla. Se mandó informar de su estado y del coste de la reparación. Por acuerdo de la ciudad, y declaración de los maestros que tenían a su cargo la obra, pareció que todavía se trabajaba en ella, que se habían levantado dos estribos y faltaban otros ocho, y hacer nuevos arcos y antepechos, en lo que fueron gastados más de 5.500 ducados<sup>123</sup>. Por su parte, el lugar de Pino el Río adujo la reiterada destrucción que las crecidas provocaban en su precario puente de madera para solicitar al Consejo provisión que le eximiera de pagar ni contribuir en reparos ni edificios de otras puentes, por el tiempo que fuese servido fijar<sup>124</sup>. El Consejo se limitó a oír, seguramente por la importancia muy relativa del lugar en el entramado caminero castellano. Pero distinta fue su disposición cuando la merindad de Campoo adujo los más de cien puentes que había en ella con necesidad de reparo, y la destrucción completa del puente de Casasola, para solicitar exención de repartimientos para otros puentes, fuentes y calzadas por un periodo de doce años. La propia inclusión de tal variedad de infraestructuras en una misma partida objeto de exención potencial insinuaba su integración en una misma unidad espacial. En contrapartida, la merindad ofrecía acometer la realización de tales obras a su costa. El Consejo acordó abrir diligencias<sup>125</sup>. Era común, finalmente, que los concejos llegasen a litigar, caso de no ser atendidas sus súplicas de *reserva*<sup>126</sup>.

Pese a la maduración paulatina de un espacio extendido, emanado de la Cámara Real, cuya cohesión derivaba en gran medida de la función articuladora ejercida por los caminos, evidenciada en la profusión de la figura del repartimiento en distritos de muy amplio radio como forma de financiarlos, lo cierto es que conforme avanzó la década de 1580 la concesión de repartimientos tan extensos fue disminuyendo, y se limitaron en mayor medida al término del lugar en cuestión. Las refe-

<sup>123</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Fran[cis]co de Uera y Aragón en primero de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 5. El concejo presentó la provisión de exención que le fue dada, y el acuerdo de la ciudad con información de testigos sobre la necesidad de la reparación y la declaración de los maestros. Fue encomienda del licenciado Laguna, y ejerció como secretario Zabala. Se decidió finalmente que lo llevase ante el Consejo un relator.

<sup>124</sup> AHN. Consejos, leg. 7049, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Laguna en xui de junio de 1588”, número 31.

<sup>125</sup> AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or liçen[cia]do Juan Gómez en 23 de octubre de 1593 a[ñ]os”, número 5.

<sup>126</sup> AHN. Consejos, leg. 41.419, pleito por la petición de exención en el reparto del puente de Medellín en 1608, que afectaba a las villas de Robledo, Quesada, Coria, Villarta, Membrilla y Manzanares, entre otras.

ridas solicitudes de exención debieron hacerse muy frecuentes, y ello llevó al Consejo a mostrarse más restrictivo ante ellas. En ello influyeron, además, sendas solicitudes realizadas por el reino en Cortes, en las asambleas de 1586-88 y 1588-90. La actitud de la mayoría del reino respecto a la cuestión se hizo ya visible el 16 de febrero de 1587, en torno a la solicitud realizada por la ciudad de Salamanca, para lograr el apoyo de la asamblea al repartimiento para la fábrica del puente de Coria sobre el río Alagón. La actitud de los procuradores varió entre la mayoritaria oposición a conceder su apoyo y la cerrada defensa de los salmantinos, que subrayaron la necesidad que la ciudad tenía de la infraestructura para su adecuado abastecimiento, junto a una posición intermedia que revelaba la escasa reflexión que solía acompañar tales solicitudes de reparación o construcción de puentes. Así, Lázaro de Quiñones, procurador por León, indicó que el origen de la solicitud de Salamanca fue el capricho del río en hacer la madre por un lugar que dejaba sin objeto el puente, por lo que afrontar el encauzamiento del río era más lógico que construir otro puente sobre el nuevo curso, para añadir una afirmación repetida con frecuencia en las solicitudes de los diferentes lugares al Consejo: "... que de ordinario acontece remediarse con poco en los principios lo que después con mucha costa y dificultad se puede hazer". Atendida esta prioridad, abogó sin éxito porque el reino otorgara su apoyo "como bien universal que es esto de las puentes"<sup>127</sup>.

La solicitud de Salamanca tuvo un resultado contrario al pretendido, pues el reino incluyó entre las peticiones elevadas al rey a la conclusión de esa asamblea una muy bien fundamentada, contraria a la figura del repartimiento para puentes. Desde su mismo inicio, la petición insinuaba las irregularidades que solían acompañarla. La proliferación de repartimientos para puentes en términos de quince y veinte leguas de contorno había venido a ser una "continua contribución muy dañosa y perjudicial a todos, y las más de las vezes impertinente", dado que se tendía a sustituir la intervención mínima, conservadora y suficiente, por la propuesta de erección de un nuevo puente, al disponer de un presupuesto de costa ajena, y en connivencia con los artífices que iban a realizar la obra. Por ello, solicitaron al rey que tales repartimientos fueran

---

<sup>127</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior. Tomo Octavo. Contiene la parte primera de las actas de las Cortes que se juntaron en Madrid el año de 1586 y se alzaron en el de 1588*, Madrid: Imprenta del Banco Industrial y Mercantil, 1866, pp. 263-266. Capítulo XXIX.

concedidos con suma restricción, y que las provisiones de diligencias emitidas a tal fin incluyesen la audiencia previa de los lugares repartidos ante la justicia del lugar donde se realizase la obra, para realizar las alegaciones pertinentes. A su vez, los repartimientos debían ser elaborados con mayor precisión, pues solían errar en lo relativo a la capacidad contributiva de los lugares menores sometidos a las cabezas de comarca, por lo que se solicitaba también que estas se encargasen de la distribución precisa de la cantidad señalada para el conjunto de sus términos. Para evitar el mal uso del dinero recaudado y el enriquecimiento ilícito de los oficiales y depositarios, se abogaba asimismo porque el corregidor o gobernador del lugar donde se realizase la obra, o el más cercano si carecían de él, fiscalizase anualmente las cuentas y el desarrollo de las obras, y enviase relación de todo ello al Consejo. También deberían impulsar una ejecución ágil de las obras. La respuesta real mostró, en principio, sensibilidad hacia lo solicitado, pues Felipe II ordenó que el Consejo emitiese provisiones a los corregidores para que hiciesen información sobre lo advertido en la petición en su jurisdicción y la remitiesen al organismo<sup>128</sup>. Sin embargo, a juzgar por el sesgo que tuvo la materia en la siguiente asamblea de Cortes, convocada seguidamente, no parece que el Consejo, sumido por entonces en una creciente carga de atribuciones gubernativas que no conseguía compatibilizar, actuase conforme a lo concedido por el rey.

En ella, el reino acordó el 1 de junio de 1588 que los procuradores Gonzalo López de Polanco y Don Pedro González de Hozes elaborasen un memorial para representar al rey los grandes inconvenientes de los repartimientos para puentes. Poco después, los comisarios presentaron ante las Cortes una petición sobre el particular para el Consejo firmada por el licenciado Pereyra, y se decidió que la entregasen al organismo<sup>129</sup>. El 5 de diciembre de 1589, a los dos comisarios inicialmente nombrados, se añadió Íñigo López, al tiempo que se acordaba que, de

---

<sup>128</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Noveno. *Contiene la parte segunda de las actas de las Cortes que se juntaron en Madrid el año de 1586 y se alzaron en el de 1588*, Madrid: Imprenta y fund. De los hijos de J.A. García, 1885, pp. 417-419.

<sup>129</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Décimo, *Contiene la parte primera de las Actas de Cortes que se juntaron en Madrid el año 1588 y se acabaron en el de 1590*, Madrid: Imprenta y Fund. De los Hijos de de J. A. García, 1886, pp. 112 y 167

ser necesario, los diputados del reino se sumasen a la consideración de la materia. La razón de tanta atención la hallamos en el siguiente acuerdo de la asamblea al respecto. El Consejo no había cumplido lo contenido en el capítulo XXIX de la anterior convocatoria de Cortes y, por ello, el 13 de julio de 1590 el reino acordó dar petición en el organismo, para que fuesen enviadas las provisiones mencionadas en él. Finalmente, el capítulo LII de la nueva asamblea insistió en lo contenido en el XXIX de la anterior. La respuesta real insinuaba que, pese a no dar curso a tales provisiones, el Consejo sí había tomado alguna prevención<sup>130</sup>, consistente principalmente, de acuerdo con el contenido de los acuerdos en consulta que vamos a referir a continuación, en la restricción del término de los repartimientos concedidos a la jurisdicción propia de cada lugar. Ante lo referido, es importante destacar que, pese a esta reducción de términos, Rey, Consejo y Cortes compartían una visión en la que tales infraestructuras eran consideradas hitos para la cohesión de un espacio superior al que no parece desacertado atribuir la condición de cortesano.

Los alegatos de ambas asambleas representaban tan sólo un eslabón más, quizá el más articulado, de una reticencia continua de las Cortes hacia el sistema del repartimiento, mostrado, por ejemplo, ya en 1537, y nuevamente expuesto en 1593 o 1622. Visto el escaso éxito de las anteriores peticiones, un memorial presentado en Cortes el 22 de febrero de 1593 fue más taxativo a la hora de denunciar los vicios del sistema del repartimiento, basado para su autor en premisas falsas, como el provecho de una extensa zona, o el número de localidades repartidas. Los errores en la fijación del repartimiento conducían a la insuficiencia de la cantidad recaudada, las conocidas *quiebras*, al tiempo que siempre existían motivos para solicitar mejoras en la obra adjudicada. Pretexto en muchas ocasiones para el enriquecimiento ilícito, la calidad de la construcción era tan deficiente que no tardaba en socavarse, y pronto se repetía el proceso. Por todo ello, la asamblea de 1592-1598 insistió en que el Consejo fuese absolutamente restrictivo a la hora de conceder licencias de construcción o reparo de puentes y que, caso de ser conce-

---

<sup>130</sup> “A esto vos respondemos, que en el nuestro Consejo se ha proveído lo que ha convenido en lo que por esta vuestra petición suplicáis, y mandamos se haga aquí adelante”, Capítulo LII, *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Undécimo, *Contiene la parte segunda de las Actas de las Cortes que se juntaron en Madrid el año 1588 y se acabaron en el de 1590*, Madrid: Establecimiento Tipográfico “Sucesores de Rivadeneyra”, 1886, p. 562. También pp. 147 y 428.

didadas, la localidad solicitante fuese repartida con una parte elevada del total de la obra, el reparto entre el resto de las localidades fuese justo, conforme a sus vecinos, y fuesen entregadas fianzas por parte de los oficiales<sup>131</sup>. En la misma línea, otro memorial presentado en Cortes el 22 de febrero de 1622 afirmaba abiertamente que la mayor parte de las obras de puentes eran superfluas, y respondían a intereses particulares de vecinos poderosos, receptores, depositarios, e incluso los jueces y escribanos encargados de la administración<sup>132</sup>. Los trabajos de Vela Santamaría y Bravo Lozano muestran la continuidad esencial del sistema a lo largo del siglo XVII. Pero volviendo al señalado capítulo de Cortes de 1588, condensó con gran precisión los vicios del sistema, el rey en su respuesta se mostró receptivo hacia su contenido y, si bien no se estipuló lo solicitado por el reino, el Consejo adaptó su actuación a ello.

En la consulta de 10 de julio de 1587 se aprecia que las villas de Castroponce y Vega de Rioponce suplicaron de haberseles dado licencia de repartimiento, para reparar sus respectivos puentes sobre el río Valderaduey, en el perímetro de su propia jurisdicción, como también hizo en su caso la villa de Montenegro, sin rectificar el Consejo su acuerdo<sup>133</sup>. En la de 17 de febrero de 1589 era el lugar de Osma, tierra de la villa de Valdegovia la que ganaba diligencias para su jurisdicción tras haber solicitado licencia para repartir el coste de reparación de dos puentes muy arruinados sobre el río Lomacillo. Como sucedió, también, en el caso de la villa de Boecillo de Valderaduey<sup>134</sup> o, finalmente, en el

---

<sup>131</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Duodécimo, *Contiene las de Madrid, comenzadas en 1592 y terminadas en 1598*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1887, pp. 346-347; Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII: un gravamen oneroso y desconocido”, *op. cit.*, pp. 166-167.

<sup>132</sup> Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *op. cit.*, p. 264.

<sup>133</sup> AHN. Consejos, leg. 7048, “Memorial de la consulta que hizo el S[eñ]or Fran[cis]co de Uera y Aragón biernes diez de julio de 1587 a[ñ]os aunque Su Mag[esta]d estaua aquí no tubo consulta por su indisposición”, números 70, 71 y 89. En la misma situación se vio unos años después la villa de Aranda de Duero, AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Morillas en XIX de hebrero de 1593 a[ñ]os”, número 25, secretario Mármol.

<sup>134</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Laguna en xiii de hebr[er]o de 1589”, números 4 y 43.

de la ciudad de Coria<sup>135</sup>. La disposición de un amplio y rico término hizo menos gravoso, con todo, la emisión de tales provisiones de diligencias para la propia jurisdicción, como fue el caso de Córdoba. Adujo la necesidad de concluir un puente sobre el río Benzabar, y de acometer reparos en el de Alcolea sobre el Guadalquivir, respectivamente a siete y dos leguas de la ciudad por el camino de Sevilla, para solicitar repartimiento general con tal fin. En el contexto anterior, el espacio servido y lo estratégico de la situación de tales infraestructuras probablemente hubiese significado la emisión de una provisión de diligencias sin restricciones. En este caso, era evidente que, como señalaba el concejo, ambos puentes “son en bien general y benefiçio de los que uan a Castilla, Andalucía y otras partes”, y por ello habían solicitado una provisión así, sin conseguirlo<sup>136</sup>. Semejante fue el caso de la localidad riojana de Navarrete, quien solicitó licencia de repartimiento para sufragar el coste de mantenimiento de tres puentes en el camino real que pasaba por ella, obteniendo sólo provisión de diligencias en su jurisdicción<sup>137</sup>. De modo que la unicidad de un territorio de orden supralocal perdió coyunturalmente consistencia, al aplicar el Consejo límites de orden espacial al distrito de los repartimientos.

Por otra parte, hubo otro ámbito en Castilla en el que la intervención del Consejo, en cuanto a impulso y legalización de obras camineiras, se perfilaba de forma indirecta o delegada, como fue el reino de Galicia. Sus poblaciones, como todas las castellanas, tenían el derecho de recurrir al rey en cuestiones relativas a la tutela de orden *oeconómico* como podía ser el cuidado de la red viaria, pero la implementación de las medidas dirigidas a su conservación y buen estado eran ejecutadas por la Audiencia, quedando reservada al Consejo una función supervisora de su actuación cuando esta era deficiente, a petición de los lugares del reino<sup>138</sup>. Por lo tanto, más que a cuestiones de índole jurisdiccional,

---

<sup>135</sup> AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Gasca de Salazar en xui de sep[tiembr]e de 1593 a[ñ]os”, secretario Gallo. Pedía licencia para treinta leguas en contorno.

<sup>136</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or liçen[cia]do Juan Gómez en dos de junio de 1589 a[ñ]os”, número 54, secretario Mármol.

<sup>137</sup> AHN. Consejos, leg. 7051, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or licen[cia]do Ueltrán de Gveuara en 25 de mayo de 1590 a[ñ]os”, número 33, secretario Camargo.

<sup>138</sup> La peculiaridad jurisdiccional de la Audiencia de Galicia, aludida en Ofelia Rey Castelao, *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*, La Coruña: Universidad de Santiago, 1995, pp. 18-19.

esta división de tareas respondía, sobre todo, a las peculiaridades geográficas propias de lejanía y aislamiento del territorio gallego. Lo dicho se aprecia en el caso de la villa de Puente de Eume, quien puso en conocimiento del Consejo que había hecho relación ante el regente y alcaldes mayores del reino de Galicia de la destrucción sufrida por el puente de Momferral por la crecida del río Mandeu y el consentimiento prestado por varios concejos para serles repartida la cantidad equivalente a la reparación. Ordenadas diligencias por la Audiencia, por las que constaba la veracidad de lo aducido, sin embargo la licencia de obra tardaba en ser emitida, por lo que suplicaban al Consejo para que la primera mandase reparar el puente y hacer el remate y repartimiento correspondiente. El Consejo remitió a la villa al regente y alcaldes mayores de la Audiencia<sup>139</sup>. Por su parte, la justicia y regimiento de la tierra de Beas pidió provisión para que el regente y oidores de la Audiencia rematasen la obra de un puente sobre el río Ulla, y repartiesen su coste entre los lugares que se aprovechaban de él, ante las diligencias realizadas por ella misma, de acuerdo con un requerimiento del Consejo a solicitud de la propia tierra de Beas en 1575. Por ellas, constaba que el gran caudal del río había derribado dos arcos del puente, muy antiguo, por lo que convenía que se hiciesen los arcos, baluartes, estribos y tajamares necesarios por un importe de 2.000 ducados, que la tierra no podía sufragar con sus propios, si bien las ciudades de Santiago, La Coruña y Tuy, entre otros lugares, recibían aprovechamiento de él, por lo que apoyaron la solicitud de Beas de proceder al repartimiento. El Consejo se limitó en esta ocasión a instar su ejecución a la Audiencia<sup>140</sup>.

Al margen de la fijación coyuntural de los referidos repartimientos en la propia jurisdicción, y de esta actuación de la Audiencia de Galicia tutelada por el Consejo, una reiterada exención factual -que con todo habría de ser contrastada con aquellas ocasiones en las que determinado espacio sí participó eventualmente en ellos-, contribuyó a la construcción de un estatus que terminó siendo tomado como derecho foral, caso de Guipúzcoa. Un ejemplo de tal exención concreta fue el relativo a la construcción del puente de la Maza, en San Vicente de la Barquera, uno de los más largos del Renacimiento español. El repartimiento de 1592 fijaba un contorno de treinta leguas, “con que no se repartiese a las pro-

---

<sup>139</sup> AHN. Consejos, leg. 51.364, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do don Fernando Nyño de Gvevara en tres de agosto 1582 a[ñ]os”.

<sup>140</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Ximénez Ortiz en quatro de mayo de 1584 a[ñ]os”.

vincias de Guipúzcoa y Bizcaya y reyno de Galicia, para el dicho efecto, mrs. algunos”<sup>141</sup>. El capítulo IX de la *Nueva Recopilación de los Fueros de Guipúzcoa*, de 1696, trataba sobre “Que los de la Provincia de Guypúzcoa no contribuyan en el edificio, y en el reparo de las puentes de estos reynos”, pero a lo largo de su texto no se mencionaba ninguna disposición regia que amparase un derecho foral, y tal situación se argumentaba con la mera enunciación de una serie no muy amplia de casos concretos de exención, probablemente como resultado de litigios planteados por el territorio ante el Consejo<sup>142</sup>. No obstante, es necesario advertir que estas apreciaciones se realizan sobre un número limitado de pruebas que necesita ser ampliado.

En otras ocasiones, la construcción o reparación de un puente no dependió de la fijación de un repartimiento. En consulta de 22 de marzo de 1585 Burgos suplicó echar sisa sobre la venta de vino para financiar la reparación de su propio puente sobre el río Arlanzón, consistente en construir en él unas manguardas, y aderezar todos los caminos por los que se accedía a la ciudad, equivalente todo ello a 646.000 mrs.<sup>143</sup>. El Consejo accedió. A su vez, la villa de Villamayor de Campos solicitó sisa temporal sobre la carne para sufragar la reparación de un puente de

---

<sup>141</sup> *Apud* Ignacio González Tascón, *Felipe II, los ingenios y las máquinas. Ingeniería y Obras Públicas en la época de Felipe II, op. cit.*, p. 57.

<sup>142</sup> “Por quanto muchas vezes sucede el haverse de edificar, o reparar nuevamente algunas puentes, en diferentes partes, y lugares de los Reynos de Castilla, y para ello se acostumbra repartir la costa entre todos los que se consideran interesados en el uso, y servicio de tales puentes, y algunas vezes han intentado los ministros que cuydan por orden de Su Magd. del edificio y reparo de ellas, que algunos lugares de esta provincia concurren con la porción de costa que se les ha querido repartir, y sobre ello ha avido muchas declaraciones, por las quales se expresa, no deberse repartir a los de esta provincia cosa alguna para semejantes fábricas y reparos. Ordenamos y mandamos que en este capítulo se ponga la razón de todas las puentes que se han fabricado en diferentes partes de Castilla, desde el año de mil y quinientos y setenta y dos a esta parte, sin costa alguna de esta Provincia, aunque se intentó imponerla, por averse ella defendido, en fuerza de su Fuero y libertad, y declarádose por el Consejo Real, y por los ministros comisarios de él no deberse incluir a la Provincia, y a los de ella en el repartimiento general, que se dispuso para los dichos edificios y reparos”, siguiendo la relación de casos aducidos, *Nueva Recopilación de los Fueros, Privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órden[es] de la muy noble y muy l[ea]l provincia de Guipúzcoa*, Impresa en Tolosa por Bernardo de Ugarte Impresor de la misma Provincia, Año de 1696, p. 238.

<sup>143</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Lic[encia]do Núñez de Boórques en XXII de março de 1585”, número 49. Si en el primer caso se ordenaron “Dilig[encia]s y quantas”, en el segundo “Dilig[encia]s”.



pedra y dos pontones reedificados a su costa “y de pres[en]te están muy deterioradas que si no se reparan siempre se bendrán a caer y son muy pasageras”, petición asimismo atendida por el Consejo<sup>144</sup>. La villa de Boceguillas cifró en 2.000 ducados el coste de la reconstrucción de dos puentes situados en el camino real de Madrid a Burgos. Para sufragarla, propuso al Consejo echarlos en sisa sobre los mantenimientos, salvo el trigo y pan cocido, ante lo que el organismo acordó abrir diligencias<sup>145</sup>. Por su parte, la ciudad de Gibraltar adujo el pésimo estado de algunos caminos de su término para suplicar al Consejo le permitiese repararlos de la renta procedida de la Dehesa del Carril, previamente señalada para baja de las carnicerías. El Consejo, igualmente, concedió la elaboración de diligencias y cuentas<sup>146</sup>. En otras ocasiones, la sisa fue el expediente escogido por el Consejo para financiar la reparación de un puente en lugar del repartimiento, propuesto por Valladolid para conseguir los 7.000 ducados que importaban los daños hechos por la crecida del Pisuerga en el puente de la ciudad<sup>147</sup>. Otro ejemplo fue la provisión del Consejo al concejo de Bayona otorgándole licencia para repartir 2.500 ducados por sisa en los mantenimientos durante cinco años, para sufragar los gastos de reparación de unas fuentes, un puente y unas torres<sup>148</sup>. A su vez, el concejo y vecinos del lugar de Canales, jurisdicción de Medinaceli, dijeron pasar en sus cercanías el río Blanquejo, de buen caudal, en camino muy pasajero para el reino de Aragón. Tan costoso era vadearlo, que se habían ahogado algunas bestias, por lo que mostró al Consejo su deseo de construir un puente, para cuya financiación, calculada en mil ducados, suplicó se le diese licencia para arrendar parte de una dehesa propia en cantidad de cien reales, por un periodo de diez años. El Consejo acordó abrir diligencias<sup>149</sup>.

---

<sup>144</sup> AHN, *Ibidem*.

<sup>145</sup> AHN. Consejos, leg. 51.363, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Mardones en XUIIIº de hebrero de 1583 a[ñ]os”, número 21.

<sup>146</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Laguna en xuii de hebr[er]o de 1589”.

<sup>147</sup> AHN. Consejos, leg. 51.363, “Consulta que hizo en ausencia de Su M[a]g[es]t[a]d el S[eñ]or lic[en]cia]do Don Pedro Portocarrero en Madrid IIII de hebrero MDLXXXIII”.

<sup>148</sup> José García Oro-María José Portela Silva, *Bayona y el espacio urbano tudense en el siglo XVI: Estudio Histórico y Colección Diplomática*, Santiago de Compostela, 1995, pp. 329-330.

<sup>149</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Chumacero de Sotomayor en XXI de junio de 1585”, número 14, secretario Zabala.

Otro de los expedientes financieros propuestos por los municipios para financiar sus infraestructuras fue la obtención de licencias para endeudarse. Consta que para afrontar la costosa obra del puente de Arce, el concejo de Santander tomó sobre sus rentas y propios 1.000 ducados de censo al quitar por licencia contenida en Provisión Real de 2 de agosto de 1572, a los que se añadieron otros 1.800 por otra de 26 de noviembre del mismo año. Para 1578, la cantidad adeudada por esta razón alcanzaba 1.891.000 mrs. de principal y réditos que los regidores habían afrontado con ejecuciones judiciales y cárcel. Por ello, una nueva provisión del Consejo de 24 de septiembre de ese año autorizó al concejo a imponer dos maravedíes de sisa en cada azumbre de vino, y uno en cada libra de carne y vaca<sup>150</sup>. En el caso de la ciudad de Toro, pidió licencia para tomar un censo por un importe de 8.000 ducados. De la provisión de diligencias acordada por el Consejo constó que con ellos se pensaba pagar una torre en el puente de la ciudad sobre el Duero, ampliar la cárcel con un mesón aledaño que era necesario adquirir, finalizar las casas de ayuntamiento, casa de la justicia y casa del pescado y, por último, empedrar la plaza mayor, sin disponer de propios con los que afrontar tales obras<sup>151</sup>.

## 5. El Gobierno doméstico extendido inmediato. Las jornadas reales

Hasta aquí hemos visto una cohesión implícita, mediada, que insinuaba con gran claridad el valor de los caminos como vector de expansión del gobierno doméstico regio. No sólo por la función mediadora ejercida genéricamente, como estamos viendo, por el Consejo. Su intervención en la dimensión *oeconómica* del rey tuvo evidencia en especial al recoger las quejas de los lugares afectados por acuerdos de la Junta de

---

<sup>150</sup> Manuel Vaquerizo Gil-Rogelio Pérez Bustamante, *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander...*, *op. cit.*, pp. 212-216 y 217. Cuando el río Pas bajaba con gran crecida solía arrastrar el puente y derribarlo parcialmente, siendo necesarias reparaciones que siempre se mostraban frágiles ante nuevas avenidas. En 1585 se solicitó licencia al Consejo para acometer obra de mayor fundamento, y como respuesta libró provisión real el 4 de junio, que ordenaba elaborar la traza y poner en pregón la obra, que finalmente ganó Bartolomé de Hermosa, Matilde Camus, “Extracto de los documentos que hablan de la construcción de la Puente de Arce (1585-1595)”, *XL aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, vol. 2, Santander: Institución Cultural de Cantabria del Patronato José M<sup>a</sup> Quadrado del CSIC, 1976, pp. 65-74.

<sup>151</sup> El corregidor emitió parecer favorable, pero el Consejo prefirió decidir la cuestión con Su Majestad, AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[est]ad el S[eñ]or licen[cia]do Ximénez Ortiz en quatro de mayo de 1584 a[ñ]os”.

Policía<sup>152</sup>. Si la policía, conceptualmente, era la forma jurídica que articulaba tal gobierno doméstico regio extendido más allá del estricto límite de la Casa Real<sup>153</sup>, parcialmente gestionado en forma de Junta, la posición del Consejo en tal entramado quedaba reforzada por su capacidad para entender de tales alegaciones, entre los acuerdos dirimidos en Consulta de Viernes. En concreto, la solicitud de Guadalajara de repartir en su tierra los 30.000 mrs. que previamente había repartido entre sus vecinos, para pagar la cantidad que le había fijado la Junta de Policía para empedrar el puente de Viveros. Y la de Alcalá para echar en sisa los 50.000 que le había repartido la citada Junta para el mismo efecto<sup>154</sup>.

Con todo, existía un contexto en el que el mencionado gobierno doméstico regio ampliado abandonaba la dimensión metafórica que vengo tratando. El conjunto de significados implícitos hasta ahora expuesto podía ofrecer dificultades de comprensión para el súbdito, pero este inconveniente quedaba mitigado cuando la Corte recuperaba movilidad, y el rey iniciaba una *jornada*. En tales circunstancias todo el código cortesano se hacía tangible para aquellos súbditos habitualmente alejados del lugar más continuo de la permanencia real. Estos entraban entonces en contacto con el ceremonial, las prácticas, el ejercicio jurisdiccional y gracioso propios de la persona real, adaptados eso sí en cuanto a dimensiones a las características propias de un determinado desplazamiento real. Con tales ocasiones, los caminos y el cuidado viario que demandaban representaban la trama material que posibilitaba la inmediatez del gobierno doméstico ampliado a cargo del rey. Lo planteado lleva a reservar para nueva ocasión el trato *in extenso* del rico complejo semántico de las *jornadas* reales, entre otros muchos aspectos en cuanto a su fundamento caminero y pontuario, limitándome aquí a adelantar aspectos que permiten deducir la dimensión claramente cortesana cobrada por caminos y puentes en un contexto de estabilidad regia.

---

<sup>152</sup> Su Cédula de constitución, entre otras fuentes, en Alfredo Alvar Ezquerro, dir., y equipo, "Clima, técnica y poderes. Madrid, 1561-1598", *op. cit.*, pp. 170-173, 4 de mayo de 1590.

<sup>153</sup> Jesús Vallejo Fernández de la Reguera, "Concepción de la Policía", *Cuadernos de Derecho Judicial* 7 (2008) pp. 115-144.

<sup>154</sup> En ambos casos el Consejo se limitó a oír, AHN. Consejos, leg. 7054, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Morillas en XIX de hebrero de 1593 a[ñ]os", números 1 y 2.



## COCHES Y CABALLOS DE LOS PRÍNCIPES DE LA IGLESIA: NOTAS DE MOVILIDAD Y DISTINCIÓN DEL ALTO CLERO EN ITALIA (SIGLOS XVI-XIX)

Paolo COZZO

*Università di Torino. Dipartimento di Studi Storici*

El día 8 de diciembre de 1973, como manda la tradición en aquel día consagrado a la Inmaculada, el papa acudió a homenajear a la estatua de María erigida en Plaza de España por Pio IX en el año 1857<sup>1</sup>.

En cambio, aquel año (año de “austeridad”: la falta de recursos petrolíferos había obligado al gobierno italiano a adoptar drásticas medidas de ahorro energético, como la prohibición de circulación de los vehículos a motor los domingos y los días festivos<sup>2</sup>), el papa Montini se fue a Plaza de España en coche<sup>3</sup>. Fue aquella la última vez que el romano pontífice usó aquel instrumento de transporte que, a partir del siglo XVII y hasta el primer cuarto del siglo XX (Pio XI fue, en efecto, el

---

<sup>1</sup> Tommaso Caliò, “Santità antiunitaria nella Roma di Pio IX”, en *L'Italia e i santi: riti e devozioni nella costruzione dell'identità nazionale*, Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2017, pp. 243-267, pp. 256-257.

<sup>2</sup> Vittorio Ianari, “L'Italia e il Medio Oriente: dal «neoatlantismo» al peace-keeping”, en *L'Italia repubblicana nella crisi degli anni Settanta*, 1, *Tra guerra fredda e distensione*, ed. Agostino Giovagnoli, Silvio Pons, Soveria Mannelli: Rubettino, 2003, pp. 383-395, p 393.

<sup>3</sup> “Il papa all'Immacolata su un calessino scoperto”, *La Stampa*, 8 de diciembre de 1973, p. 10: «La visita di Paolo VI a Piazza di Spagna in carrozza si è voluta inquadrare nel clima creato dalle restrizioni petrolifere». El periódico de Turín puso la fotografía del papa en coche (bajo el titular “Anche il papa rinuncia all'auto”) en su portada.

primer papa en adoptar los automóviles por sus desplazamientos<sup>4</sup>), fue el predilecto por los sucesores de San Pedro.

Para darse cuenta de ello es suficiente mirar algunas imágenes de los pontífices del siglo XIX y de principios del siglo XX. Testimonian cómo el coche (en una época en la que “la carroza era un prodotto assolutamente perfetto: comoda, elegante, raffinata funzionale anche per lunghi viaggi”<sup>5</sup>) se introdujo en la iconografía del papado hasta inducir a un poeta de la mitad del siglo XIX, como Giuseppe Gioacchino Belli, a creer que nunca los soberanos pontífices habrían podido preferir sobre los tradicionales coches a caballo aquellos traccionados por las nuevas máquinas de vapor, porque «Si ffussi buona, er Papa saría er primo de mette ste carrozze a ccasa sua»<sup>6</sup>.

Sabemos que el tiempo habría corregido a Belli. La importancia de aquel binomio (coche a caballo – papa), desde su punto de vista, debía ser extendido a todos los príncipes de la Iglesia (es suficiente recordar otra poesía suya, titulada «La carroza d' un cardinale»<sup>7</sup>). Sabemos que esta relación caracterizó buena parte de la Edad Moderna, ya que -como veremos- desde el inicio del Seiscientos, los coches se convirtieron en el medio de transporte predilecto en la corte romana. Sólo un siglo antes, en el 1564, Pio IV intervino en consistorio para exhortar a los cardenales -Gaetano Moroni nos recuerda en su *Diccionario de erudicion historico-ecclesiastica*- «a no prevalerse de coches introducidos en aquel tiempo por algunas damas, pero continuar cabalgando con aquella majestad eclesiástica que mucho había sorprendido y gustado al emperador Carlos V, el cual, después de su vuelta de Roma a España, había dicho que la cosa que a él más le gustó en la capital del cristianismo fue la cabalgata con que los cardenales fueron a las capillas y a los consistorios»<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Pier Luigi Bassignana, «Belve d'acciaio o ronzino a quattro ruote?», en Pierluigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, ed. *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino: Bollati Boringhieri, 1998, pp. 63-85, p. 75.

<sup>5</sup> Donatella Biffignardi, “Architettura in azione. L'arte carrozziera dalle carrozze a cavalli alle automobili”, en *Carrozze regali. Cortei di gala di papi, principi e re (Reggia di Venaria. Citroniera Juvarriana, 28 settembre 2013 – 2 febbraio 2014)*, Milano: Silvana Editore, 2013, pp. 88-95, p. 88.

<sup>6</sup> Giuseppe Gioacchino Belli, “Le carrozze a vvapore” (15 de noviembre de 1845), en *I sonetti*, III, ed. Giorgio Vigolo, Milano: Mondadori, 1952.

<sup>7</sup> Giuseppe Gioacchino Belli, *I Sonetti*, op. cit. II, , 1206 (9 de febrero de 1833).

<sup>8</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, Venezia: Tipografia Emiliana, 1841, p. 116.

A través de esta apelación del papa Giovanni Ángelo Medici, podemos deducir que a mediados del siglo XVI los coches estaban difundiendo con gran rapidez y capilaridad en la Urbe, hasta provocar que el papa tuviera que poner freno a esta novedad que, sabemos, ya fue introducida en el siglo XV. La llegada de los coches no afectó inicialmente la primacía del caballo, que siguió representando el medio esencial de la movilidad del pontífice y de los príncipes de la Iglesia. El empleo del caballo por parte de los papas y cardenales tuvo, por lo demás, una tradición antiquísima, que hundió sus raíces en la Edad Costantiniana.

Los primeros testimonios parecen remontarse al siglo IV, cuando el papa Silvestre hizo su entrada en Roma sobre un caballo blanco, cuyas riendas fueron sujetas por el emperador Costantino (esta, al menos, es la imagen que ha sido transmitida desde el siglo XIII por una pintura de la basílica romana de los Santi Quattro Coronati)<sup>9</sup>. Sucesivamente, a caballo habrían ido el papa Damaso, el papa Leon Magno, que, justamente sobre su caballo, en el 452, se encontró con Atila y lo paró, salvando Roma de su furia (así, al menos, lo representó Rafael en los apartamentos de Julio II en el Vaticano), el papa Alejandro III (representado por Spinello Aretino, junto al emperador Federico Barbarroja y al doge de Venecia, de vuelta a Roma en el 1178), hasta llegar ya al papa Julio II<sup>10</sup>.

Que el “papa guerrero”<sup>11</sup> quisiera desplazarse a caballo es cosa sabida. Moroni, en su *Diccionario*, describe por ejemplo un viaje efectuado por el papa Della Rovere, siempre a caballo, en sus posesiones del Lazio, entre septiembre y octubre de 1505: Nepi, Civita Castellana, Viterbo, Fabrica, Caprarola, Tolfa, Ostia, para volver después a la Urbe, «precedido por el SS. Sacramento, el papa cabalgando con los cardenales»<sup>12</sup>.

El binomio papa-caballo, que, en el caso de Julio II, tuvo una particular relevancia, no tiene que asombrar considerando que justamente al caballo fue vinculada una de las ceremonias más significativas de la majestad pontificia. Hablamos, naturalmente, de la cabalgata (*equitatio*), ceremonia por la que el nuevo pontífice tomaba posesión de su Iglesia (la basílica de San Juan de Letrán). Parece que la cabalgata fue

---

<sup>9</sup> Sandro Barbagallo, “Mule, cavalli, lettighe e... carrozze: il trasporto dei pontefici nei corsi dei secoli”, en *Carrozze regali*, op. cit., pp. 32-40, p. 32.

<sup>10</sup> *Op. cit.*, pp. 33-34.

<sup>11</sup> Massimo Rospocher, *Il papa guerriero. Giulio II nello spazio pubblico europeo*, Bologna: Il Mulino, 2015.

<sup>12</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 97, Venezia: Tipografia Emiliana, 1860, p. 148.

introducida en tiempos de Leon III, primer papa que, en el 795, fue coronado. Suspendida durante el periodo avignonés, fue de nuevo introducida tras el regreso de los papas a Roma; la última cabalgata de la posesión tuvo lugar en 1769, con el papa Clemente XIV<sup>13</sup>.

El recorrido, partiendo de plaza de San Pedro, se desarrollaba en el corazón de la Urbe: el Borgo, Puente Sant'Angelo, la Chiesa Nuova, Sant'Andrea della Valle, piazza del Gesù, Via Capitolina, el Capitolio, el Campo vaccino (el Foro Romano, entonces lugar de dehesa donde pastaban los animales), hasta a llegar al Laterano.<sup>14</sup> El caballo del papa (que, normalmente, era blanco), estaba en centro de un sistema de símbolos e imágenes, cuyo fin era enfatizar el prestigio de la Sede Apostólica y la supremacía del romano pontífice dentro de la *Res publica christiana*<sup>15</sup>. En la Edad Media este intento se concretó en gestos ceremoniales de fuerte relevancia política.

Después de la coronación celebrada por el papa, el emperador, con el manto y la corona en la cabeza, le sujetaba el estribo al pontífice y, después de algunos pasos, él también montaba a caballo: las dos máximas autoridades del Occidente cristiano cabalgaban juntas de San Pedro hasta Castel Sant'Angelo, donde por fin se despedían. El mensaje simbólico de esta cabalgata, que iniciaba con el emperador en calidad de palafrenero del papa, fue evidente: enfatizar la condición vasallática del primero respecto al segundo<sup>16</sup>. No puede asombrar que esta ceremonia, evocadora de sugerencias de sabor medieval, se haya mantenido hasta 1530, cuando se practicó por última vez con ocasión de la coronación de Carlos V, y no en Roma, sino en Bolonia<sup>17</sup>.

La ruptura de la *res publica christiana*, acaecida justamente bajo el imperio de Carlos V, también supuso el fin de un ritual que, en la Edad Moderna ya pareció anacrónico. Sin embargo, sabemos que en la corte de Roma otros antiguos rituales basados en el caballo y dotados de aná-

---

<sup>13</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, pp. 291-295.

<sup>14</sup> *Descrizione del treno e ceremonie con le quali i sommi pontefici sogliono prendere il solenne possesso nella Basilica Lateranense in forma pubblica ; coll'aggiunta di simile descrizione del possesso in forma semipubblica e privata*, Roma: Giovanni Olivieri, 1846.

<sup>15</sup> Agostino Paravici Bagliani, *Il bestiario del papa*, Torino: Einaudi, 2016.

<sup>16</sup> Agostino Paravici Bagliani, *Le chiavi e la tiara: immagini e simboli del papato medievale*, Roma: Viella, 1998, pp. 63-77.

<sup>17</sup> Roberto Righi, ed., *Carlo V a Bologna. Cronache e documenti dell'incoronazione (1530)*. prefazione di Emilio Pasquini; con un saggio storico-artistico di Giovanni Sassu, Bologna: Costa, 2000, p. 15.



logos intentos ideológicos persistieron -incluso en clave puramente simbólica- hasta los umbrales de la Edad Contemporánea<sup>18</sup>. Pensamos -por poner un ejemplo bien conocido- en el regalo de la hacanea por parte de los reyes de Nápoles como gesto de homenaje feudal al papa<sup>19</sup>.

Tal regla, que se remonta al siglo XIII (es decir a los tiempos de Carlos de Anjou, que por vez primera hizo homenaje a Clemente IV de un caballo blanco cargo de adornos de oro), contribuyó a subrayar la idea, tan querida por el papado, de que las tierras del Mezzogiorno italiano a partir de Sicilia, estaban sometidas en última instancia a la Iglesia y por ella atribuidas por investidura (y, por lo tanto, no cedidas) a un soberano temporal. Las dinastías que se habían alternado sobre el trono de Nápoles (los Angevinos, los Habsburgos, los Borbones), siguieron durante siglos mandando a Roma una hacanea, que el 28 junio de cada año (víspera de la fiesta de los príncipes de los Apóstoles), era protagonista de una solemne cabalgata conducida en la Urbe por el embajador del monarca<sup>20</sup>. Sólo en la segunda mitad del Setecientos, el regalo de la hacanea y la consecuente ceremonia, fueron sacrificados en el altar del reformismo y del jurisdiccionalismo por el ministro Bernardo Tanucci, y luego eliminados definitivamente en vísperas de la Revolución francesa<sup>21</sup>.

En Roma, las solemnes cabalgatas no fueron nunca algo exclusivo de los papas. También los cardenales tuvieron una particular predilección por este ritual que tenían que observar por costumbre, para ir al consistorio público a recibir del papa el sombrero rojo.

Saludados por las salvas de cañón disparadas desde Castel Sant'Angelo, los nuevos cardenales, a grupa de caballos - o, más frecuentemente, de mulas - con gualdrapas y arreos rojos, partían de Santa Maria del

---

<sup>18</sup> Francesco Cancellieri, *Storia de' solenni possessi de' sommi pontefici detti anticamente processi o processioni dopo la loro coronazione dalla Basilica Vaticana alla Lateranense dedicata alla Santità di N.S. Pio VII*, Roma: Luigi Lazzarini, 1802.

<sup>19</sup> Martine Boiteux, "L'hommage de la chinea. Madrid-Naples-Rome," en Carlos José Hernando Sánchez, ed., *Roma y España: un crisol de la cultura europea en la edad moderna* (actas del Congreso Internacional celebrado en la Real Academia de España en Roma del 8 al 12 de mayo de 2007), Madrid: Sociedad estatal para la acción cultural exterior, 2007, vol. 2, 831-846.

<sup>20</sup> David Martín Marcos, "Ceremonial, representación y diplomacia en Roma ante la cuestión sucesoria de la Monarquía de España", en *I rapporti tra Roma e Madrid nei secoli XVI e XVII: arte, diplomazia e politica*, Roma: Gangemi, 2014, pp. 695-710, pp. 698-699.

<sup>21</sup> Giuseppe Galasso, "*La fisolofia in soccorso de' governi*": la cultura napoletana del Settecento, Napoli: Guida, 1989, p. 343.

Popolo, acompañados por los demás cardenales del Sacro Colegio que participaban en la cabalgata pública, siguiendo una precisa etiqueta. Como recuerda Moroni en su *Diccionario*, «los cardenales cabalgaban por edad en parejas, primero los obispos con sus vicarios suburbicarios, luego los presbiteros, por último los diáconos, los cuales caminaban en orden inverso ya que precedían los más jóvenes y seguían los más mayores»<sup>22</sup>.

En el centro, cabalgaba el nuevo cardenal sobre mula adornada como el resto, servido por sus palafreneros. Las cabalgatas cardenalicias, podían desarrollarse también con ocasión de los funerales de otros purpurados (la última, en 1764, fue aquella para el decano del Sacro Colegio, Carlo Alberto Guidobono Cavalchini<sup>23</sup>), o de príncipes forasteros fallecidos en la Urbe (son los casos, por ejemplo, del hijo del elector de Baviera, Felipe Maurizio, muerto en 1719, de la cónyuge polaca del pretendiente al trono de Inglaterra, Jaime III Stuart, María Clementina Sobieski, fallecida en 1735, o de Maria Luisa de Borbón-Parma, reina de España, cuyas exequias, en 1819, fueron las últimas celebradas con una cabalgata de la corte papal<sup>24</sup>).

La aptitud de los cardenales a caballo tuvo relación naturalmente con su perfil personal, su rango, y los cargos de cada príncipe de la Iglesia. Para purpurados como Richelieu y Mazzarino, ocupados en el gobierno del Estado y a menudo en primera fila en los hechos bélicos en que fue implicada la monarquía francesa, el empleo del caballo fue a todos los efectos la regla de su movilidad<sup>25</sup>.

A caballo también, y en orden militar, se encontró en la fase final de su compleja experiencia cardenalicia otro purpurado protagonista de una enredada guerra político-dinástica. Hablamos de Maurizio de Saboya, que después de la muerte de su hermano, el duque Vittorio Amadeo I protagonizó, junto a su otro hermano, Tommaso, una dura lucha contra la regencia de su cuñada, Cristina de Borbón, por el control del ducado saboyano<sup>26</sup>. Pero se podría hablar también del cardenal Luis Antonio

---

<sup>22</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 301.

<sup>23</sup> *Op. cit.*, p. 304.

<sup>24</sup> *Op. cit.*, p. 305.

<sup>25</sup> «Il passa en cet equipage ... à cheval, ayant l'épée au côté et deux pistolets à l'arçon de la selle, saisant voltiger son cheval et se vantant de savoir le métier de la guerre», René Richard, *Parallele du cardinal de Richelieu et du cardinal Mazarin contenant les anecdotes de leurs vies et de leur ministère*, Amsterdam: Jean Oosterwyk, 1716, p. 77.

<sup>26</sup> Paolo Cozzo, "Savoia, Maurizio di", en *Dizionario biografico degli Italiani*, Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2018.

Belluga y Moncada que, cuando fue obispo de Cartagena, en los años de la Guerra de Sucesión Española, no titubeó en apoyar militarmente en primera persona a Felipe V, convirtiéndose en «one of Philip's leading clerical supporters»<sup>27</sup>.

Aquella de los cardenales “guerreggianti” (por citar el título de una obra del pintor florentino Giovanni Battista Vanni, realizada en los años ‘50 del Seiscientos<sup>28</sup>), es sin embargo una categoría destinada a reajustarse entre los siglos XVII y XVIII, es a decir en un período en el que el alto clero, por su movilidad, abandona progresivamente el caballo en favor de otros medios: la camilla (justamente en camilla Clemente VIII se fue a Ferrara por la devolución del antiguo dominio estense, mientras Urbano VIII e Inocencio X utilizaban normalmente la camilla para sus desplazamientos en la Urbe)<sup>29</sup>, y, sobre todo, el coche. Como se ha dicho, la orden de Pio IV a los cardenales para que siguieran utilizando el caballo tuvo que quedar ampliamente desoída si se atiende a que, décadas después, bajo el pontificado de Sixto V, el Senado romano fue obligado a asumir medidas para limitar el número de los coches que cada vez llenaban más las calles de la ciudad santa<sup>30</sup>.

De hecho, a lo largo del siglo XVII, fue desapareciendo la resistencia respecto al empleo de los coches que, más bien, se volvieron progresivamente el medio de transporte privilegiado en la corte pontificia. A principio del Seiscientos, los cardenales Ludovisi y Barberini (ambos futuros papas, respectivamente Gregorio XV y Urbano VIII), se desplazaron a Benevento en coche<sup>31</sup>. Con un cortejo de 200 coches, se presentó en Roma el cardenal Maurizio de Saboya<sup>32</sup> que, durante sus estancias en la Urbe (en la primavera del 1621, de mayo de 1623 a enero de 1627 y de junio de 1635 a octubre de 1638), trató de implementar el prestigio de la Casa de Saboya en el «teatro del mundo» con el propósi-

---

<sup>27</sup> Christopher Storrs, *The Spanish Resurgence 1713-1748*, New Haven & London: Yale University Press, 2016, p. 4.

<sup>28</sup> En ella se representó a cuatro cardenales a caballo: Richelieu, Mazzarino, Antonio y Francesco Barberini (los nietos de Urbano VIII); los otros dos caballeros, al lado de Richelieu, son el duque de Mantua, Carlos I Gonzaga Nevers y Giulio Sacchetti: Donatella Pegazzano, “I «Cardinali guerreggianti»: dipinti inediti di Giovan Battista Vanni per monsignor Lorenzo Corsi, en *Prospettiva* 153/154 (2014-2015), pp. 74-94. Vease una ficha técnica de la obra en <https://www.pandolfini.it/it/asta-0203/andlambda--14.asp>

<sup>29</sup> Sandro Barbagallo, “Muli, cavalli, lettighe...”, *op. cit.*, p. 34.

<sup>30</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 116.

<sup>31</sup> *Op. cit.*, p. 117.

<sup>32</sup> *Op. cit.*, p. 118.

to de conseguir para su linaje la promoción al título regio que habría permitido a los Saboya descollar en la escena italiana<sup>33</sup>.

Si la magnificencia era una parte fundamental en las estrategias políticas y diplomáticas del príncipe saboyano, no puede asombrarnos que también el número y el boato de los coches a disposición de su corte fueran entendidos como factores de distinción. En la *Communis patria*, la comparación entre dinastías, *nationes* y estados se valió de un lenguaje simbólico del que también formó parte importante la cantidad y la calidad de los medios de movilidad. Así, si en 1650 el príncipe Ercole Trivulzio, en su calidad de embajador extraordinario de la reina Maríana de Austria, se presentó a la audiencia con Innocenzo X con 160 coches, el embajador de su marido Felipe IV lo hizo con 300 coches<sup>34</sup>.

Que los coches, cada vez más ricos y pomposos (hasta el punto que en 1676 Inocencio XI invitó a los cardenales a evitar “las carrozas soberbias y las libreas pomposas, rogándoles ... dejar lejana la pompa excesiva, no conveniente al eclesiástico decoro”<sup>35</sup>) iban a convertirse en los nuevos instrumentos de afirmación del prestigio y el poder, resultó bien evidente ya desde tiempos de Urbano VIII. Este papa, en 1625, año de su controvertida reforma del ceremonial, intervino para establecer la forma en la que los símbolos de la dignidad cardenalicia debían estar presentes sobre las carrozas que circulaban en la Urbe<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> Paolo Cozzo, “«Tutti i gran salti cominciano da Roma»: strategie sabaude per la promozione regia nella Roma del Seicento”, en Laurent Perrillat, ed. Couronne Royale. Colloque international autour du 300<sup>e</sup> anniversaire de l’accession de la Maison de Savoie au trône royal de Sicile, Annecy, 12 et 13 avril 2013 (Annecy-Chambéry: Académie salésienne et le Laboratoire LLS, 2013), pp. 89-104. Desde la misma perspectiva puede leerse el viaje a Roma del embajador saboyano Guido Aldobrandino San Giorgio (1621), que el día 24 de octubre «si recò dipoi alla publica [udienza] accompagnato da molti prelati et cavalieri et da un corteggio di ottanta carrozze» (Giovambattista Adriani, *Memorie della vita e dei tempi di monsignor Gio. Secondo Ferrero Ponziglione referendario apostolico, primo consigliere e auditore generale del principe cardinal Maurizio di Savoia, con un saggio di lettere e monumenti inediti*, Torino: Ribotta, 1836, p.217).

<sup>34</sup> Filippo M. Lovison, “I giubilei del XVII secolo”, en Luigi Mezzadri, ed., *Giubilei e anni santi: storia, significato e devozioni*, Cinisello Balsamo: San Paolo, 1999, pp. 126-167, p. 153.

<sup>35</sup> Giuseppe De Novaes, *Elementi della storia de’ Sommi Pontifici co’ loro ritratti in rame da san Pietro fino al felicemente regnante Pio papa VI raccolti ad uso de’ giovani studiosi*, 5, Roma: Casaletti, 1788, p. 201.

<sup>36</sup> Giacinto Gigli, *Diario romano (1608-1670)*, ed. Giuseppe Rocciotti, Roma: Tumminelli, 1958, p. 93.

Una primera señal de distinción fue el moño rojo, que fue puesto sobre la cabeza de los caballos que tiraban de los coches de los purpurados<sup>37</sup>. Una segunda señal fue el parasol rojo, que los cardenales tenían siempre en sus coches<sup>38</sup>. Aunque para los cardenales hubiera sido prescrito el empleo de un tren de dos carrozas (que podían aumentarse a tres para los cardenales príncipes, pero que se reducían a una cuando el purpurado iba a las congregaciones o a audiencia del papa)<sup>39</sup>, el aumento exponencial de los coches impuso también la necesidad de reglamentar la vieja cuestión de las precedencias, cuya importancia fue particularmente percibida en una “ciudad ritual” como Roma<sup>40</sup>. En el tratado del Maestro de Cámara de Francesco Sestini, un capítulo entero fue dedicado al tema “del parar el coche”:

«I cardinali fanno fermar il cocchio ad altri cardinali, agli ambasciatori regi e agli ambasciatori regii e agli ambasciatori di Toscana e di Savoia. Sogliono ancora farlo fermare agli agenti di duchi serenissimi, a prelati, a baroni e a dame, ma non tutti e non a tutti. I cardinali adunque fanno fermare o ad altri cardinali o a dame o ad altri personaggi. Se ad altri cardinali, i più anziani son gli ultimi a fermare e i primi al partire. Se a dame, sono i primi a fermare e gli ultimi a partire; se ad altri personaggi, sono gli ultimi a fermare e i primi a partire. Quando il cardinale trovasse per istrada il santissimo sacramento, non solo smonta di cocchio, ma l’accompagna»<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> Pietro Pianton (ed), *Enciclopedia ecclesiastica in cui trattasi della sacra scrittura, della dogmatica, morale, ascetismo, passioni, vizii, virtù, diritto canonico, liturgia, riti, storia ecclesiastica, missioni, concilii, eresie, scismi, biografia e bibliografia ecclesiastiche ... compilata da una societa di ecclesiastici*, 2, Venezia: Girolamo Tasso, 1855, p. 417.

<sup>38</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 120. También Gioacchino Belli en su soneto *Er passo de le carrozze* (18 de enero de 1837) mencionaba el uso del parasol rojo por los cardenales: «*Quante carrozze pe Strada Papale! Chi è questo che jje porteno l’ombrello/ co ddu’ fiocchi appoggiato a un ancinello?*»/ «*È un papastro*». «*E ssarebbe?*» «*Un cardinale*» (*I Sonetti*, III, *op. cit.*, 2492).

<sup>39</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 120.

<sup>40</sup> Maria Antonietta Visceglia, *La città rituale. Roma e le sue cerimonie in età moderna*, Roma: Viella, 2002.

<sup>41</sup> Francesco Sestini, *Il maestro di camera, di nuovo ricorretto secondo il cerimoniale romano et in quest’ultima impression di diversi errori emendato*, Venezia: Zaccaria Conzatti, 1671, pp. 93-94. La primera edición de la obra de Sestini es de 1634.

El tratado también tomó en consideración el caso del encuentro entre un cardenal en coche y otros cardenales a pie: «Se il cardinale trovasse ... altri cardinali a piedi, smonta anch'egli a fare i soliti complimenti, e quando si sono licenziati, suol camminare un poco prima di rimontare». Si, en cambio, había encontrado «qualunque altro personaggio, non suole smontare, quando non voglia parlargli di qualche affare»<sup>42</sup>. Al final,

«se più di un cardinale fosse in una carrozza ed incontrasse ambasciatori e baroni a quali fosse solito fermarsi, il più anziano, che sarà nel primo luogo, suol domandare al cardinale padrone della carrozza se egli sua fermare a tal signore, e rispondendo di sì, il detto anziano accenna che si fermi, ed ancora che si parta»<sup>43</sup>.

Dando cuenta de tales costumbres del siglo XVII, Moroni evidenció en su *Diccionario* cómo con el paso del tiempo esta compleja etiqueta se fue simplificando notablemente; así se puede entender cómo en el siglo XIX, esta ya se hubiera reducido al simple saludo entre cardenales que, cruzándose en coche, quedaban en el habitáculo, o bajaban la ventanilla según la importancia del personaje que se encontraba. Las únicas excepciones a esta regla venían representadas por el encuentro con el Santo Sacramento o con el soberano pontífice: en aquellos casos, para los cardenales era obligado bajar del coche<sup>44</sup>.

La progresiva simplificación de la etiqueta vinculada al coche debe ser leída en paralelo al incremento y a la difusión de su empleo. En el siglo XVIII, el coche parece no tener rivales ya en la curia romana. También los papas, que hasta la mitad del Seiscientos utilizaron a menudo la camilla en sus desplazamientos, adoptan sistemáticamente las carrozas. Así, los apologetas de Benedicto XIII, solían celebrar la piedad de aquel papa recordando como “yendo aquel pontífice en coche por Roma, rogado bendecir algunos enfermos, bajó del coche para atender esta piadosa búsqueda”<sup>45</sup>.

Benedicto XIV dio un nuevo impulso al uso de los coches que, bajo su pontificado y los de sus sucesores, alcanzaron una particular elegancia gracias al abundante empleo de dorados, laqueados, decoraciones pictóricas, terciopelos, sedas, brocados, etc. Para tener una idea de la

---

<sup>42</sup> *Op. cit.*, p. 94.

<sup>43</sup> *Op. cit.*, pp. 94-95.

<sup>44</sup> Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 118.

<sup>45</sup> *Ibidem*.

riqueza de estos coches es suficiente admirar los ejemplares custodiados en la colección de los Museos Vaticanos<sup>46</sup>.

Preferido por los desplazamientos dentro de la Urbe, el coche lo fue aún más para los viajes largos como el realizado por Pío VI en 1782 a Viena<sup>47</sup>. Llegado a Neustadt, José II subió al coche papal, a bordo del cual hicieron solemne entrada en la capital austriaca<sup>48</sup>. En cambio, mucho más dramáticos fueron los desplazamientos que el propio Pío VI y su sucesor, Pío VII, tuvieron que afrontar en coche para alcanzar Francia, como prisioneros de Napoleón.

La literatura apologética ha enfatizado el carácter “martirial” de estos viajes, en los que los coches (pequeños, incómodos, en todo caso inadecuados para el transporte del vicario de Cristo), se convertían en un instrumento de castigo para los pontífices<sup>49</sup>. Los pequeños coches, cerrados con llave, en que fueron obligados a atravesar llanos, colinas y montañas para alcanzar Francia<sup>50</sup>, fueron imágenes simbólicas de la reclusión infligida al papado por una modernidad que se tenía cada vez más como mortal enemiga de la Iglesia y del orden social y político que había articulado.

Es en esta perspectiva de neta aversión a lo moderno que caracteriza gran parte de la Iglesia y de la cultura católica del siglo XIX en la que se introduce, también por lo que atañe a la movilidad del alto clero, el anhelo a la conservación y al rechazo de las novedades de que hemos visto un ejemplo en los versos de Belli. La aversión contra el empleo del motor en los medios de transporte sólo es el indicio de una más amplia

---

<sup>46</sup> Algunos de estos coches fueron expuestos en Venaria, como la “berlina pontificia di gala con trono” (Roma 1825), cfr. ficha técnica de la misma en Sandro Barbagallo, *Carrozze regali, op. cit.*, pp. 136-139), o la “berlina di gran gala” del papa León XII (IDEM, “Mule, cavalli, lettighe e... carrozze”, *op. cit.*, p. 37).

<sup>47</sup> Una larga descripción del viaje en Francesco Gusta, *Viaggi dei papi, aggiuntovi un ragguaglio del regnante Pio VI fino al suo felice ritorno in Roma*, Firenze: Tofani, 1782, pp. 162-214.

<sup>48</sup> *La storia dell'anno 1790. Divisa in quattro libri. Ne' quali si narrano il proseguimento della rivoluzione di Francia...*, Venezia: Rossi, 1791, pp. 121-122.

<sup>49</sup> Jean-Marc Ticchi, ed., *Le voyage de Pie VII à Paris pour le sacre de Napoléon (1804-1805): religion, politique et diplomatie*, avec une préface de Jacques-Olivier Boudon, París: Honoré Champion, 2013.

<sup>50</sup> Véase, por ejemplo, la descripción del ascenso y bajada de la colina de Tenda por Pío VII en 1809, en Gian Michele Gazzola, “Pío VII, il papa passato sette volte in Piemonte”, en Gian Michele Gazzola, ed., *Il passaggio di Pio VII e la premessa per la Diocesi di Cuneo*, Cuneo: Primalpe, 2011, pp. 14-44, pp. 27-30.

hostilidad hacia lo nuevo que parece caracterizar la historia de la Iglesia en la Edad Moderna y Contemporánea<sup>51</sup>.

Sin embargo, se trataba de una novedad que, en espacios de tiempo más extensos y con modalidades propias y específicas, la Iglesia ha sabido siempre hacer suya, reelaborándola en beneficio propio y proyectándola hacia el horizonte funcional de sus intereses. Así, de las advertencias de Pio IV contra el empleo de los coches a las imágenes de Francisco sobre sobrios utilitarios, pasando por un rico catálogo de *papamobili* utilizados por los pontífices en la segunda mitad del siglo XX, podemos intuir que, como en muchos otros ámbitos, también aquel de la movilidad del alto clero se ha desarrollado en dicotomía entre lo antiguo y lo moderno, entre memoria e innovación o, para usar las categorías del Vaticano II, de tradición y puesta al día<sup>52</sup>.

Las cifras rojas que comparecen hoy sobre las matrículas blancas de los coches del papa y de los cardenales<sup>53</sup>, recuerdo de los rojos arcos que un tiempo distinguieron los caballos y los coches de la corte de Roma, son todavía un símbolo elocuente de aquella simbiosis entre pasado y presente de que la Iglesia es, aun y siempre, intérprete.

---

<sup>51</sup> Maria Lupi, “Le Chiese cristiane nella modernità”, en Emanuela Prinzivalli (dir.), *Storia del Cristianesimo*, 4, *L'età contemporanea* (ed. Giovanni Vian), Roma: Carocci, 2014, pp. 123-178.

<sup>52</sup> Daniele Menozzi, “Il papato da Pio IX a Giovanni Paolo II”, en Giuseppe Alberigo, Giuseppe Ruggieri, Roberto Rusconi (dir.), *Il Cristianesimo. Grande atlante*, vol. 1, *Dalle origini alle chiese contemporanee* (ed. Roberto Rusconi), Torino: Utet, 2006, pp. 413-432.

<sup>53</sup> Marcello Gallina (con la collaborazione di Carlo Bellini), *Le Targhe della Città del Vaticano*, Genova: Liberodiscrivere, 2011.



# HACIA LA UNIFICACIÓN DE LAS CASAS REALES: LA REFORMA DE LAS REALES CABALLERIZAS EN TIEMPOS DE CARLOS III (1759-1788)<sup>1</sup>

David QUILES ALBERO  
*Instituto Universitario La Corte en Europa-  
Universidad Autónoma de Madrid*

## **1. Introducción: la importancia de las Caballerizas Reales y su evolución hasta la entronización de Carlos III**

Al hablar de las Caballerizas Reales, cabe ir más allá de una concepción que se limite a hablar de un lugar en el que albergar caballos y mulas. Estas englobaban a todos los criados y sirvientes que asistían al rey y tenían ejercicio dentro del cuerpo homogéneo que constituía la institución<sup>2</sup>.

Como bien ha apuntado Galán Domingo, la mayor parte de la vida del monarca se desarrollaba de puertas para adentro en el Palacio. Una vida alejada de sus súbditos en la que se mostraba únicamente en tres coyunturas: ceremonias, paseos y viajes. En tales ocasiones, la Caballeri-

---

<sup>1</sup> Este trabajo ha sido posible gracias a un contrato FPI del Ministerio de Economía y Competitividad dentro del proyecto con número de referencia HAR2015-68946-C3. Así mismo, se adscribe al proyecto concedido dentro de la Convocatoria de Programas de I+D en Ciencias Sociales y Humanidades 2015 de la Comunidad de Madrid *La herencia de los sitios reales. Madrid, de corte a capital (Historia, Patrimonio y Turismo)* (H2015/HUM 3415) financiado por el Fondo Social Europeo.

<sup>2</sup> Alejandro Álvarez López, “Organización y evolución de la caballeriza”, en José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti, dir., *La monarquía de Felipe II: La casa del rey*, vol. I, Madrid: Fundación Mapfre, 2005, pp. 293-339, p. 293.

za era la institución encargada de mostrar al rey en todo su esplendor en entradas a la ciudad, juras, bodas reales, ceremonias fúnebres o demás actos que ponían de manifiesto el esplendor de la corte y del poder regio<sup>3</sup>.

Así las cosas, durante el siglo XVIII los constantes desplazamientos de la familia real en torno a los diferentes Sitios Reales culminarían en una mayor independencia de las Caballerizas dentro de la Casa Real -con el caballerizo mayor al frente- junto a un elevado coste de los gastos para trasladar a gran parte de la Corte. Por ello, no yerra Gacho Santamaría al afirmar que los altos oficios de la caballeriza serían en definitiva quienes gestionarían la movilidad del rey, con toda la vistosidad y espectacularidad necesarias<sup>4</sup>.

En el presente artículo pretendemos llevar a cabo un estudio de la evolución de la Real Caballeriza de Carlos III. Un rey acostumbrado a las formas propias de la Corte napolitana que, por esta razón, daría un cariz distinto a la forma en que se irían gestando las principales reformas de la Casa Real durante su reinado.

## 2. Antecedentes

### 2.1. Reformas de las Reales Caballerizas en tiempos de los Austrias (siglos XVI-XVII)

Tras la llegada de Juana I y Felipe el Hermoso a Castilla fueron evidentes las diferencias existentes entre la Casas borgoñona y la castellana; especialmente en cuanto al número de servidores que estas tenían<sup>5</sup>. No obstante, la Casa de Borgoña, en la que el oficio de caballerizo era uno de los más relevantes, no comenzaría a tener relevancia en la Corte española hasta la llegada de Carlos V. Como bien señala Alejandro López Álvarez, «el esplendor de la caballeriza borgoñona, junto al mayor número de sus componentes, proporcionaba muchos más elementos para representar la majestad real que la castellana»<sup>6</sup>. Por ello, la

---

<sup>3</sup> Eduardo Galán Domingo, “De las Reales Caballerizas a la Colección de Carruajes de Patrimonio Nacional”, *Arbor* 665 (2001), pp. 221-238, p. 222.

<sup>4</sup> Miguel Ángel Gacho Santamaría, *Las Reales Caballerizas en el Antiguo Régimen*, Tesis doctoral, Madrid, 2001, p. 5.

<sup>5</sup> José Martínez Millán (dir.), *La corte de Carlos V*, vol. I, tomo I, Madrid: Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, pp. 46 y 62-63.

<sup>6</sup> Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid: Polifemo, 2007, 46.

Casa de Borgoña podía garantizar sobradamente el servicio al Emperador, mientras que la de Castilla vería limitada su importancia a la capilla, los músicos y las actividades de caza y montería<sup>7</sup>.

No obstante, la mayor parte de las instrucciones para determinados oficios y ordenanzas de las caballerizas se dieron en tiempos de Felipe II, especialmente en el periodo 1561-1564. Durante el reinado del denominado Rey Prudente, la figura del caballero mayor tomó más protagonismo. No solo por la consagración del servicio al estilo de Borgoña, sino por el mayor uso del coche y del caballo en las salidas que hacía el rey: fijándose un estricto ceremonial para saludos y despedidas o el uso del coche descubierto en los paseos públicos. Así mismo, con la estabilización de la corte las Reales Caballerizas fueron ubicadas dentro del propio Alcázar. Esta centralización fue decisiva para entender el protagonismo que comenzó a tomar la institución, adoptando una serie de competencias que antes no tenía<sup>8</sup>.

Este conjunto de medidas continuó en vigor durante el reinado de su hijo sin grandes alteraciones. De este modo, el marco institucional se mantuvo inalterable salvo algunas novedades puntuales plasmadas en las ordenanzas expedidas por Felipe III en 1598, 1604, 1609 y 1612<sup>9</sup>.

En tiempos de Felipe IV, las grandes regulaciones de la Caballeriza se compusieron fundamentalmente entre 1631 y 1640, aunque la versión final que ha llegado a nuestros días sea de esta última data. Dentro de ellas, podemos destacar varias instrucciones entre las que, junto a una serie de directrices para oficiales mayores, sobresalen la relativa a la Casa de Caballeros Pajes de 1639 y las adyacentes a la reforma de la Real Caballeriza de 1640. Así mismo, existen también reglamentos posteriores que tuvieron su génesis en el periodo anteriormente referido. Entre ellos, cabe citar la dirigida a la acemilería de 1655 y una segunda instrucción para la Casa de Pajes en 1662<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> José Martínez Millán, *La corte de Carlos V...*, op. cit., vol. II, tomo III, p. 87.

<sup>8</sup> Alejandro López Álvarez, "Vehículos representativos en la Monarquía Hispana de los siglos XVI y XVII", en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del Carruaje en España*, Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005, pp. 120-122.

<sup>9</sup> Rubén Mayoral López y Alejandro López Álvarez, "Las caballerizas", en José Martínez Millán y M<sup>a</sup> Antonietta Visceglia (dirs.), *La monarquía de Felipe III: la Casa del Rey*, vol. I, Madrid: Fundación Mapfre, 2008, pp. 787-804.

<sup>10</sup> Alejandro López Álvarez, "La caballeriza", en José Martínez Millán y José Eloy Hortal Muñoz (coord.), *La corte de Felipe IV (1621-1665): la reconfiguración de la Monarquía Católica*, Madrid: Polifemo, 2015, pp. 795-917, pp. 795-796.

Del reinado de Carlos II poco se puede añadir. Martínez Millán señala que las únicas alteraciones que se produjeron en la Casa Real fueron fruto de las dificultades económicas del momento<sup>11</sup>. Junto a la normalización del gasto, la reglamentación de la cámara del rey fue el otro gran aspecto a abordar -proceso iniciado durante el reinado de su padre- especialmente a partir de 1692. Por tanto, nos encontramos ante un reinado sin modificaciones sustanciales en la Real Casa, tampoco en las Caballerizas, pero sí se atisban algunos intentos de reglamentar su funcionamiento<sup>12</sup>.

## 2.2. *El advenimiento de los Borbones y la reforma de Ensenada de 1749*

La nueva dinastía no rompió con las políticas y praxis gubernativas de las Casas Reales de los Austrias. No obstante, sí observamos continuos intentos de reconfiguración de las mismas durante el reinado de Felipe V. Como señala Marcelo Luzzi,

«reformar las casas reales implicaba un nuevo ordenamiento y control del entorno doméstico del monarca, que se podía concretar en la modificación de la gente que conformaba este entorno doméstico y cortesano al mismo tiempo, en la modificación de las normas de acceso al monarca o, incluso, en la transformación de la organización (es decir, de la planta) de la casa y de su reglamento, que es lo que normalmente se entiende como una reforma de la casa»<sup>13</sup>.

Las reformas de las Casas Reales comenzaron en cuanto Felipe V llegó a Madrid. La de 1701 afectó también a las Caballerizas Reales, aunque se desconoce su alcance y contenido. Lo único que sabemos a ciencia cierta es que su planta no se modificó<sup>14</sup>. En 1707 se producía un

---

<sup>11</sup> José Martínez Millán, “La evaporación del concepto de ‘Monarquía católica’: la instauración de los Borbones”, en José Martínez Millán, Concepción Camarero Bullón, Marcelo Luzzi Traficante (coords.), *La Corte de los Borbones: Crisis del modelo cortesano*, vol. III, Madrid: Polifemo, 2013, pp. 2143-2196, pp. 2178-2179.

<sup>12</sup> Marcelo Luzzi Traficante, *La transformación de la Monarquía en el siglo XVIII. Corte y casas reales de Felipe V*, Madrid: Polifemo, 2016, pp. 143-147.

<sup>13</sup> Marcelo Luzzi, *La transformación de la Monarquía...*, *op. cit.*, p. 155.

<sup>14</sup> Miguel Ángel Gacho Santamaría, “Las Reales Caballerizas...”, *op. cit.*, pp. 159-168. Con respecto a la planta de 1701, Archivo General de Palacio (AGP), Reinados, Felipe V, leg. 436/1, “Relación sobre el estado en que se hallaba esta Real caballeriza el año de 1701” (sin fecha).

nuevo intento de reorganizar las Casas Reales<sup>15</sup>. Un proyecto de reforma que afectó a las Caballerizas de dos formas: por un lado, en la división del oficio de veedor y contador, que desde entonces pasaron a ser dos cargos distintos, y por otro, otorgando mayor importancia a su secretario<sup>16</sup>.

Así se mantendrían las cosas hasta 1739, año en el que tuvo lugar la conocida bancarrota y suspensión de pagos. A partir de ese momento, el primero de los Borbones se dio cuenta de la necesidad de redefinir su política de ingresos y gastos, especialmente en lo tocante a la servidumbre de la familia real. Un proceso que culminaría en 1749 con el famoso catastro de Ensenada -regulación de los ingresos- y una nueva reforma para las Casas Reales -regulación del gasto<sup>17</sup>-. A partir de entonces, a la Casa Real se le asignará un presupuesto concreto, y tendrá que adaptarse a él. No obstante, esta reforma tuvo mucho más calado que las anteriormente llevadas a cabo durante el reinado, unificando, y a la vez suprimiendo, las Casas de Castilla y Borgoña. Así mismo, a partir de entonces existirían únicamente dos Casas: la del Rey y la de la Reina<sup>18</sup>.

Este proceso iniciado en 1749 tendría su continuidad durante el reinado de Carlos III culminando en la reforma de 1761 en la que, como veremos, se seguirá esta estrategia con vistas a unificar todas las estructuras domésticas de la familia real.

### **3. Hacia la unificación de las Casas Reales: reformas y ordenanzas de las Reales Caballerizas en tiempos de Carlos III (1759-1788)**

Entender las reformas llevadas a cabo dentro de las Casas Reales implica aceptar que estas fueron la suma de una serie de instrucciones puntuales. Cambios en un periodo más amplio de tiempo que acabaron haciendo necesaria una nueva ordenanza general para la Casa, Capilla o Caballeriza del monarca hispano. En este apartado, cuerpo central de esta investigación, trataremos de reconstruir este proceso, con vistas a

---

<sup>15</sup> AGP, Reinados, Felipe V, leg. 280/1, relación de los criados conforme a la planta de 1707.

<sup>16</sup> Miguel Ángel Gacho Santamaría, "Las Reales Caballerizas...", *op. cit.*, pp. 90-93.

<sup>17</sup> Carlos Gómez Centurión, "La reforma de las Casas Reales del marqués de la Ensenada", *Cuadernos de Historia Moderna* 20 (1998), pp. 59-83.

<sup>18</sup> Marcelo Luzzi, *La transformación de la Monarquía...*, *op. cit.*, pp. 289-291. La planta puede consultarse en AGP, Administración General, leg. 939, exp. 57, Reglamento de la Real Casa de 1749.

discernir mejor las motivaciones que llevaron a sucesivas modificaciones en la estructura de la Caballeriza del rey y en las diferentes subsecciones dependientes de ella.

### 3.1. La reforma de la Casa de Caballeros Pajes de 1760

Hasta la obra de Arantxa Domingo Malvadi, no encontramos un estudio en profundidad de la Casa de Caballeros Pajes durante la Ilustración. Esta institución, probablemente creada en tiempos de Felipe el Hermoso y afianzada durante el reinado de su hijo, era una de las muchas dependencias anexas a la Real Caballeriza. En consecuencia, la Casa de Pajes quedaría bajo la supervisión del Caballerizo Mayor, quien sería el encargado de proponer al rey los candidatos que habían de optar a una de sus plazas<sup>19</sup>.

La edad de estos caballeros estaría comprendida entre los 8 y los 14 años. Su origen es así mismo un aspecto importante que cabe estudiar desde el punto de vista prosopográfico, ya que muchos de estos niños que sirvieron a los monarcas hispanos eran hijos de nobles o de destacados miembros de la Casa Real. Así mismo, la Casa de Pajes supuso un importante mecanismo de promoción dentro de la Corte, ya que la inmensa mayoría de sus integrantes acabaron sirviendo en otros cargos más importantes dentro y fuera de la Casa Real. Fundamentalmente en los de caballerizo de campo y capitán o teniente de un regimiento de caballería.

Pero, aunque su misión fundamental era el servicio al monarca marcado por un estricto ceremonial regulado en sucesivas ordenanzas, los pajes recibían a diario una importante formación académica. Para ello, serían necesarios una gran cantidad de profesores que, sumados a los servidores de los caballeros, conformarían un amplio cuerpo de trabajadores que había que sufragar con fondos de la Real Caballeriza.

Así las cosas, el 29 de diciembre de 1759, veinte días después de su vuelta a Madrid, Carlos III asignaba al caballerizo mayor, Luis Antonio Fernández de Córdoba y Spínola, XI duque de Medinaceli, la labor de llevar a cabo una reforma de la Casa de Caballeros Pajes.

Ciertamente, la Real Orden expedida por el monarca únicamente exponía dos principios por los que debía regirse Medinaceli: aumentar de doce a veinticuatro el número de caballeros pajes y observar la planta

---

<sup>19</sup> Arantxa Domingo Malvadi, *La Real Casa de Caballeros Pajes. Su historia y su proyecto educativo en la España de la Ilustración*, Valladolid: Universidad de Valladolid, 2012, pp. 17 y 22-32.

que se seguía en Nápoles<sup>20</sup>. Se volvía así al número original de pajes, que había sido reducido a doce en la anterior reforma de 1749<sup>21</sup>. Así mismo, la exigencia de seguir la planta de la Casa de pajes napolitana – de la cual no hemos podido consultar su reglamento – implicaba que el nuevo monarca llegaba decidido a regir la Casa Real conforme a las pautas que había seguido, o marcado seguir, en aquella corte.

Rápidamente, don Luis Antonio elaboró una propuesta que presentaría al rey el 31 de mayo de 1760. En ella se especificaban el número de sirvientes, sus clases y sueldos, sugiriendo un nuevo perfil para la institución que implicaba la creación de una serie de cargos, siguiendo la planta napolitana [Tabla 1].

<b>TABLA 1: Servidores en las plantas de 1749 y 1760 para la Casa de Caballeros Pajes<sup>22</sup></b>					
<b>Cargo</b>	<b>Total sueldos 1749 (en reales de vellón)</b>	<b>Nº 1749</b>	<b>Total sueldos 1760 (en reales de vellón)</b>	<b>Nº 1760</b>	<b>Aumento al año (en reales de vellón)</b>
Ayo	13.500	1	13.500	1	=
Capellanes	8.800	1	14.600 <sup>23</sup>	4	+5.800
Maestros	11.300	5	9.125 <sup>24</sup>	3	-2.175
Mayordomo	-	-	5.500	1	+5.500
Ayudas de cámara	7.300	4	23.360	8	+16.060
Barrenderos	1.460	1	4.380	2	+2.920
Cocinero	2.200	1	2.920	1	+720
Ayuda de cocina	1.100	1	1.825	1	+725
Mozo de cocina	-	-	1.100	1	+1.100

<sup>20</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 603, exp. 02, s.f., carta del duque de Medinaceli del 14 de diciembre de 1760 en que informa del nombre de los nuevos doce pajes que pasan a servir al Rey.

<sup>21</sup> AGP, Reinados, Carlos III, leg. 138, s.f., reglamento de los individuos y dependientes de que se ha de componer la Casa de Caballeros Pajes de Su Majestad y sueldos que han de gozar al año dentro del nuevo Reglamento de 1749.

<sup>22</sup> AGP, Reinados, Carlos III, leg 316, s.f., nueva planta para la casa de Caballeros Pajes de 1760.

<sup>23</sup> Con sueldos iguales de 3650 reales de vellón: habría un capellán y maestro de primeras letras, otro capellán y maestro de gramática, otro capellán y maestro de retórica y filosofía, y un cuarto para lo propio de matemáticas además de capellán.

<sup>24</sup> Un maestro de armas (2555 reales de vellón), otro de lengua francesa (3285 reales de vellón) y otro de baile (3285 reales de vellón).

Repostero	2.200	1	2.920	1	+720
Ayuda de repostería	1.100	1	1.825	1	+725
Mozo de repostería	-	-	1.100	1	+1.100
Lavandera	2.300	1	4.380	1	+2.080
Otra lavandera	-	-	3.650	1	+3.650
Almidonadora	-	-	3.650	1	+3.650
Médico	1.625	1	2.750	1	+1.126
Cirujano	2.200	1	2.750	1	+550
Comprador	2.200	1	2.190	1	-10
Enfermero	1.825	1	-	-	-1.825
Barbero	1.100	1	-	-	-1.100
Portero	1.650	1	-	-	-1.650
<b>TOTAL (r. de v.)</b>	<b>61.860</b>	<b>23</b>	<b>101.525</b>	<b>31</b>	<b>+39.665</b>

Carlos III se mostró conforme a lo dispuesto por su Caballerizo Mayor, a excepción del sueldo de un oficio concreto, el de cirujano. El Duque había dispuesto que este mantuviera su sueldo de 2.200 reales de vellón anuales. No obstante, el monarca prefirió que Francisco Rodríguez de Herrera, quien desempeñaba por aquel entonces este cargo, viese aumentada su remuneración en 550 reales, por lo que pasó a percibir 2.750 reales anuales<sup>25</sup>.

Del mismo modo, Medinaceli planteaba la necesidad de alquilar una nueva casa en la que hospedar a los caballeros, puesto que aquella en la que residían, próxima al Palacio Real, debía ser demolida para continuar con las obras de la residencia regia. Concretamente, proponía para tal fin la Casa Arzobispal situada junto a San Justo, en la que solamente serían necesarias algunas reparaciones superficiales.

Por todo ello, sin tener en cuenta el alquiler de una nueva vivienda, la reforma de la Casa de Pajes incrementaba en 92.225 reales de vellón su coste anual. Las razones principales que debemos manejar para entender este gasto son el aumento del número de pajes -duplicación del importe derivado de la asignación de los mismos (12 reales de vellón diarios) en 52.560 reales- así como la creación de ocho nuevos cargos para la servidumbre, a imitación de la casa napolitana, y la mejora del sueldo de algunos de los ya existentes -39.665 reales extra [Tabla 2]. Era un

<sup>25</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 22, exp. 02, s.f., Relación de sueldos para la reformada Casa de Caballeros Pajes del 16 de junio de 1760.



aumento significativo de su presupuesto, que iba en contra de la política de moderación seguida desde la bancarrota de 1739. Sin embargo, Carlos III lo había ordenado así, y la voluntad del rey era incuestionable.

<b>TABLA 2: Importe anual al que ascendía la casa Pajes tras la reforma de 1760<sup>26</sup></b>					
<b>Cargo</b>	<b>Total sueldos 1749</b>	<b>Nº 1749</b>	<b>Total sueldos 1760</b>	<b>Nº 1760</b>	<b>Aumento al año</b>
Total sueldos de la servidumbre de la Casa de Pajes	61.860	23	101.525	31	+39.665
Consignación de los Pajes, a 12 reales diarios por cada uno	52.560	12	105.120	24	+52.560
<b>TOTAL</b> (servidores y caballeros pajes)	<b>114.420</b>	<b>35</b>	<b>206.645</b>	<b>55</b>	<b>+92.225</b>

Este nuevo reglamento vería finalmente la luz el 21 de diciembre de 1760. En él quedaban definidos en veintiocho puntos todos los preceptos por los que se debía regir la Casa de Pajes, desde la forma en que había de servir al rey hasta como debían obtener sus uniformes<sup>27</sup>.

### 3.2. La importancia de las jornadas: la regulación de las mesillas en 1760

Como señalábamos anteriormente, en el siglo XVIII el servicio de las Caballerizas, a imitación del modelo francés, tomó una mayor importancia. Los reyes comienzan a desarrollar un sistema anual de desplazamientos, conocidos como “jornadas”, entre las Residencias Reales que rodeaban la capital. En consecuencia, fue necesario gestionar el movimiento de un gran contingente de animales, carruajes y personal de servicio, así como equipajes, provisiones y alojamiento para ellos<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> AGP, Reinados, Carlos III, leg. 316, s.f., nueva planta para la casa de Caballeros Pajes de 1760.

<sup>27</sup> AGP, Reinados, Carlos III, leg. 599, exp.03, s.f., Reglamento, planta e instrucción que se debe observar en la casa de los caballeros pajes de nuestro señor, firmado por el duque de Medinaceli, caballero mayor, el 21 de diciembre de 1760.

<sup>28</sup> Eduardo Galán Domingo, “De las Reales Caballerizas...”, *op. cit.*, p. 223.

Puesto que era competencia de las Reales Caballerizas organizar estos trayectos anuales, sus principales oficios – caballerizo mayor, primer caballerizo y caballerizos de campo – fueron cargos muy cotizados entre la alta nobleza del setecientos, ya que quienes desempeñaban dichos cargos tenían el privilegio de viajar al lado del monarca durante las jornadas. De este modo, la cercanía al rey sería aprovechada para lograr favores y mercedes o tratar asuntos políticos<sup>29</sup>. Cabe recordar también que donde iba el rey iba gran parte de la Corte y, en muchas ocasiones, los miembros del gabinete, por lo que era una gran oportunidad para trabar amistad también con ellos.

Rápidamente, Carlos III fue consciente del excesivo gasto que representaban los desplazamientos de gran parte de la Corte en torno a los Sitios Reales. Por ello, vio que era necesario fijar el número exacto de servidores que debían acudir a estas jornadas y las cantidades que por ello debían percibir, las cuales eran conocidas como “mesillas”. El 6 de abril de 1760 el marqués de Esquilache, secretario de Hacienda, presentaba al rey un nuevo reglamento de las mesillas para las Casas del Rey y de la Reina, en el que se incluían los servidores de sus capillas, cámaras y caballerizas. Esta relación sería aprobada finalmente por el rey el 1 de julio de ese mismo año. Estar en la lista era, como señalábamos, fundamental para mantenerse en el círculo más cercano al monarca, y, en el caso de las Reales Caballerizas, vemos a continuación quienes podían gozar de las cotizadas mesillas [Tabla 3].

<b>TABLA 3: Reglamento de Mesillas de las Reales Caballerizas del Rey y de la Reina del 6 de abril de 1760<sup>30</sup></b>	
<b>Caballeriza del Rey</b>	<b>Reales de vellón diarios</b>
Al veedor y contador de las Reales Caballerizas	17
A cada uno de los oficiales	10
Al portero	5
A cada uno de los caballerizos de campo	17
Al armero mayor	5
A cada armero	5
A cada correo	5
A cada guadarnés	5
Al palafrenero mayor	10

<sup>29</sup> Miguel Ángel Gacho Santamaría, “Las Reales Caballerizas...”, *op. cit.*, p. 5.

<sup>30</sup> AGP, Administración General, leg. 939, exp. 58, reglamento de mesillas de las Reales Caballerizas del Rey y de la Reina del 6 de abril de 1760.

Al teniente de palafrenero	7
Al ayudante del palafrenero mayor	5
Al sobrestante de coches	7
Al teniente de sobrestante	6
Al ayudante del sobrestante de coches y al guardacoches	5
A cada uno de los picadores	5
A cada librador, ayuda y mozo	5
Herradores y albéitares	5
A cada herrador, albéitar y ayuda	5
Portero	5
Al portero de las caballerizas	5
A cada lacayo, lagueé, cochero tronquista, de arguilla, delanteros, cocheros ordinarios, literero, mozos, palafreneros y mancebos de regalada y cuartel de coches	5
Al primer ballestero del Rey y al de la Reina	10
A cada ballestero	7
A cada arcabucero	6
A cada ayudante de ballestería, criador de sabuesos, ayuda, mozo de lebreles, huroneros, mozos de trailla y palafreneros, halconero y ayuda	5
<b>Caballeriza de la Reina</b>	<b>Reales de vellón</b>
A cada caballerizo de campo	17
A cada uno de los guadarnés	5
Al sobrestante de coches	7
Al teniente de sobrestante	6
Al ayudante del sobrestante de coches	5
A cada correo	5
Al librador y mozo de correo	5
Al portero	5
A cada albéitar y herrador	5
Al guardacoches	5
A cada lacayo, mozo de silla, cochero, tronquista, cochero de guarda, y familia, mancebos de mulas y mozo de caballos	5

### *3.3. La Caballeriza tras la reforma y unificación de las Casas Reales de 1761*

Cuando Carlos III llegó a la Corte española, trajo consigo un gran número de servidores napolitanos a los que había que dar cabida. Desde finales de 1759 se trataría de encajarlos dentro del organigrama de la

Casa Real y, con tal objetivo, el 1 de octubre se llevó a cabo una relación de los individuos venidos con el monarca. Esta descripción sería complementada el 30 de junio del año siguiente con la estipulación de sus sueldos [Tabla 4]. Estos sujetos fueron incorporados a las nóminas de planta desde inicios de 1760, pasando a tener la misma consideración que el resto de dependientes de la Caballeriza. Su llegada a la Corte es sin lugar a dudas otro de los argumentos que debemos tener en cuenta a la hora de entender la necesidad de una nueva planta para las Casas Reales, siendo tan reciente la de 1749.

<b>TABLA 4: Relación de los individuos venidos desde Nápoles al servicio del Rey<sup>31</sup></b>		
<b>Cargo</b>	<b>Sujetos</b>	<b>Reales diarios</b>
<b>Mariscales</b>	Saverio Leoneli y Antonio Perla	16
<b>Cocheros tronquistas</b>	Lorenzo Rossi, Gaspar Palucci	20
<b>Picadores</b>	Domingo Marquesi	655 (al mes)
<b>Cocheros delanteros</b>	Pascual Núñez, Juan Baptista Palucci	15
<b>Mozos</b>	Simon Payne, Salvador Bellini, Juan Naidere, Alonso García, Joseph de Ávila, Joseph de Lorenzi, Joseph Gudeti, Nicolás Livore, Pablo Gori, Joseph Gati, Joseph Felice, Manuel de Andrea, Marcos Garzarani, Antonio Moya, Andres Sandi, Joseph Dola, Antonio Conti, Andres Pochali	8
<b>Volantes</b>	Gregorio Caso, Genaro Calendo, Diodato Matroni	14
<b>Yegueros</b>	Joseph Cecero, Nicolás María, Francisco Carrero	12, 8, 6 <sup>32</sup>

Del mismo modo, cabe tener en cuenta que la nueva planta fue fruto de un proceso más amplio que se retrotrae a comienzos del reinado. Ya en enero de 1760, a los pocos meses de llegar a Madrid, Carlos III remitía un Real Decreto en el que manifestaba su deseo de

<sup>31</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 22, exp.01, s.f., relación de individuos venidos desde Nápoles al servicio del rey, fechada el 1 de octubre de 1759, y reales de vellón que deben percibir por su servicio según se estipuló el 30 de junio de 1760.

<sup>32</sup> Respectivamente.

«hallarse instruido de las clases e individuos de que se componen su real caballeriza, ballestería y casa de sus caballeros pajes». Por ello, pedía al veedor general «le pase a sus reales manos una relación individual del número de individuos de cada clase con expresión de los que lo sean del de la planta, de los supernumerarios de ella y de los supernumerarios de fuera de planta, especificándose también su antigüedad, los sueldos asignados y que cada uno goza por su respectivo empleo y los sobresueldos, pensiones o daciones que al mismo tiempo disfrutan»<sup>33</sup>.

Un hecho fundamental que cabe tener también en cuenta es la muerte de la reina María Amalia de Sajonia el 27 de septiembre de 1760. Tras el fallecimiento de su esposa, y ante su firme deseo de no volver a contraer matrimonio, Carlos III consideró que la Casa de la difunta Reina dejaba de tener utilidad. Tal vez por ello, el 27 de octubre ordenaba se incorporase a su Caballeriza la que fue de su esposa, aspecto que sería el pilar fundamental de la nueva ordenanza para las Casas Reales<sup>34</sup> y que, grosso modo, seguía las pautas de la reforma efectuada en Nápoles en 1738<sup>35</sup>.

Estas primeras órdenes del monarca, fueron el arranque del proceso que culminaría en la reforma de su Casa Real. Sin embargo, en la nueva planta de 1761 no encontramos mención alguna a la composición o funcionamiento de las Reales Caballerizas. Este hecho nos llama poderosamente la atención, ya que la institución siguió siendo una de las secciones más importantes del servicio regio. Posiblemente, el elevado número de servidores ligados a la misma -unos cuatrocientos veinte a comienzos de 1760- hacía necesaria una planta específica<sup>36</sup>. Este argumento toma más fuerza si tenemos en cuenta que, tras la unificación de las Caballerizas del Rey y de la Reina, el total de individuos que conformaban la Caballeriza del Rey se duplicó y, de este modo, su número

---

<sup>33</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 22, exp. 01, s.f., carta del rey al veedor general de la Caballeriza del Rey del 18 de enero de 1760.

<sup>34</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 22, exp.01, s.f., Real Orden comunicada al veedor general Juan Francisco de Garaicoechea del 4 de noviembre de 1760.

<sup>35</sup> Acerca de la corte napolitana de Carlos III, véase Pablo Vázquez Gestal, “Corte, poder y cultura política en el Reino de las Dos Sicilias de Carlos de Borbón (1734-1759)” (Tesis doctoral: Madrid, 2008)

<sup>36</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 556, exp.01, s.f., nómina de planta de las Reales Caballerizas del Rey del mes de enero de 1760.

era ya muy superior al del resto de sectores que componían el servicio palatino: Casa, Capilla y Cámara<sup>37</sup>.

Estemos o no en lo cierto, el desglose de la Real Caballeriza a la hora de elaborar una nueva normativa es un síntoma inequívoco de la importancia otorgada a esta institución. Esta tenía unas funciones muy distintas a las llevadas a cabo por las restantes ramas de la Casa dentro del palacio, por lo que para su articulación eran necesarias unas normas muy particulares.

Finalmente, el 11 de septiembre de 1761 veía la luz la nueva planta de la que a partir de entonces sería la única Caballeriza: la del Rey [Anexo 1]<sup>38</sup>. Esta fue publicada el mismo día que la reforma para los restantes ámbitos de la Casa Real, por ello, parece plausible que la elaboración de ambas debe ser entendida como un proceso paralelo al que cabe sumar otras transformaciones llevadas a cabo como las ya mencionadas reformas en la Casa de Pajes o de las mesillas.

La nueva normativa dejaba claro el mecanismo por el cual debían ser elegidos los integrantes de la Caballeriza regia, haciéndose especial hincapié en que el número de criados de planta no debía exceder del que se había estipulado.

Para aquellos cargos denominados “jurados” -necesidad de prestar juramento previamente a su ejercicio- el Caballerizo Mayor debía proponer tres candidatos al rey, quien en última instancia decidía cuál de ellos debía ocupar la plaza. El seleccionado solía ser el propuesto en primer lugar, puesto que era quien había desempeñado el cargo durante más tiempo. La antigüedad era así el principal criterio tenido en cuenta a la hora de los ascensos. Los cargos consultivos, tal y como se especifica en el artículo trece de la ordenanza, eran los de caballerizo de campo, asesor, armero mayor, guadarnés, ayuda de guadarnés, palafrenero mayor, teniente de palafrenero, rey de armas, macero, sobrestante de

---

<sup>37</sup> Los individuos de la Real Caballeriza no dejaron de aumentar tras la Nueva Planta de 1761: en 1762 eran aproximadamente 786 los individuos que la componían (AGP, Reinados, Carlos III, caja 560, s.f., nómina de planta del mes de enero de 1762); diez años más tarde eran ya 879 (AGP, Reinados, Carlos III, caja 572, s.f., nómina de planta del mes de enero de 1772); y en enero de 1782 ascendían a 952 servidores (AGP, Reinados, Carlos III, caja 582, s.f., nómina de planta del mes de enero de 1782). Estos datos demuestran que la Caballeriza del Rey no dejó de aumentar durante el reinado de Carlos III, comenzando por debajo de los ochocientos servidores hasta rondar el millar en 1788. A ellos cabe sumar los individuos de fuera de planta, que fueron también incrementándose a lo largo del reinado.

<sup>38</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 599, exp.03, s.f., Ordenanza para la Real Caballeriza, fechada el 11 de septiembre de 1761.

coches, teniente de sobrestante, picador, ayuda de picador, correo, librador, ayo de los caballeros pajes, ayuda de los caballeros pajes, balletero y arcabucero.

El resto de oficios dependía exclusivamente del Caballerizo Mayor. Dentro de estos cargos, denominados también “menores”, “no jurados” o “de librea”, encontramos a los lacayos, palafreneros, cocheros, mozos de mulas, lavacoches, cajoneros, litereros, mozos napolitanos -que habían venido con el rey desde Nápoles- volantes, guardacoches, mozos de sillas y yegüeros. Cuando surgiesen vacantes, los jefes de regalada y coches eran los encargados de sugerir tres candidatos al veedor general. Posteriormente, este transmitiría las propuestas al Caballerizo Mayor, quien tenía total potestad para seleccionar a quien considerase oportuno.

Otro aspecto importante al que debemos hacer mención es el de la financiación. Con la nueva planta de 1749, los gastos de las Casas habían pasado a depender directamente de la secretaría de Hacienda. Carlos III, decidió continuar por esta senda al reafirmar la función inspectora del superintendente general, quien, como señaló Gómez Centurión, «era el instrumento a través del cual se acabaría estableciendo un férreo control ministerial sobre toda la estructura de las Casas Reales»<sup>39</sup>.

No obstante, el proyecto de unificación de ambas Caballerizas no tuvo en cuenta un aspecto fundamental: la integración de los individuos que procedían de las extintas caballerizas de la Reina y de la Reina madre. Sujetos que temían por la pérdida de su antigüedad tras pasar a servir en una nueva rama de la institución<sup>40</sup>. ¿Quiénes debían tener prioridad, estos o los candidatos de fuera de planta? Las nuevas ordenanzas simplemente afirmaban que el objetivo de Carlos III era «establecer la servidumbre de su Real Caballeriza en sola una excusando por este medio superfluidades que contribuyen más que al decoro a la confusión en todas materias»<sup>41</sup>. No había mención alguna de cómo se debía llevar a

---

<sup>39</sup> Carlos Gómez Centurión, “La reforma de las casas reales...”, *op. cit.*, p. 72.

<sup>40</sup> El 11 de marzo de 1761, fecha en que ya se había iniciado la unificación, el duque de Medinaceli, caballerizo mayor, escribía a Carlos III transmitiéndole el descontento de algunos caballerizos de campo procedentes de la caballeriza de la difunta reina. Estos eran Bartolomé Francisco de Larrea, Pedro López Cogolludo, Joseph Salgado, Joseph Soldevilla, Antonio Pedrosa y Pedro Cistue, quienes representaban que solamente se les había considerado la antigüedad desde el momento en que pasaron a servir en la del monarca, y solicitaban que esta se retrotrajese a la fecha en que habían prestado juramento en la caballeriza de la reina. AGP, Reinados, Carlos III, leg. 310, s.f., carta del duque de Medinaceli del 11 de marzo de 1761.

<sup>41</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 599, exp.03, s.f., Ordenanza para la Real Caballeriza, fechada el 11 de septiembre de 1761.

cabo este proceso, por lo que prontamente hubo de buscar soluciones. Por ello, el 10 de septiembre de 1766 se emitiría una real orden apuntando que «después de remplazados los criados de su real caballeriza exclusivos de planta de las reales servidumbres, tuviese yo [el Caballerizo Mayor] presente a los individuos de la caballeriza de la reina madre nuestra señora que este en gloria para incluirlos en las vacantes de número», quienes permanecerían en la nómina de fuera de planta hasta entonces<sup>42</sup>.

### 3.4. La construcción de una nueva caballeriza de regalada (1782-1789)

Las décadas centrales del reinado de Carlos III trascurrieron sin mayores cambios. Sin embargo, la nueva reglamentación de la Caballeriza del Rey había puesto de manifiesto la carencia de un emplazamiento donde albergar a todos los servidores, animales y carros de una institución que, como señalábamos, no hacía más que aumentar.

El incendio del 24 de diciembre de 1734 redujo a cenizas gran parte de la residencia regia. Las caballerizas, situadas en la parte sur del Alcázar -donde hoy en día se encuentra la catedral de La Almudena- apenas se vieron afectadas. Hasta la Nueva Planta de 1761 las caballerizas del rey y de la reina habían estado emplazadas en lugares distintos dentro de la capital. Sin embargo, tras su unificación, hubo que hacer frente a la imperiosa necesidad de encontrar un edificio en que ambas tuviesen cabida. Pero las caballerizas construidas en tiempos de Felipe II (1556-1564) resultaban insuficientes, por lo que Carlos III inició rápidamente la búsqueda de un emplazamiento idóneo. El antiguo edificio en que estas habían estado fue abandonado y finalmente derribado en 1894 para iniciar la construcción de la cripta de la Catedral<sup>43</sup>.

En 1760, había llegado desde Nápoles el arquitecto palermitano Francisco Sabatini, quien sería el encargado de la construcción de las nuevas caballerizas de regalada. El emplazamiento que finalmente se utilizó para ellas fue el gran terreno de 27.000 m<sup>2</sup> disponible en el flanco norte del Palacio, lugar hoy en día ocupado por los jardines bautizados con el nombre del propio Sabatini. Cabe tener en cuenta que estas no solo iban a ser un lugar donde albergar animales. En ellas trabajarían

---

<sup>42</sup> Esta real orden es mencionada por el duque de Medinaceli en el nombramiento de Juan González como ayudante del cuartel de coches el 25 de marzo de 1767, quien había ocupado dicha plaza en la extinta caballeriza de la reina. AGP, Reinados, Carlos III, caja 25, exp.01, s.f., carta del caballerizo mayor al veedor general del 25 de marzo de 1767.

<sup>43</sup> Eduardo Galán Domingo, “De las Reales Caballerizas...”, *op. cit.*, pp. 224-225.



centenares de personas a cargo del caballerizo mayor, el XII marqués de Villena, a las que también había que dar cabida.

La construcción resultante fue un gran edificio irregular, adaptándose al terreno, articulado en torno a cinco patios internos, cuyas crujías estaban destinadas a los diferentes servicios: cuadras, abrevaderos, reales picadores, enfermería, zona de baño para el ganado, cuadras de contagio, botiquín y una capilla consagrada a San Antonio Abad. Un edificio sobrio y funcional, construido con piedra berroqueña y granito, en el que tendrían cabida 179 carruajes y 500 animales. Asimismo, las estancias de las plantas superiores serían utilizadas como viviendas de los trabajadores de la caballeriza, pudiendo albergar hasta 500 personas.

Sin embargo, cabe recordar que a finales del reinado de Carlos III, eran más de mil los trabajadores de la Real Caballeriza. Por tanto, las nuevas caballerizas de regalada en ningún momento pudieron dar cabida a todos los empleados de la institución. Estos eran alojados en otros edificios situados en el entorno del Palacio Real y, en caso de estar todos estos completos, se otorgaba al empleado una asignación para poder hacer frente al alquiler de una vivienda. Lo mismo sucedía con los animales, que debían ser distribuidos también en otros lugares aledaños<sup>44</sup>.

La nueva construcción ideada por Sabatini para la Real Caballeriza se mantuvo en pie hasta 1934. Dos años antes, el edificio había sido cedido por el Gobierno republicano al Ayuntamiento de Madrid, quien lo demolió con el objetivo de redefinir el trazado de la calle Bailén y de la Cuesta de San Vicente, así como para una mejor contemplación de la fachada norte del Palacio<sup>45</sup>.

### *3.5. La integración de los Caballeros Pajes del Rey en el Real Seminario de Nobles en 1786*

A pesar de la reforma de la Casa de Caballeros Pajes llevada a cabo a inicios del reinado, esta institución, anexa a la Real Caballeriza, siguió suponiendo un elevado gasto para el erario regio. Especialmente significativo era el coste del alquiler de una casa en la que albergar a todos los pajes y sus sirvientes. Una casa que, tras el ya mencionado aumento del

---

<sup>44</sup> Ángel Salvador Velasco y Carlos Ballesteros Vicente, “La Real Caballeriza Regalada (1789-1934)”, en *Libro de Actas del XXVII Congreso Internacional de la World Association for the History of Veterinary Medicine y XII Congreso de la Asociación Española de la Veterinaria*, León: 2006, pp. 369-374.

<sup>45</sup> Aurora Fernández Polanco, “Los alrededores del Palacio en tiempos republicanos”, *Reales Sitios* 115 (1993), pp. 17-24.

número de pajes en 1760, se había quedado pequeña. Por ello, el 17 de julio de 1786 el monarca tomó la decisión de incorporar la casa al Real Seminario de Nobles. El conde de Floridablanca se lo comunicó ese mismo día al caballero mayor, por aquel entonces Felipe López Pacheco de la Cueva, XII marqués de Villena<sup>46</sup>.

El Real Seminario fue creado por Felipe V tras la Guerra de Sucesión a imitación del parisino *Louis-le-Grand*. Al igual que la Casa de Pajes, desde su fundación tuvo serios problemas de financiación. Tal vez por ello, la unificación de dos instituciones deficitarias se planteaba como la mejor solución para los fondos de la Casa Real.

Con la incorporación, se equiparaban ambas instituciones: adoptando los pajes el reglamento y normas del Seminario<sup>47</sup>. Entre estas reglas, cabe destacar la regulación de la edad de ingreso, que a partir de entonces debía estar comprendida entre los 8 y 12 años. También se aumentó la cantidad asignada a cada caballero paje, que pasó de 12 a 14 reales de vellón diarios<sup>48</sup>.

Al mismo tiempo, se autorizó que una parte del personal que había estado al servicio de los caballeros pajes pasase con ellos al Seminario. Junto a los maestros de primeras letras, latinidad, matemáticas, lengua francesa y baile, el brigadier don Antonio Angosto, primer director del Real Seminario, pedía incluir también a tres ayudas de cámara, un brennero, un mozo de cocina, una lavandera de ropa delgada y una aplanchadora<sup>49</sup>.

Finalmente, el 1 de octubre de 1786 los caballeros pajes llegaron a su nueva residencia. Los problemas económicos que motivaron la unificación se redujeron, pero jamás llegaron a desaparecer. Igualmente, como bien apunta Arantxa Domingo, los caballeros nunca terminaron de integrarse en el Real Seminario, puesto que siempre se sintieron superiores al resto de jóvenes nobles que allí residían<sup>50</sup>. Por todo ello, tras la

---

<sup>46</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 604, exp.01, s.f., carta del conde de Floridablanca al marqués de Villena del 17 de julio de 1786.

<sup>47</sup> Arantxa Domingo Malvadi, *La Real Casa de Caballeros Pajes...*, op. cit., pp. 29, 212.

<sup>48</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 604, exp.01, s.f., Conjunto de reglas por las que debía regirse la incorporación de los Caballeros Pajes al Real Seminario de Nobles, con fecha del 17 de julio de 1786. En concreto, el aumento de la remuneración de los pajes y la edad que estos debían tener en el momento de su entrada se estipula en los puntos 8 y 9 de dicha normativa.

<sup>49</sup> *Ibidem*, lista de los maestros y sirvientes pedidos por don Antonio Angosto, con fecha del 24 de julio de 1786.

<sup>50</sup> Arantxa Domingo Malvadi, *La Real Casa de Caballeros Pajes...*, op. cit., pp. 34-35.

destitución de Floridablanca en 1792, Carlos IV ordenó volver a separar a los pajes del Real Seminario y reubicarlos, siendo necesario un nuevo reglamento que sería elaborado previamente a la disgregación<sup>51</sup>.

### *3.6. Ausencias temporales: la regulación de las licencias en 1787*

A finales del reinado, todavía quedaba por resolver el procedimiento a seguir ante uno de los asuntos que a día de hoy nos encontramos con más frecuencia en los expedientes de los servidores de la Casa Real, la concesión de ausencias temporales.

En la gran mayoría de los casos, estas licencias se concedían por un periodo breve de menos de seis meses para que el beneficiario pudiese acudir a su tierra natal para solucionar asuntos personales (pleitos, fallecimiento de un familiar, etc.) o reponerse de un problema de salud grave.

El problema llegaba cuando, una vez finalizado el periodo de ausencia, el individuo no regresaba o todavía no se hallaba dispuesto para continuar con sus labores. En consecuencia, el 17 de febrero de 1787 se emitió un Real Decreto en el que se estipulaba que «a todos los que gocen de sueldo por la Real Hacienda y hayan de usar licencia se les descuenta la mitad del sueldo y siendo prorrogada se les descuenta enteramente mientras gocen de dicha prorroga». Una vez finalizado el permiso, en caso de continuar ausentes de forma injustificada serían igualmente privados de su salario<sup>52</sup>.

## **4. Conclusiones: el persistente problema del gasto**

Si al comienzo del reinado de Carlos III hablamos de Casas Reales, tras la amalgama de 1761 solo existirá una, la del rey. Sin embargo, sería contraproducente reducir las reformas llevadas a cabo en el entorno palatino durante este periodo a una mera unificación.

Como bien han señalado José Eloy Hortal Muñoz y Félix Labrador Arroyo,

«no conviene olvidar que las Ordenanzas de Corte o las de la Casa no pretenden conformar una imagen completa del entorno prin-

---

<sup>51</sup> Real Biblioteca, IV/5602, Reglamento para la Real Casa de Pajes de Su Majestad con las instrucciones y advertencias para sus ayos y maestros, Madrid, Imprenta Real, 1792.

<sup>52</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 587, s.f., novedades de la mesada del mes de febrero de 1787.

cipesco, como sí pueden realizar algunos cronistas de la época. Es un documento donde la parte financiera es primordial, ya que deben figurar junto con los gajes y pensiones concedidas, todos los personajes del entorno del Príncipe a los cuales se les retribuía»<sup>53</sup>.

Es por ello que, en esta investigación, las nóminas conservadas en el Archivo General del Palacio han constituido una herramienta fundamental para conocer desde el número de criados a su ascenso en el real servicio.

Dada su orientación financiera, parece evidente la necesidad de plantearse si, finalmente, las nuevas ordenanzas cumplieron con el objetivo primordial de atajar el coste que la Real Caballeriza suponía para el erario regio. Los datos no dejan margen a duda alguna: las continuas reformas y regulaciones llevadas a cabo durante el reinado de Carlos III apenas consiguieron poner freno al exorbitante gasto anual que suponía la institución [Tabla 5].

**TABLA 5: Sueldos, raciones y gastos de las diferentes secciones de la Real Caballeriza (en reales de vellón y maravedíes)<sup>54</sup>**

		1763-1779		1780-1785		1786-1787	
		Gasto Total	Anual	Gasto total	Anual	Gasto total	Anual
Real Caballeriza	P.	35.911.371 y 6	2.112.434	13.205.150 y 4	2.200.858	4.664.764 y 10	2.332.382
	F.P.	8.458.678 y 12	497.569	1.224.349 y 30	204.058	246.185 y 14	123.093
Real Ballestería	P.	4.306.046 y 1	253.297	1.534.283	255.713	529.900 y 27	264.950
	F.P.	497.555	29.268	510.522 y 22	85.087	130.179 y 17	65.090
Casa de Pajes	P.	3.709.630	218.214	1.176.625 y 2	196.104	366.776 y 21 <sup>55</sup>	183.388
	F.P.	201.572	11.857	45.057 y 19	7.510	88.579 y 16	44.290
Real Montería		1.693.041 y 12	99.591	552.136	92.022	177.194	88.597
Casa de Campo		259.591 y 9	15.270	-	-	-	-
Yeguada de Aranjuez		1.570.712 y 3	92.395	379.133	63.189	137.417	68.709
Caballeriza de la Reina Madre		2.228.339 y 9	131.079	-	-	96.016 y 31	48.008
Vestuario		6.440.984	378.881	-	-	-	-
<b>TOTAL<sup>56</sup>:</b>			<b>3.314.625</b>		<b>3.104.541</b>		<b>3.170.499</b>

<sup>53</sup> José Eloy Hortal Muñoz y Félix Labrador Arroyo, *La Casa de Borgoña. La Casa del rey de España*, Leuven: Leuven University Press, 2014, p. 37.

<sup>54</sup> AGP, Reinados, Carlos III, legajo 312, Representación de la junta de bureo sobre asuntos de la Real Caballeriza, 1763-1787.

<sup>55</sup> Estando la Casa de Caballeros Pajes integrada dentro del Real Seminario de Nobles desde el 1 de octubre de 1786.

<sup>56</sup> A la hora de elaborar el promedio anual de los costes de la Real Caballeriza, hemos tenido únicamente en cuenta los datos de aquellas secciones en las que disponíamos de datos para todos los años del reinado.

Hacer comparaciones en las Reales Caballerizas antes y después de la gran reforma de 1761 es complicado, puesto que tanto la planta como la retribución se modifica para la gran mayoría de empleos. No obstante, a partir de 1762 podemos observar que el gasto relativo a planta se mantuvo estable, puesto que las variaciones en cuanto al número de sirvientes en cada oficio solo tuvieron lugar en circunstancias muy concretas<sup>57</sup>. Sí es cierto que el coste relativo a las nóminas de individuos de fuera de planta disminuyó progresivamente, un fenómeno perfectamente lógico si tenemos en cuenta que, conforme iban surgiendo las vacantes de número, éstas iban siendo ocupadas por ellos.

El caso paradójico lo representa la Casa de Caballeros Pajes, en la que se disparó el coste de los asalariados de fuera de planta a finales del reinado. No nos es difícil adivinar el motivo por el que se produce el aumento de estos trabajadores, ya que este proceso fue paralelo a la incorporación de los pajes al Real Seminario de Nobles. En su nueva vivienda, los caballeros no requerían tantos criados, ya que su servidumbre era asumida mayormente por trabajadores del lugar.

Pero el asunto del gasto de la Real Caballeriza siguió siendo un dilema al que, según podemos inferir por los datos analizados en esta investigación, no se consiguió dar solución durante el reinado de Carlos III ni durante el de su hijo. Si es cierto que entre 1789 y 1804 el número de empleados, tanto de dentro como de fuera de planta, se redujo de 1245 dependientes a 1067. No obstante, el gasto total de la institución entre esos mismos años se mantuvo en torno a los 800.000 reales anuales con picos de hasta un millón. Por ello, el problema seguía latente, ya que la reducción del número de servidores no tenía ningún valor si no traía consigo una reducción del desembolso al que había de hacer frente la corona<sup>58</sup>. La cosa sí cambiaría tras la invasión francesa. El Plan de Servidumbre de 1814 establecería el total de servidores en 273, los cuales apenas aumentarían a 357 en 1866<sup>59</sup>.

---

<sup>57</sup> Al respecto puede consultarse el Anexo 2, relativo al número de empleados que debían desempeñar cada oficio y la suma que por ello debían percibir.

<sup>58</sup> AGP, Reinados, Carlos IV, Caballerizas, leg. 117-123, nóminas y gastos relativos a la Real Caballeriza entre 1789 y 1808. A través de esta documentación esencial hemos podido comprobar que, si su coste anual fue de 610.317 reales y 30 maravedíes en 1789, en 1804 este había ido ascendiendo hasta situarse en los 805.766 reales y 7 maravedíes.

<sup>59</sup> Salvador Velasco y Ballesteros Vicente, "La Real Caballeriza Regalada...", *op. cit.*, p. 372.

Ya para concluir, y volviendo al periodo que a nosotros nos interesa, no cabe la menor duda de que el reinado de Carlos III supone un antes y un después. Fue un periodo de reforma -nueva planta de la Caballeriza y de la Casa de Pajes- y ordenación -mesillas, licencias, etc.- como no se había visto hasta entonces. Se toma conciencia de que, para sobrevivir, el sistema cortesano debía reformularse en un tiempo verdaderamente cambiante. Un proceso que culminaría con las cortes de Cádiz de 1812 y la aparición del Estado liberal. A partir de entonces, la Casa Real dejará de tener el peso político que hasta entonces había tenido.

### **ANEXO 1: Reglamento para la Real Caballeriza del año 1761<sup>60</sup>**

“La buena armonía y método que deseo establecer para la servidumbre de mi real caballeriza en sola una excusando por este medio superfluidades que contribuyen más que al decoro a la confusión en todas materias es perniciosa me ha parecido resolver unir la caballeriza que servía a la reina, mi muy cara y amada esposa a la mía, quedando en una sola para que indistintamente sirva y desempeñen los oficios y todas las funciones y demás servidumbres que puedan ofrecerse con la puntualidad y esplendor que conviene y en su consecuencia he mandado formar el reglamento de sueldos y ordenanza que se ha de practicar en la forma siguiente.

[Relación de todos los individuos y sueldos]

- 1- El caballerizo y balletero mayor es el primer jefe de mi real caballeriza y que ha de continuar su ejercicio y servidumbre cerca de mi real persona con la inmediación que lo ejecuta en su respectiva servidumbre y como tal le corresponde privativamente el gobierno y dirección de ella con facultad de si poner con su acostumbrado celo cuanto pertenezca a mi real servidumbre según conviene.
- 2- Mando que todos los criados e individuos de mi Real Caballeriza y agregados comprendidos en este reglamento sin excepción de persona ni clase estén a la orden de mi caballerizo mayor.
- 3- Para la más cuenta y razón de mi Real Caballeriza hay un contador que ha de servir como el veedor general, según la instrucción que he mandado formar en que se previene lo que a estos empleos corresponde y quiero que se observe con puntualidad y se arregle a ella en la parte que le toca mi caballerizo y balletero mayor
- 4- El ejercicio y servidumbre del veedor general ha de continuar bajo las órdenes de mi caballerizo y balletero mayor, el cual le comunicara mis reales órdenes y las suyas para cuanto ocurra de mi real servidumbre, las cuales después de haber dispuesto la parte que le toca a su cumplimiento las pasara a la oficina del contador para que se archiven y sirvan de justificación a lo que se manda. Y el veedor general ha de poder representar a mi caballerizo y balletero mayor todo lo que considerase correspondiente a mi servicio.
- 5- Los empleos de veedor general y contador se me han de consultar por el caballerizo mayor reservadamente su provisión en quien sea de mi real agrado, por la secretaria del despacho de Hacienda.
- 6- En las vacantes de oficiales de estas oficinas harán sus propuestas el veedor general y el contador, quien se las dirigirá al veedor para que

---

<sup>60</sup> AGP, Reinados, Carlos III, caja 599, exp.03, s.f., reglamento para la Real Caballeriza, fechado el 11 de septiembre de 1761.

- por este se encaminen a mi secretario de Hacienda a fin de que yo resuelva lo que fuere de mi real agrado procurando distinguir siempre el mérito sin sujetarse a la antigüedad ni clase. Y como los dependientes que han servido en la liquidación de los créditos de mi caballeriza y de la de la reina están comprendidos en la planta de oficiales de la veeduría y contaduría, deberán estos u otros que se juzgaren capaces continuar bajo la dirección del contador a liquidar los referidos créditos y dar el contador las certificaciones correspondientes.
- 7- Queda prevenido el número de criados de planta y sueldos que han de gozar, del cual no ha de exceder sin expresa resolución mía cuando tenga por conveniente variarlo y gozar además de la regalía de médico, cirujano y botica para sus personas y una bula para cada año.
  - 8- Los que tengan por merced o gracia particular otros goces o pensiones además del sueldo han de continuar a percibirlo sin novedad alguna como lo disfrutaban actualmente
  - 9- En todas las vacantes que se ofrezcan para las vacantes de número de criados de mi real caballeriza me propondrá mi caballerizo mayor por sus clases y antigüedades tres sujetos de los que queden excluidos y tengan las circunstancias correspondientes para entrar en número.
  - 10- Han de preceder los juramentos a la posesión y ejercicio de los empleos que yo conceda, y el contador tendrá la obligación de asegurar el derecho de media-annata a favor de mi real hacienda en la conformidad que está mandado y se practica actualmente.
  - 11- Es mi voluntad que la plaza de asesor de mi real caballeriza la ocupe un ministro del Consejo de Castilla, consultándome mi caballerizo mayor tres sujetos, los que parezcan más a propósito. Que las faltas que los criados cometieren contra la servidumbre se castiguen providencialmente y gubernativamente por mi caballerizo mayor. Y si fueren tan graves que requieran orden judicial remitirá las causas con su aviso al asesor de cuya sentencia solo se ha de apelar con permiso del mismo jefe a los asesores de la casa y cámara que convocarán donde señalare el más antiguo, para que se sentencie en revisa sin apelación ni consulta. Y en esta junta hará de abogado fiscal el que lo sea de mi Real Casa.
  - 12- Los jefes de regalada y coche y demás de mi Real Casa han de continuar en proponer al veedor general las vacantes de mozos y demás clases de planta que no sean jurados para que haciéndolo presente a mi caballerizo mayor con su aprobación se establezca, hagan los asientos correspondientes y se les libre su haber a nombre de cada uno, que han de firmar su partida en la nómina de sueldos. Y ninguno de los expresados jefes de cuarteles ha de poder aumentar ningún mozo de los que previene el reglamento con título de jornaleros, pues en las ocasiones que sean precisos por algún motivo, darán cuenta al



veedor general para que este lo haga presente a mi caballerizo mayor que lo examinará con el veedor general para que si hubiese de los excluidos de planta algunos que puedan trabajar indistintamente los destine. Y si fuese preciso aumentarlos lo ejecutará sin cuya circunstancia no se ha de abonar salario alguno y se ha de entender en este caso por los días que efectivamente trabajasen dándoles ración que les parezca regular sin mesilla ni otro estipendio por jornadas.

- 13- Es mi voluntad se continúe por la secretaria de gracia y justicia el hacerme presente las consultas de caballerizo mayor para la provisión de empleos de número que sea consultivos como son los de caballerizo de campo, asesor, armero mayor, guarnición, los dos ayudas de este oficio, el palafrenero mayor, el teniente de los reyes de armas, los maceros, el sobrestante de coches, el teniente de picadores, ayudas, coreos, librador y ayuda de caballeros pajes, ayo, ballesteros, arcabuceros, quedando de provisión de mi caballerizo mayor los demás empleos.
- 14- Por la secretaria de despacho de Hacienda se me ha de hacer presente toda la consulta o representación que trate de asuntos o dominación de individuos novedades de sueldos y gratificaciones, ayudas de costa o limosnas gastos de compras, asientos de provisiones, relación de sueldos y gastos que se necesiten ordinarios y extraordinarios para mi real servidumbre y todo cuanto sea de su cargo de la real hacienda porque pertenece a mi superintendente general de ella esta inspección en virtud de las facultades de su empleo.
- 15- Respecto de quedar una sola familia para servir en mi real caballeriza y señalada en este reglamento la suficiente para el desempeño de cuanto ocurre, mando a mi caballerizo mayor que luego disponga se hagan inventarios de lo que resulte de cargo a cada oficio de los que comprenden mi real caballeriza con la mayor formalidad que firmaran sus respectivos jefes con intervención del contador y dichos instrumentos han de quedar en esta oficina para aumentar nuevamente todo lo que se les vaya entregando en adelante y descargando al mismo tiempo lo que se inutilizase mediante las justificaciones que deben preceder.
- 16- Mando que no se pueda prestar coche alguno, mulas, caballos ni otra cosa alguna de la de los oficios de mi Real Caballeriza a cuyo cargo están los correspondientes para uso alguno que no sean de mi real servidumbre como está mandado sin permiso expreso de mi caballerizo mayor.
- 17- Ningún jefe de los oficios de mi Real Caballeriza podrá por si desechado ni deshacer cosa alguna perteneciente a ellos y están a su cargo sin dar parte al veedor general y este a mi caballerizo mayor, los cuales han de examinar su situación para si esta inservible sin recompo-

- sición y en este caso se dará cuenta por la secretaria del despacho de hacienda para que se ejecute el desecho o se repartimiento entre las personas que yo mandase.
- 18- Ningún individuo de mi real caballeriza ha de tener derecho a los sobrantes en ocasión de que el público quisiese obsequiarme el que podrá recoger los remanentes de sus efectos.
  - 19- El carruaje, bolillos de cera y hachas de viento que se suministraran para mi Real Caballeriza por papeletas del veedor general se ha de continuar sin novedad, pero es mi voluntad que su importe se pague con los gastos de mi Real Caballeriza a fin de venir en conocimiento de lo que en cada clase se gasta y que de esta disposición se pase aviso correspondiente a mi caballerizo mayor por la secretaria de despacho de hacienda
  - 20- Prohíbo toda franquicia que han tenido los proveedores oficiales de manos, mercaderes y artistas respecto de pagarles con puntualidad el importe de sus géneros y trabajo de las obras.
  - 21- Para la conducción de agua de la fuerza del berro al palacio del Buen retiro se suministrará como hasta aquí por mi real caballeriza u palafrén portero de la cava para que vaya a verla tomar y acompañarla desde la fuente
  - 22- De tres en tres años se darán cuenta de mi real hacienda los pequeños uniformes a los caballerizos de campo, picadores, ayudas, correos y demás de planta mayor que sirven diariamente en el campo y la librea de campaña a los dependientes de mi Real Caballeriza.
  - 23- Todos los individuos han de usar el uniforme así grande como pequeño y se han de ejecutar nuevos siempre que yo lo halle por conveniente a excepción de los pequeños uniformes expresados en el capítulo antecedente
  - 24- Es mi voluntad que en el principio de cada año o cuando se tenga por conveniente se haga en el cuarto de mi mayordomo mayor en Palacio una junta en que concurran este, mi caballerizo mayor, sumiller, patriarca, el contador y grefier de mi real casa y el veedor general y contador de mi caballeriza para tratar de todo lo que pueda conducir a mi mejor servidumbre y examinar los gastos que se hubieren causado el año antecedente ateniendo a los que puedan evitarse sin faltar a la decencia correspondiente. Y así mismo examinar las cuentas y ver si se llevan corrientes y sin atraso con las debidas formalidades prescritas en el reglamento yd e resulta de esta diligencia me darán noticia puntual y un estado en que manifieste todo el gasto del año con distinción de lo consumido por cada clase. Y en esta junta hará de secretario el grefier de mi real casa capilla y cámara por lo que respecta a sus agregados y por lo de mis caballerizas el contador de

ellas y de esta disposición se dará aviso a los referidos jefes principales por mi secretario de despacho de Hacienda

- 25- La casa de mis caballeros pajes continuará bajo las reglas y método conque tengo establecida por mi real orden del 31 de diciembre de 1760 (pone 61 pero debe ser un error)
- 26- Mi real ballestería proseguirá como al presente en su servidumbre bajo las ordenes de mi caballerizo y balletero mayor que es.
- 27- Mando que mi caballerizo mayor, veedor general contador y demás a quienes corresponde se arreglen al cumplimiento e los artículos que comprenden este reglamento y ordenanza, observándolos y haciéndolos observar recíprocamente instruidos de sus facultades cada uno para que por este medio se establezca en mi real servidumbre el mejor gobierno que deseo y encargo al referido jefe emplee todo su celo a este fin en inteligencia de que quedan los todos los reglamentos anteriores y que en los casos no explicados en esta ordenanza se ha de observar la costumbre como no se oponga a ella. Esta rubricado de la real M. de SM en San Idelfonso a 11 de septiembre de 1761.

**ANEXO 2: Sueldos que debían gozar al año y mensualmente los integrantes de la Real Caballeriza y Ballestería según la planta de 1761<sup>61</sup>.**

Clases	Sueldo anual (en reales de vellón)	Mensualmente (en reales de vellón y maravedíes)
<b>ALTOS CARGOS</b>		
Caballerizo mayor del rey	44000 (r.v.)	3666 (r.v.) y 22 (mrs.)
Primer caballerizo del rey	20000	1666 y 22
Caballerizo mayor del príncipe	44000	3666 y 22
1er caballerizo del príncipe <sup>62</sup>	-	-
Caballerizo mayor de la princesa	24750	2062 y 17
Primer caballerizo de esta	11250	937 y 17
Secretario del caballerizo mayor del rey	6600	550
Un oficial de dicha secretaria	3308 y 32	275 y 25
<b>VEEDURIA GENERAL</b>		
Señor veedor	36000	3000
Oficial mayor	12000	1000
Oficial segundo	9400	783 y 11
Oficial tercero	7400	616 y 22
Oficial cuarto	4400	366 y 22
Un portero	3300	275
<b>CONTADURIA GENERAL</b>		
Contador	24000	2000
Contador para coche	5514 y 4	459 y 19
Oficial mayor	10000	833 y 11
Oficial segundo	8000	666 y 22
Oficial tercero	6000	500
Oficial cuarto	4500	375
Oficial escribiente primero	4000	333 y 11
Segundo oficial escribiente	3300	275
Un portero	2200	183 y 11
<b>CABALLERIZOS DE CAMPO</b>		
17 caballerizos de campo (a 12.000 reales cada uno al año)	204000	17000

<sup>61</sup> AGP, Reinados, Carlos III, Caballerizas, leg. 312, Nota de los sueldos que gozan al año y les corresponde percibir mensualmente, según sus clases, los excelentísimos señores caballerizos mayores, primeros y demás dependientes de planta y plana mayor de la Real Caballeriza y Ballestería según la última planta de 11 de septiembre de 1761 y posteriores reales órdenes que ha habido para ello.

<sup>62</sup> No tiene sueldo por la real caballeriza y sí por los alimentos del príncipe.

<b>JUZGADOS</b>		
Asesor	2200	183 y 11
Abogado fiscal	750	62 y 17
Escribano	1100	91 y 22
Dos alguaciles a 5 reales diarios	3650	310
<b>ARMERIA</b>		
Armero mayor	6000	500
2 armeros a 2.000 reales cada uno al año	4000	333 y 11
<b>REYES DE ARMAS</b>		
4 reyes de armas a 2.400 reales cada uno al año	9600	800
<b>GUARDARNES</b>		
El jefe de este oficio	7700	641 y 22
2 ayudas a 4400 reales al año	8800	733 y 10
Un mozo de dicho oficio	2200	183 y 11
<b>REGALADA</b>		
3 picadores, el uno que es Parlapiano, 12.000 reales al año y los otros dos a 6000 reales	24000	2000
3 Ayudas de picador a 3000 reales al año	9000	750
2 domadores con honres de ayuda de picador a 6000 reales al año	12000	1000
9 domadores a 2190 reales al año	19710	1642 y 17
Palafrenero mayor	7700	641 y 22
Teniente de palafrenero mayor	4400	366 y 22
6 ayudantes a 8 reales diarios	17520	1488
Un herrador de caminos	1500	125
Un herrador y albéitar con 31 reales diarios	11315	961
4 trompetistas a 3650 reales al año	14600	1216 y 16
Timbalero	3285	273 y 24
<b>OFICIO DE SOBRESTANTE</b>		
Sobrestante de coches	10000	833 y 11
Teniente	7134	594 y 17
8 Correos a 4400 reales al año	35200	2933 y 6
6 ayudantes a 8 reales diarios	17520	1488
3 herradores a 1500 reales al año	4500	375
<b>OFICIO DE LIBRADOR</b>		
Jefe de este oficio	6600	550

Su ayuda	3300	275
2 mozos de oficio a 2200 reales cada uno	4400	366 y 22
<b>REAL BALLESTERIA</b>		
2 ballesteros principales a 15.000 reales cada uno al año	30000	2500
11 ballesteros ordinarios (8800 al año)	96800	8066 y 9
10 ballesteros agregados (4400 al año)	44000	3666 y 16
Medico	6600	550
Cirujano	5500	458 y 10
4 arcabuceros a 3300 reales al año	13200	1100
16 mozos de trailla (6 reales al día)	35040	2976
Un halconero (5 reales al día)	2190	186
5 huroneros (6 reales diarios)	10950	930
Un ayuda de huronero (6 reales diarios)	2190	186
Otros 7 ayudas (5 reales diarios)	12775	1085
Un pajarero (15 reales diarios)	5475	465

## **CÓRDOBA, CIUDAD MODELO DEL CARRUAJE DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XIX HASTA NUESTROS DÍAS**

Antonio T. PINEDA NAVAJAS  
*Periodista*

### **1. La ciudad se prepara para el carruaje**

Córdoba, ciudad provinciana allá por la mitad de la centuria del ochocientos, sin problemas urbanísticos verdaderos, con una gran cantidad de terrenos por urbanizar intramuros, una economía eminentemente agraria, sin atisbo ni ganas de industrialización; una estructura ferroviaria (en las décadas centrales del siglo XIX) incapaz de sacar a la capital de su inmovilismo, fue, al igual que hoy, una ciudad del carruaje, en el que este elemento hipomóvil era protagonista de la vida social, cultural, industrial, agraria, económica y, principalmente, urbanística. Más que la industrialización que estaba transformando el urbanismo, llevando hacia la modernidad y el progreso a numerosas ciudades del Antiguo Régimen, a Córdoba la transformó la burguesía agraria y su afán por mostrar su posición social y poder, fundamentalmente a través del carruaje.

Fue el carruaje el que desencorsetó a la ciudad, más que los proyectos y las utopías de progreso e industrialización.

Córdoba no se montó en el tren del desarrollo industrial que hizo, como en otras ciudades, tirar las murallas para crear nuevas zonas residenciales e industriales; las murallas de Córdoba se demolieron con fines especulativos inmobiliarios, para residencias de las clases poderosas y zonas recreativas y de paseo para los terratenientes y ricos comerciantes de la ciudad, presionando a los representantes municipales para que el Consistorio destinara esfuerzo y dinero a este fin, en detrimento

de otras zonas periféricas de barrios populares, que vivieron del sueño de futuros proyectos nunca realizados para su esparcimiento y ocio, a excepción de los llevados a cabo en la Ribera y en el Campo Santo de los Mártires, que ocuparon, al final, las clases poderosas, siendo admirados por los individuos pertenecientes a estratos sociales más bajos y trabajadores.

El coche de caballos en Córdoba siempre tuvo una gran importancia social. Ejemplo de ello es el de un recién llegado al estamento noble cordobés, perteneciente a la burguesía agraria de la ciudad, gracias a la inversión en fincas rústicas, fundamentalmente<sup>1</sup>. Se trata de Manuel Medina y Corella, primer conde de Zamora de Riofrío, quien en el inventario que se realizó en 1819<sup>2</sup> poseía 34.400 reales en coches de caballos, 5.150 en guarniciones y 11.800 en caballos y mulas en la ciudad de Córdoba. Una verdadera fortuna para la época, destinada a prestigiar a su propietario ante sus conciudadanos. Este capital provenía, en su mayoría, de su hermano, José de Ayuda Medina y Corella, fundador del Monte de Piedad de Córdoba, persona que supo introducirse en la alta sociedad cordobesa, aupando a sus familiares a conseguir títulos nobiliarios y posiciones sociales principales<sup>3</sup>.

La riqueza del coche de caballos en Córdoba, un parque de gran calidad, se ve plasmada por el escritor e investigador para temas históricos del turismo Luis Lavaur, en un artículo publicado en la revista *Estudios Turísticos* en 1986<sup>4</sup>. En él, el antiguo delegado de turismo en Chicago recoge las descripciones que diversos visitantes extranjeros reflejan de la ciudad y en especial de los carruajes cordobeses.

En primer lugar Lavaur cita la experiencia del acaudalado inglés Richard Twiss, quien escribió *Viaje a través de Portugal y España en 1772 y 1773*. Este viajero inglés califica a Córdoba como “la ciudad más agradable de España para residir”. Estos calificativos van a la par de la admiración que le producen los carruajes de la antigua ciudad cali-

---

<sup>1</sup> Manuel Nieto Cumplido. “Medina Corella y su legado fundacional”, VV.AA. en *Historia del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. 1864-1978*. Córdoba, 1979, p. 99.

<sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 99-100.

<sup>3</sup> *Ibidem*. Este arcediano de la Catedral de Córdoba ingresó de este estamento religioso, durante los 58 años en los que perteneció, unos 121.800 ducados de oro. Gracias a este capital José Medina y Corella invirtió en prestigio social para su familia, y también en coches de caballos que revirtieron a su vez en protagonismo, p. 84.

<sup>4</sup> Luis Lavaur. “El turismo español en el siglo de la Ilustración (1715-1793)”. En revista *Estudios Turísticos*, nº 91. Madrid, 1986, pp. 23-49.



fal y cómo estos vehículos se podían equiparar al parque cochero europeo. Según Twiss, citando textualmente a Lavaur,

“Nunca vi más lujosos carruajes en toda España, entre ellos catorce o quince coches, carrozas o faetones recientemente fabricados en Inglaterra y muchos más procedentes de París, y tuve la oportunidad de verlos a todos tirados por cuatro o seis bellísimos caballos grises de largas colas y vistiendo todos los lacayos libreas bordadas en oro y plata”.

El británico, que había realizado viajes anteriormente a Francia y Alemania, entre otras naciones, y que residía en los Países Bajos, constató la riqueza de los carruajes de una ciudad que dependía casi exclusivamente de la producción agraria y estancada en una economía del sector primario, pero que reflejaba su poderío en los carruajes que exhibían, en la indumentaria de los lacayos y enganchando bellos ejemplares de caballos españoles.

Este esplendor del coche de caballo en Córdoba se fue manteniendo durante todo el siglo XIX, produciéndose, como se verá más adelante, en acontecimientos principales y singulares, una nueva manifestación de la importancia y la calidad de los vehículos hipomóviles en la ciudad, que no solo se permitía importar de los dos fabricantes principales del mundo, Inglaterra y Francia, sino que también acudían a los constructores nacionales, principalmente de Sevilla y de la vecina población de Écija, y a los locales, aunque estos eran menos numerosos.

Siguiendo con el excelente artículo sobre turismo publicado por el escritor Luis Lavaur, en él se adjuntan las declaraciones del militar escocés William Dalrymple<sup>5</sup>, quien realizó un viaje por España, comenzando en Gibraltar, para llegar a El Ferrol y finalizar nuevamente en la colonia británica. El mayor Dalrymple pasó por Córdoba y definió quizás mejor que nadie la importancia del carruaje en una sociedad que procuraba mostrar su poderío.

“Las personas de calidad poseen hermosos carruajes, recargados de adornos y dorados, magnificencias que no lucen más [que] en los días de gala, observados aquí con tanta escrupulosidad como en la Corte. Sus coches van tirados por mulas que hacen venir de La Mancha”.

---

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 30.

Dalrymple realizó su viaje por España en 1774 y sus experiencias las recoge en la obra *Viaje a España y Portugal*.

Fue otro británico, dos años después, quien certificó lo aportado por los dos viajeros anteriores. Se trata de Henry Swinburne<sup>6</sup>, escritor y viajero, que pasó también por Córdoba. A Swinburne, los carruajes cordobeses le impresionaron, haciendo destacar también la preferencia de la nobleza por los coches ingleses y franceses. Subraya Lavaur de su obra *Viajes por España en los años 1775 y 1776*: “No esperaba ver tanta elegancia en una ciudad del interior de España con tantos y buenos carruajes ingleses y franceses con vistosas libreas y excelentes caballos”.

A finales del siglo XVIII la ciudad gozaba de buena imagen en cuanto al parque de coches de caballos que poseía y la calidad de los mismos.

Según las *Respuestas generales del catastro de Ensenada*, realizado en 1752 y recogidas en una publicación titulada *Córdoba 1752*<sup>7</sup>, la ciudad de Córdoba contaba entonces con cinco maestros cocheros, destacando entre ellos José Sánchez, cinco oficiales y dos aprendices, mientras que el número de cocheros era de 80 y el de lacayos 70, lo que explica que en parque tan extenso, que coincide con las noticias de los viajeros ingleses a la ciudad en el último tercio del siglo XVIII, se tuvieran que traer carruajes tanto de Madrid, donde la nobleza local se encontraba bien relacionada, como de Sevilla, e importarlos principalmente de Inglaterra y Francia. También las *Respuestas generales del catastro de Ensenada* dan información del número de guarnicioneros<sup>8</sup> que trabajaban en Córdoba, y que satisfacían las necesidades de este alto número de coches de paseo y parque, sin contar las guarniciones que necesitaban cosarios, carreteros o caleseros para su quehacer diario. Eran siete maestros guarnicioneros, 21 oficiales y cinco aprendices, lo que da idea del uso del carruaje en la ciudad de la Mezquita.

Ya bien entrado el siglo XIX, las clases sociales poderosas continuaron con este medio de transporte y de posicionamiento social al mismo nivel que el siglo anterior, contando con un gran número de carruajes en las cocheras de los principales de la ciudad, pero manteniendo fundamentalmente los coches de lujo y de paseo.

---

<sup>6</sup> Antonio T. Pineda Navajas. *Esplendor e historia del carruaje*, en el especial Zoco de Diario Córdoba. 31 de enero del 2016

<sup>7</sup> *Córdoba 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Introducción: Antonio López Ontiveros. Colección Alcábalá del Viento. Nº 3. Madrid 1990.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 247.

El número de carruajes aumentó en la capital a principios de la segunda mitad del XIX, creando problemas de aparcamiento de estos vehículos hipomóviles en las calles y plazas cordobesas, incluso en el alquiler de cocheras. Muestra de ello es la gacetilla aparecida el 4 de octubre de 1860 en el periódico local La Alborada, titulada *Me voy poniendo en grande*, en la que el redactor hace unos comentarios irónicos sobre el número de carruajes, debido, en parte a la adquisición de los mismos para mostrar un nivel social determinado, sin importar el alto precio del mantenimiento de estos vehículos<sup>9</sup>, y la dificultad para dejar los coches de caballos en cualquier punto de la población, como el caso de la imposibilidad de utilizar como aparcamiento la céntrica plaza de la Compañía cordobesa. El precio de una cochera doble, en 1883 en un lugar privilegiado de la ciudad, como era la calle de Santa Isabel, frente a la casa principal de la Plazuela de Don Gome, era de 20 duros anuales. Es el caso del contrato entre el marqués de Viana, Teobaldo de Saavedra y Cueto y Francisco Díaz Peñalver. El marqués, grande de España, que vivía en Madrid, pidió a su administrador en Córdoba una cantidad superior a 20 duros anuales por el alquiler de la cochera, publicando anuncio en el Diario de Córdoba, pero nadie acudió al reclamo, aceptando las pretensiones de Díaz Peñalver, que desde antes de la aparición en prensa fue de 20 duros<sup>10</sup>.

El gran número de carruajes que circulaban por la ciudad hizo que el firme de las calles, de por sí en mal estado, se encontrará en una situación defectuosa, lo que unido a una red viaria estrecha provocó que los cordobeses mostraran sus quejas y la denuncia de la prensa sobre la situación<sup>11</sup>.

En parque de carruajes tan numeroso la nobleza y las clases altas poseían los mejores y más elegantes, poniéndolos a disposición de cualquier acto popular e importante, dando a conocer, de esta manera, su privilegiada posición social y su poder, como es el caso del recibimiento

---

<sup>9</sup> “Con motivo del piso de nuestra capital que unido a lo delicado de la salud del gacetillero tienen su vida en un tris, este que ha llegado a reunir unos cuantos, ha resuelto echar un carruaje, lo cual no extraño porque ya todo el mundo tiene aunque sea un carri-coche, pero no teniendo cochera y viendo que la plazuela de la Compañía la han dedicado a este objeto, suplica a quien corresponda me arriende un cacho de dicha plazuela para encerrar mi carretón”.

<sup>10</sup> Archivo Fundación Viana (AFV). *Propiedades*, leg. 0217.

<sup>11</sup> Como ejemplo, la gacetilla publicadas el 21 de octubre de 1869 y la información titulada *Nuevo Paseo de Ronda de los Tejares*, de 1 de febrero de 1861, ambas en el periódico La Alborada.

a la brigada de Coraceros a su regreso de la Guerra de África. En el desfile que siguió aparecen como propietarios de los carruajes que acompañaron a los soldados los mismos apellidos que también participaron en el recibimiento de la reina Isabel II dos años después<sup>12</sup>. Entre ellos destacó el conde de Gavia, quien, nuevamente en noviembre de 1861, puso a disposición del Ayuntamiento un “magnífico carruaje” para el paseo por la ciudad del príncipe marroquí Muley el Abbas, y su posterior visita a la Mezquita, acompañado por los gobernadores civil y militar<sup>13</sup>.

En 1860, Juan Álvarez, que poseía un taller en la Fuenseca, se dedicaba a la construcción de carruajes y a vender coches de segunda mano, indicativo del aumento de clientes con poder de adquisición distintos<sup>14</sup>. En 1875 solo existían en la ciudad tres constructores de coches<sup>15</sup>: Mariano Álvarez Serrano, con taller en la calle Paraíso, 14 -actual Duque de Hornachuelos-; José López Álvarez, en Jesús y María, 8<sup>16</sup>, maestro madrileño que en 1860 tuvo su taller en la posada Vergara, en la Plazuela del Puente<sup>17</sup>; y José Lozano y Navarro, que tenía ubicado su centro de construcción y reparación en la calle Concepción, 31. Otro constructor de carruajes fue Delgado Pasillas, también con taller en una vía céntrica, la calle Concepción<sup>18</sup>. También contaba Córdoba con una empresa tradicional, la de M. Tomás Jaén, ubicada en la calle Jesús y María, en 1902, taller del que hay constancia hasta 1907. A finales del XIX irrumpe en Córdoba una empresa con un concepto más moderno y ofreciendo servicios diversos alrededor del carruaje, con una organización ambiciosa, tanto en la reparación de coches de caballos “montando

---

<sup>12</sup> Nuevamente el rotativo *La Alborada*, de fecha 11 de mayo de 1860, recoge la participación de los carruajes de la élite cordobesa: “Precedían a la brigada cinco carruajes de los Excmos. Sres. conde de Gavia, de Hornachuelos, marqués de Benamejí, de Villaverde y del señor Rafael Cabrera. Lujosos en extremo [sic] y de muy buen gusto era los cinco trenes; el del señor conde de Gavia con especialidad nos llamó la atención”.

<sup>13</sup> *La Alborada*, 24 de noviembre de 1861.

<sup>14</sup> *Ibidem*, 5 de mayo de 1860.

<sup>15</sup> Yodob Asiul. *La Indispensable, guía de Córdoba y su provincia para el año 1875*. Córdoba, 1875, p. 391.

<sup>16</sup> Archivo Municipal Córdoba (AMC). *Expediente sobre carruajes de lujo. 1877-85*. Año 1884.

<sup>17</sup> *La Alborada*, 5 de mayo de 1860. Treinta y tres años después el taller de carruajes de lujo de López Álvarez era un “antiguo y acreditado establecimiento”, según se publicita en el *Almanaque del Obispado de Córdoba* de 1893.

<sup>18</sup> Según el *Almanaque del Obispado de Córdoba* de 1881 “construye toda clase de carruajes y cajas sueltas para dentro y fuera de la población”.

con todos los adelantos y cuenta con operarios muy competentes”<sup>19</sup>, en servicios regulares con otras poblaciones, o para el transporte de viajeros a eventos o ferias de poblaciones cercanas a la capital, e incluso para participar en la romería de Linares. Se trata de El Sport, empresa que tendría gran actividad en Córdoba y provincia. Así mismo existían dos personas que se dedicaban al alquiler de carruajes, Tomás Mac y Francisco Ramón, ambos en la céntrica calle San Pablo<sup>20</sup>, aunque también se construían carruajes en las carpinterías, como es el caso de Pedro Luque León Matapalos, que aparece como carpintero<sup>21</sup>. En 1886 se encuentra como propietario de una empresa de carruajes de alquiler a Baldomero Martínez, estableciendo su negocio en la calle Pileró<sup>22</sup>. Por el contrario, el mundo laboral era el que más demandaba la construcción de carros y su alquiler, ascendiendo el número de constructores a nueve, todos ellos en las zonas periféricas de la ciudad, al contrario que los de carruajes, como Tejares, Campo de San Antón o Merced, y 30 personas que tenían alquiler de carros, distribuidas por diferentes partes de Córdoba. Ello demuestra que el principal esfuerzo se dedicaba a la construcción de carros como herramientas de trabajo y que una parte de los carruajes fabricados y de importación iban destinados a los propietarios de fincas agrícolas, principalmente los de tipo *breaks*, utilizados para ir de la ciudad a las propiedades, que en verano presentaban una imagen típica de la campiña cordobesa, como eran los toldillos que les colocaban a estos vehículos hipomóviles de gran versatilidad y fortaleza, los renombrados *breaks* o *peters*, y faetones, normalmente enganchando dos o más caballos.

La extrapolación de finales del XVIII a la centuria del novecientos en cuanto a calidad y cantidad de carruajes en Córdoba, que influyó decisivamente en la zona moderna de la ciudad desde el punto de vista urbanístico, se vio reflejada con la visita de la reina Isabel II a la ciudad en 1862, acompañada por el príncipe don Alfonso, futuro Alfonso XII y la infanta doña María.

Es en una reseña lisonjera del cronista de la ciudad, Luis Maraver y Alfaro, donde se da a conocer en la segunda mitad del novecientos otra vez la calidad del parque cochero de Córdoba, la misma calidad que asombró al intendente Alberto de Suelbes, quien anotó en las *Respues-*

---

<sup>19</sup> Ubicada en la calle Conde de Robledo, 3.

<sup>20</sup> Yodob Asiul. *La indispensable*, p. 390.

<sup>21</sup> *Ibíd.*, p. 390.

<sup>22</sup> *Almanaque del Obispado de Córdoba*, 1886.

tas generales del catastro de Ensenada correspondiente, un siglo antes de la visita real a la ciudad de los Califas, “Córdoba aparece no obstante como una verdadera ciudad, con profesionales que sólo figurarían en otras capitales y villas de abolengo. Tiene 8 libreros... 80 cocheros, 70 lacayos...”<sup>23</sup>. Para sustentar la adulación que el pueblo de Córdoba siente hacia la “ilustre nieta de san Fernando”<sup>24</sup>, como la define el historiador local, Maraver toma nota exhaustiva de los diferentes carruajes que acompañaron a la comitiva real, enumerando el número de tiro, el modelo de coche, todos de lujo, detalles de la construcción y engalanado y propietario.

Es una información que debe reflejarse para plasmar precisamente el número, diversidad y calidad de los coches de caballos existentes en Córdoba y que se pusieron a disposición de la comitiva regia. Las autoridades cordobesas recibieron a Isabel II, al príncipe de Asturias y a la infanta al finalizar la cuesta de Rabanales, en el lugar denominado la Choza del Cojo, antes de llegar a la capital. Maraver da un toque de atención sobre los carruajes cordobeses, que no dejaban de desear a los de la Corte<sup>25</sup>:

“El Sr. Conde de Torres-Cabrera y del Menado Alto presentó dos carruajes, a cual más magnífico en sus diferentes condiciones y objetos. El primero de estos era un suntuoso coche de gala cerrado, por sí, a causa de la estación todavía calurosa, pudiera ser más aceptable a S.M. Su corte, tamaño, forma, tallado y demás detalles eran enteramente iguales a los que la Casa Real usa en las fiestas de ceremonia”.

Continúa el cronista de la ciudad con la descripción de este carruaje, que merece la pena describir, para mostrar el uso de materiales nobles brillantemente elaborados.

“Sobre un juego trabajado con el mayor esmero y en donde con delicada talla lucían con profusión figuras de relieves y guirnaldas de flores, ostentándose bajo el brillo del oro, se encontraba una caja de extraordinario mérito, en la que se destacaban también los dorados

---

<sup>23</sup> Córdoba 1752, pp. 43-44.

<sup>24</sup> Luis Maraver y Alfaro. *La Corte en Córdoba. Reseña histórica de la recepción y estancia SS.MM. y AA. En la provincia de Córdoba en 1863*, p. 75. Córdoba, 1863. Imprenta de D. Rafael Arroyo.

<sup>25</sup> *Ibidem*, pp. 55-57.

sobre cristales y sobre fondos, en general, color de guinda. Sobre los cuatro ángulos de la caja y en su parte superior flotaban cuatro lindísimos penachos, llevando en el centro de la cubierta un rico almohadón de terciopelo galoneado de oro y con borlas de lo mismo, que caían sobre los costados del carruaje. Sobre este almohadón de grandes dimensiones destacaba una corona condal dorada y sobre ella aparecía un águila imperial, llevando en el pico uno de los lemas de la casa de Torres-Cabrera. El interior de este carruaje forrado de rico terciopelo, lo adornaban también pabellones de raso blanco y rosa con excelentes y preciosas flequerías”.

Abunda Maraver en la descripción de los coches del conde de Torres Cabrera puesto a disposición de la reina.

“El segundo carruaje era una magnífica carretela de ballestas y doble suspensión, carruaje también idéntico a los de la Real Casa, y en cuya elegante tumba adornada toda de rica pasamanería, se encontraban sobre color carmesí en uno de sus costados las armas de la ciudad de Córdoba, borladas de oro, plata y seda de colores, y en el otro las armas Reales. En los costados del cuerpo de la carretela se veían también dos elegantes escudos de armas de la casa de los Condes de Torres-Cabrera, trabajados en bronce y plata. Todos los adornos exteriores de este carruaje eran de seda blanca y celeste con muy grandes bordones, formando perfecta armonía con el hermoso manto de terciopelo celeste, que adornado con galonería y trencilla de oro, cubría todo el interior del carruaje, dejando ver al descuido la rica cubierta, y la franja color de perla con los bonitos bordados que la guarnecían, Este magnífico carruaje iba conducido por seis caballos españoles andaluces, de gran talla y enjaezados con guarniciones, cuyos adornos y hebillaje dorado correspondía con los del carruaje, siendo el rendaje de oro y seda carmesí, así como sus mantillas o sobre-agujas de terciopelo del mismo color, con flequería y adornos de oro. Los penachos que llevaban sobre la testera los briosos corceles eran de ricas plumas de marabú, de una hechura enteramente nueva, y demostraban el buen gusto del Sr. Conde. El tronquista, cochero y lacayos vestían trajes encarnados”.

Maraver sigue con la descripción de los carruajes, en su mayor parte carretelas, y el lujo de cada uno de ellos, así como de diferentes suspensiones, el de las guarniciones, la diversidad de la vestimenta de cocheros y lacayos, además de los distintos tiros, destacando el de seis a la larga, aunque también se engancharon ocho caballos, como en el de la

marquesa viuda de Villaseca<sup>26</sup>, aunque los más frecuentes eran cuartas y trancos. Además del tiro de ocho caballos y los de seis a la larga, hubo un total de 38 carruajes tirados por cuatro y dos caballos que acompañaron a la reina Isabel II<sup>27</sup> en su recibimiento en la Choza del Cojo para entrar en la ciudad<sup>28</sup>. La reina ocupó el coche del marqués de Benamejí, “una hermosísima carretela charolada, de rica tumba”<sup>29</sup>. Durante los desplazamientos de la reina por la ciudad y sus alrededores la nobleza cordobesa hizo gala de poseer un gran número de carruajes de calidad y elitistas, como carretelas, una góndola, también propiedad del marqués de Benamejí, “tirada por seis caballos enjaezados a la andaluza y servida por cocheros zagales que vestían un gracioso traje a la jerezana”<sup>30</sup>, e incluso una litera.

El cronista de la ciudad refiere que en el recibimiento que se le hizo a la reina en la Huerta de San Antonio “multitud de carruajes cruzaban sin cesar en todas direcciones”.<sup>31</sup>

Toda la descripción, abundante, que expone Luis Maraver en su crónica es un reflejo de la importancia y uso del carruaje de calidad y élite en la ciudad, a pesar del estancamiento económico y social. Las clases pudientes y dirigentes siguieron conservando el carruaje como

---

<sup>26</sup> *Ibidem*. p. 58. Según Maraver “lució también un magnífico carruaje tirado por ocho magníficos caballos negros, perfectamente amaestrados y entrenados con costoso rendaje amarillo, siendo uno de los trenes que, con más justicia, llamó la atención del público”.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 58.

<sup>28</sup> *Ibidem*. Maraver enumera a las siguientes personas que aportaron carruajes para el recibimiento real, que son: conde de Torres-Cabrera y del Menado Alto, marqués de Benamejí, conde de Gavia, marqués de Valdeflores, marquesa viuda de Villaseca, marqués de Villaverde, conde de Hornachuelos, marqués de las Escalonías, duque de Almodóvar, Diego León, Rafael Cabrera, Bartolomé María López, conde de Fuente del Salce, Martín de la Bastida y Rafael Chaparro, pp. 35-39.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 57. “... y montada sobre ballestas. El juego de ruedas con bocines azul turquí y preciosos filetes y adornos dorados armonizaban con el mismo color azul de la tumba, rodeada de gruesos y largos flecos de seda blanca, azul y encarnada. Los penachos que eran de plumas blancas y azules, tenían una hermosa colgante de los mismos colores con coronas, y formaban un conjunto del mejor efecto. Por último, los vestidos del cochero y lacayos, consistían en calzón y casaca blancos, guarnecidos con los colores de la librea de la casa y chaleco encarnado galoneado: el primero llevaba sombrero de candil, y los segundos, tricornios negros con ancho galón de oro y adornos de plumas encarnadas. El traje del delantero era blanco galoneado, botas altas de charol y gorra de flecos dorados”. P. 37.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 103.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 105.



signo de ostentación y exhibición ante la sociedad. Un ejemplo de ello lo pone de manifiesto, al igual que Manuel Medina y Corella, conde de Zamora de Riofrío, el segundo marqués de Viana, caballero real, que en su palacio de Madrid<sup>32</sup>, contaba con una amplia cochera en la que destacaban un milord, dos berlinas y un landó<sup>33</sup>, lo que le supuso al año una cuantiosa suma en su mantenimiento, así como el coche de la marquesa, en el que gastó, en 1908, un total de 1.492,00 pesetas en un tronco de guarniciones completo, con adornos de coronas y escudos, realizado todo ello por la empresa madrileña Hijos de José M<sup>a</sup> Ruiz<sup>34</sup>.

Aunque el número de coches de caballo de paseo y lujo era alto en la ciudad, en cambio el número de maestros cocheros fue decayendo a lo largo del novecientos e incluso entrado el siglo XX. Así, en 1886<sup>35</sup> no existe ningún profesional con esta denominación en la ciudad, aunque sí constructores de carros, que fueron habituales desde la Edad Media y en gran número, siendo en esta fecha el de nueve, destacando también las personas que se dedicaban al alquiler de carruajes, once. En este último cuarto del ochocientos la construcción de coches de caballos estaba en manos de los denominados carpinteros. Hacia finales de la centuria del ochocientos solo continúan dos constructores de carruajes de los que había quince años atrás, Mariano Álvarez y José López; descendiendo igualmente las personas dedicadas al alquiler de carruajes, que eran solo cuatro, o los constructores de carros, que quedaron en seis. La “disyuntiva” económica de la que habla Rafael Castejón Montijano entre “los intentos de cambio económico” y “los procesos derivados de la desamortización”<sup>36</sup>, de los que según el catedrático y economista cordobés “sólo parece salvarse” la Casa Carbonell<sup>37</sup> y la aparición en el horizonte del desastre del 98, lastraron la economía local, sustentada casi exclusivamente en la agricultura, lo que afectó a la escasa in-

---

<sup>32</sup> AFV. *Administración y cuentas*. Leg. 0086. El marqués de Viana pagaba la contribución de carruajes de lujo en Madrid, que en 1901 le supuso un desembolso de 267,75 pesetas por trimestre.

<sup>33</sup> AFV. *Administración y cuentas*. Leg. 0677.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> *Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y la Administración*. N<sup>o</sup> 21. Madrid, 1986.

<sup>36</sup> Rafael Castejón Montijano. “Pasado, presente y futuro de la economía cordobesa”, en *Córdoba Contemporánea. Historia, espacio urbano y economía*, pp. 243-244. Córdoba, 2009.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 244.

dustria cordobesa y en especial la del carruaje, que tuvo que reinventarse en el sector más abierto e indefinido de la carpintería.

En cambio, los hoteles y fondas de la ciudad disponían de servicios de coches de caballos para los viajeros que llegaban a Córdoba a través del ferrocarril, destacando un novedoso servicio de alquiler de carruajes en manos de los famosos hermanos Puzzeni, propietarios del Hotel Suizo, que además de ofertar sus prestigiosas instalaciones, cuadras y dependencias para los carruajes, ofrecían alquiler de coches de caballos para desplazamientos y paseos por la ciudad, lo que entraba en clara competencia con las personas dedicadas al alquiler de estos vehículos hipomóviles.

Córdoba seguía dependiendo de París, Londres, Madrid, Sevilla y Écija, que se constituyó en un importante centro de construcción de carruajes siglos atrás. La ciudad continuó ofreciendo ya en el siglo XX coches de caballos nuevos y servicio de restauración, existiendo, hasta hace pocos decenios, la fabricación por parte del afamado constructor e importante miembro de la sociedad cordobesa Amador Naz Román, hermano mayor de Las Angustias y destacado industrial. Naz tenía taller en el Campo de San Antón y se dedicó, entre otros menesteres, a la fabricación y restauración de coches de caballos entre los años 20 y 50 del pasado siglo XX. Colega de Naz fue Taguas, con taller en la calle Aceituno, esquina con Moriscos. Esta dependencia de Taguas tenía amplios patios y corralones donde se depositaban los carruajes para su restauración, actividad a la que se dedicaba principalmente, con amplias puertas para que pasaran con facilidad. En cambio, para entrar los coches al taller en ocasiones encontraban dificultades para volver por tan estrecha esquina, teniendo los operarios que salir para girar a los vehículos levantándolos. Taguas estaba muy bien considerado como reparador y restaurador, prueba de ello era el amplio movimiento de vehículos que pasaban por la calle Moriscos, contando entre sus clientes con los coches pertenecientes al Séptimo Depósito de Sementales de Córdoba<sup>38</sup>, ubicado en las Caballerizas Reales.

Junto a estos dos constructores y restauradores coincidió una empresa centenaria en este campo. Se trata de Carruajes Matapalos, la empresa más antigua de Córdoba en la actualidad, incluida en el Registro Mercantil. Fundada en 1864 por Pedro Luque León, dos años después de la apoteosis del carruaje durante la visita de Isabel II, estableciéndose

---

<sup>38</sup> Nombre definitivo que recibió en 1945. En Juan Carlos Altamirano Macarrón. *Las Caballerizas Reales de Córdoba*. Málaga, 2001, p. 118.

en Tejares, avenida que sufrió una gran transformación urbanística para el paseo de carruajes, y ubicada en un lugar donde existían varios constructores de carros. Precisamente Matapalos se dedicó también a este menester, destacando en la construcción de vehículos especiales<sup>39</sup>. La quinta generación de esta familia dirige en la actualidad la empresa, con Rafael Luque Lubián restaurando carruajes hoy de Francia, Bélgica, Italia y España, principalmente de Sevilla, invirtiéndose en parte los flujos de los dos siglos pasados<sup>40</sup>. Además de estos constructores importantes, hubo y hay talleres, aunque escasos, que se dedican a restauraciones pequeñas y a construcción y reparación de ruedas de carruajes, en las que sigue destacando hoy Matapalos.

## 2. Parque de carruajes en Córdoba

En el momento en que la *Instrucción Provisional para llevar a efecto el Impuesto Transitorio sobre Carruajes*, de 1873, otorgó la cobranza del impuesto sobre los carruajes de lujo a los ayuntamientos se puede establecer un control más riguroso sobre el parque de coches de caballos existente en cada ciudad, incluidos los dedicados a la industria o al transporte de viajeros, aunque la picaresca creó en numerosas ocasiones una oscilación en el total de carruajes de lujo existentes en un momento determinado.

El control del Ayuntamiento de Córdoba, a través de este impuesto, a los vehículos hipomóviles cada tres meses fue exhaustivo, poseyendo noticias fidedignas sobre los movimientos de todos los coches de caballo dentro de la ciudad a través de un contratista, que accedía al cargo por medio de una subasta pública, encargado de cobrar este arbitrio municipal, y ayudado por la guardia municipal en el control de los carruajes de lujo. Tanto el contratista, que ejercía este cargo anualmente, como la guardia municipal vigilaban celosamente que los vehículos transitasen con sus correspondiente contribuciones pagadas, celo derivado, entre otras cuestiones, porque “cuando las altas proceden de denuncias que el contratista produzca por estarse utilizando un carruaje sin haber dado

---

<sup>39</sup> PINEDA NAVAJAS, Antonio T. “construyendo unos carros especiales, de amplios ejes y dimensiones extraordinarias, capaces de transportar grandes pesos, el ‘carretón de Matapalos’, contribuyendo a la modernización de la provincia, llevando pesados transformadores eléctricos a los pueblos durante la dictadura de Primo de Rivera”. *150 años en coches de caballo*, en Diario Córdoba. 19 de junio del 2015.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

cuenta de ello” cobraba la multa, cantidad idéntica al importe que debía satisfacer por haber empleado el carruaje sin abonar el arbitrio<sup>41</sup>.

El primer año en el que está registrado este impuesto tras la *Instrucción* de 18 de noviembre de 1873, en el Ayuntamiento de Córdoba, fue durante el período 1877-78<sup>42</sup>, en el que el padrón da cuenta de la existencia de 71 propietarios de coches de lujo, que poseían 112 vehículos<sup>43</sup>. Este censo, realizado 15 años después de la regia visita de Isabel II a la ciudad, da cuenta de las propiedades que poseía el conde de Gavia, tan proclive a dejar sus carruajes para las recepciones públicas más importantes, compuesta de un landó y una berlina, por los que pagaba 150 pesetas al año, muy lejos de los marqueses de Benamejí, propietarios de una carretela, una berlina, un familiar y un charabán<sup>44</sup>. Estos 112 vehículos le dieron, a priori, al Ayuntamiento unos ingresos de 10.950 pesetas al año.

En años sucesivos se ve el incremento del número de licencias, conforme mejora la situación económica. Así, en el período recaudatorio 1879-80 son 83 los propietarios, con un total de 117 carruajes de lujo<sup>45</sup>. En este ejercicio la marquesa de Benamejí fue la única propietaria de cuatro carruajes, no apareciendo ya como poseedor de vehículo hipomóvil alguno el conde de Gavia. En el censo de 1883-84, disminuyen los propietarios, que pasan a ser 75, con 103 carruajes, que supusieron para las cuentas municipales unas 10.950 pesetas, constando en este censo la marquesa de Benamejí con una góndola y un landó. Se producen dos bajas señaladas, tras ser aclaradas las respectivas situaciones. Se trata del landó que prestaba servicio al Obispo de Córdoba, el dominico Ceferino González, al ser promovido en 1883 a Metropolitano de Sevilla. La otra baja fue la del carruaje que utilizaba el coronel de la Remonta de Córdoba 2º Establecimiento, Pedro González<sup>46</sup>. Pero el fluir del número de carruajes era variado, así en el segundo trimestre de 1883 había 91 titulares, en el tercero, 82 y en el cuarto, 92<sup>47</sup>, variando normalmente con respecto al censo definitivo de principios de período.

---

<sup>41</sup> AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. “Siempre que el Excmo. Ayuntº. considere procedente su imposición”.

<sup>42</sup> El primer trimestre abarcaba desde el 1 de julio al 30 de septiembre.

<sup>43</sup> AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. Años 1887-1878.

<sup>44</sup> *Ibidem*. Otro propietario de cuatro carruajes de lujo fue Eduardo Altuna, propietario un landó, una victoria, una berlina y un faetón, en la cochera de la calle Frías.

<sup>45</sup> AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. Años 1879-80.

<sup>46</sup> AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo 1877-1885*. Años 1883-34.

<sup>47</sup> *Ibidem*. Período 1883-84.

Esto se debía principalmente al movimiento de compraventa de carruajes y caballerías y al desplazamiento de personas durante un período de tiempo amplio fuera de la capital, produciéndose una mayor venta de coches de caballos tras finalizar la Feria de la Salud de Córdoba.

Entrado el siglo XX y con la aparición de los denominados “autos”, el coche de caballos se va rindiendo poco a poco al motor, aunque en Córdoba la lucha fue intensa. En el denominado *Libro de Recaudación sobre carruajes de lujo 1923-24*<sup>48</sup>, del Ayuntamiento de Córdoba, aparecen en el primer trimestre del año 1923 un total de 252 personas que pagaban el impuesto sobre carruajes de lujo, entendiéndose que eran vehículos hipomóviles, pues tres años más tardes aparecen, diferenciados, como *Coches y autos de lujo*<sup>49</sup>, con censos distintos. En este primer trimestre de 1923, además de personas físicas que pagan el impuesto, aparecen ya instituciones y empresas con coches a su nombre<sup>50</sup>.

En cambio, con la aparición en mayor número de automóviles, en 1927 el control recaudatorio es distinto. Como carruajes de lujo aparecen en el primer trimestre de este año 77 personas, y en el segundo, de julio a septiembre -en este período veraniego se matriculan más carruajes- 99 individuos<sup>51</sup>. Precisamente en 1923 y 1927 se encuentra una persona fundamental en la construcción de carruajes en estos años y los siguientes, Amador Naz Román, quien en 1938 se anunciaba en el diario Azul como “Naz. Talleres de carros, herrería y cerrajería”, con domicilio en el Campo de San Antón, 15, además de fabricante de carruajes<sup>52</sup>, lugar donde en 1881 Antonio Naz construía carros en el Campo de San Antón<sup>53</sup>. Amador Naz Román fue presidente de la Asociación de Patronos Constructores de Carros de Córdoba<sup>54</sup>.

---

<sup>48</sup> AMC. *Libro de Recaudación sobre carruajes de lujo 1923-24*.

<sup>49</sup> AMC *Libro auxiliar de recaudación. Período voluntario (Carruajes de lujo). 1927-27*. “Coches y autos de lujo. Posesión. 1927”.

<sup>50</sup> AMC. *Libro de Recaudación sobre carruajes de lujo 1923-24*. Entre ellas el Depósito de la Remonta, la Fábrica de Gas, Carbonell y Compañía, Ingeniero del Pantano, el mayordomo del señor Obispo, Hidro Eléctrica del Genil, dos coches de la Yeguada Militar, uno del Depósito de Sementales, Regimiento de Sagunto y Sociedad E. Mecánicas, pp. 1-16.

<sup>51</sup> AMC *Libro auxiliar de recaudación. Período voluntario (Carruajes de lujo). 1927-27*. “Coches y autos de lujo. Posesión. 1927”, pp. 117-134.

<sup>52</sup> Azul, 10 de diciembre de 1938.

<sup>53</sup> *Almanaque e indicador general de Córdoba y su provincia para 1891*. Por Ricardo Peré y Gómez. Córdoba, 1981, p. 46.

<sup>54</sup> El Sol de Antequera. 31 de mayo de 1925.

Durante los siglos XIX y XX los modelos de carruajes utilizados por los cordobeses no cambiaron. El coche de caballos preferido en Córdoba fue la berlina, un carruaje cerrado, de lujo, muy utilizado por la nobleza; la carretela, coche de lujo empleado principalmente en ceremonias<sup>55</sup>; las góndolas, igualmente coches de lujo y de paseo; landós, también vehículos de lujo y ceremonia, al igual que las victorias<sup>56</sup>. Todos estos carruajes, excepto la berlina, eran coches de paseo, de los denominados de parque, descubiertos -aunque llevaran capota opcional-, pertenecientes a la alta sociedad, principalmente a la nobleza, y muy adecuados para exhibición en sociedad. Le seguían coches de construcción más robusta y ejes más altos, vehículos destinados a viajes o campo, como el faetón o el break. A continuación destacaban coches ligeros de paseo, como los duque, milord, sociables, vías a vis, apareciendo también familiares y tartanas.



La familia Bobille en los alrededores de Córdoba la Vieja, en una ‘manola’ o vis a vis, en 1911. (Colección Juan Manuel Fernández Delgado)

---

<sup>55</sup> Antonio T. Pineda Navajas y Ramón Azañón Agüera. *Carruajes en el Alcázar de los Reyes Cristianos*, p. 100.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 101.

### 3. Restricciones al carruaje y picaresca

La nobleza y burguesía cordobesas influyeron en el devenir urbanístico de la ciudad en favor del carruaje, consiguiendo grandes prebendas, pero también tuvieron que soportar ciertas restricciones durante el siglo XIX y principios de la siguiente centuria, restricciones emanadas del sentido común y la necesidad de regular el ritmo de la ciudad tanto cotidiano como festivo.

Es la prensa del novecientos la que informa, fundamentalmente, de estas restricciones al uso del carruaje. Una de las demandas de la población, desde antes de mediados del XIX era dejar expedito el paseo entre la Puerta de Gallegos y la plaza de las Tendillas los domingos por la tarde, zona que se disputaban los propietarios de carruajes de lujo y los habitantes de Córdoba como lugar destinado al ocio y paseo. En tiempo primaveral en este espacio se juntaban gran cantidad de cordobeses paseando y numerosos coches de caballo haciendo lo mismo. En esta situación el “diario de ciencia, literatura, arte, noticias, comercio y anuncios” *La Alborada* apuntaba que se proclamara un bando para prohibir el paso de carruajes por esta zona<sup>57</sup>, bando que por lo que se ve no se hizo efectivo hasta finales de año.

Si el paseo por las calles Concepción y Gondomar era una costumbre anual, otra zona declarada prohibida para los carruajes fue el Paseo de la Ribera en época de baños, estando excluido el paso de coches de caballos desde las cuatro hasta las ocho de la tarde<sup>58</sup>.

El teatro fue otro punto conflictivo en la ciudad. Este arte, tan dado a que los espectadores fueran en carruajes hasta la puerta del coliseo de la calle Ambrosio de Morales, vía estrecha y sinuosa, en la que los carruajes provocaron varios incidentes en las tardes-noches de representación. En esta calle, dedicada al historiador y cronista de Felipe II, hubo de ponerse, en 1860, “unos marmolillos o columnas” para que no pasaran los carruajes. Los motivos por los que el Consistorio puso estos obstáculos destinados a impedir el paso de los coches de caballos fueron el gran trasiego de personas en esta calle, en la que estuvo la fonda Rizzi (posteriormente se transformó en el Café Suizo), y el Teatro Princi-

---

<sup>57</sup> *La Alborada*, 11 de abril de 1860. “Se diese esta año un bando como se ha hecho en otros anteriores para prohibir el tránsito de carruajes los domingos por la tarde por las calles comprendidas entre la puerta de Gallegos y las Tendillas, pues como está probado es una esposición (sic) para los que van a pie en esas tardes de bulla”.

<sup>58</sup> *Ibidem*, 12 de julio de 1860.

pal<sup>59</sup>. Los argumentos fueron expuestos en la edición del 6 de diciembre de 1860, denunciando el mismo rotativo que

“antes de anoche a la hora del teatro se encontraron en lo más crítico de la calle Ambrosio de Morales, dos carruajes de manos a boca, como es sabido, uno tenía que cejar en lo cual invirtió su cuarto de hora largo, deteniendo la concurrencia y armando una confusión que no se sabía por donde (sic) tirar, especialmente los que se encontraban entre los dos fuegos, es decir entre los dos carruajes. Y lo peor es que nuestras calles no tienen enmienda ni creemos que la tengan en lo que queda de mundo”<sup>60</sup>.

Más restricciones suponían la celebración de los acontecimientos religiosos populares anuales. El eje Puerta de Gallegos, Concepción y Gondomar seguían prohibidos para los coches de caballos en 1897, según bando de la Alcaldía Constitucional de Córdoba, prohibición que se extendía al Carnaval, en concreto al Domingo de Piñata, con horario de 12 de la mañana a 8 de la tarde “en vista de los problemas que ofrece el tránsito de carruajes por la calle Gondomar en las horas en que se aglomera la concurrencia en dicha vía”<sup>61</sup>.

La Semana Santa era una de las festividades en la que el Ayuntamiento regulaba a través de bando la circulación: “Queda igualmente prohibida la circulación de carruajes en el interior de la ciudad, exceptuándose el coche correo y vehículos destinados al transporte de pasajeros del ferrocarril”, como rezaba en esta fiesta religiosa a principios del XX, prohibición que comenzaba a las doce de la mañana del Jueves Santo y continuaba “hasta el toque de gloria”. Lo mismo sucedía con la

---

<sup>59</sup> *Ibidem*, 18 de marzo de 1861. “La estrechez y animación de esa calle estaba pidiendo ese remedio”, en clara alusión a la prohibición del paso de carruajes, obstaculizado por los marmolillos.

<sup>60</sup> *Ibidem*, 5 de enero de 1861. El mismo periódico incide en el problema, pero en esta ocasión editorializa en la nota, aportando una posible solución: “El teatro de Córdoba está situado en tan mal sitio para los carruajes que no pueden montarlos sus dueños hasta que se han alejado de la puerta todos los que concurren a pie; de consiguiente tienen que esperar mucho tiempo y parecía regular que pudieran hacerlo en sus palcos respectivos o en una sala de descanso, ya que no es suya la culpa de esa detención. La sala que hay en otros teatros, aquí no se conoce, si bien pudiera consagrarse a ese objeto la habitación que hay frente de la entrada del patio, y en sus palcos no pueden estar porque a poco de concluir la función empieza el encargado del alumbrado a apagar las luces dejando a oscuras y perfumados por la pavesa a los que esperan”.

<sup>61</sup> El Defensor de Córdoba. 7 de febrero de 1900.



solemne procesión del Santísimo Corpus Christi, celebración que llevaba anexa la prohibición de la circulación de carruajes en la tarde del jueves del Día del Señor.

Eran unas normas que intentaban conciliar la convivencia entre los vecinos de Córdoba y los propietarios de carruajes de lujo, de alquiler o industriales. Pero junto a la complicada red viaria de la ciudad, con calles angostas y sinuosas; cocheros de punto o alquiler sin ningún interés en respetar las normas, y el espíritu de los *sportsman* ingleses que imperaba en algunos cocheros cordobeses, convirtieron a la ciudad en un lugar conflictivo en el que los accidentes, las denuncias y el buen hacer de los cocheros cordobeses en situaciones delicadas, tuvieron un protagonismo importante en la segunda mitad del novecientos.

Una imagen de lo que sucedía en la ciudad lo refleja un redactor de La Alborada en 1861, que titula *Los cocheritos*:

“Ayer por la mañana estuvo uno más de una hora entretenido en volver el carruaje en la calle Almonas; él sudó el quilo, atajó la gente, divirtió a más de cien espectadores, martirizó a las mulas, pero se salió con ella, volvió la góndola en aquellas estrechuras. Bien dicen, que, para cocheros los de Córdoba”<sup>62</sup>.

No solo el diseño medieval de la ciudad influyó en la dificultad para circular los carruajes. La suave vigilancia del Consistorio respecto al cumplimiento de las normas municipales de higiene en las calles, o quizás la influencia de algunas personas en los ediles, provocaron situación de abandono en lugares céntricos, como el “enorme montón de granzas”, deshechos de una obra que se encontraba en el centro de la plaza de las Tendillas, impidiendo el paso de los coches de caballo. El material estuvo allí una semana sin que nadie se ocupara de él, lo que motivó las dudas de la dirección del diario La Alborada sobre los privilegios de algunos ciudadanos<sup>63</sup>.

Situaciones como la anterior y el atrevimiento de algunos cocheros, tanto de transporte de viajeros como particulares, provocaron numerosos accidentes, denunciados por la prensa local, que recogió un amplio abanico de ellos, como el ocurrido en la puerta del Ayuntamiento, con

---

<sup>62</sup> La Alborada, 27 de noviembre de 1861.

<sup>63</sup> *Ibidem*, 27 de septiembre de 1860. La gacetilla abunda en “que será muy probable haga dar un vuelco a la *Diligencia Cordobesa*”.

“un coche tendido a la larga”<sup>64</sup>; el choque entre un carro y un coche en la calle Emilio Castelar (actual Lineros)<sup>65</sup>; o accidentes provocados por la irresponsabilidad de los cocheros que no respetaban las obras de adoquinado de las calles, pasando por ellas, como el sucedido en la céntrica calle Gondomar, en la que la guardia municipal denunció en una ocasión a un cochero de punto y a dos particulares<sup>66</sup>.

Uno de los gremios más problemático fue el de los cocheros de punto, por sus decisiones intempestivas, en ocasiones, “entrando a escape por la parte opuesta del Gran Capitán”<sup>67</sup>, conducir en estado de embriaguez, desafiar a las autoridades al ser interceptados, pasear por lugares prohibidos, causar daños a los edificios, circular al galope<sup>68</sup>, circular sin haber abonado la licencia e incluso sin poseerla principalmente durante la Feria de la Salud, en la que se hacían carreras sin ser cocheros profesionales<sup>69</sup>.

No solo los cocheros de punto o profesionales fueron conflictivos en ocasiones, sino que los particulares también los emularon, tanto en no respetar las prohibiciones como guiar los coches al galope, además de no pagar la contribución exigida por la Instrucción de 1873 respecto a los propietarios de carruajes de lujo, provocando la intervención de la guardia municipal y las decisiones salomónicas del Consistorio cordobés. Además de limpiar las caballerías y los coches en las plazas públicas, que también fueron motivos de multa por parte del Ayuntamiento.

En el apartado contributivo se puede incluir la actuación de Angustias García Valverde, quien solicitó la baja de su carruaje durante el

---

<sup>64</sup> La Alborada, 28 de septiembre de 1860. Lo que provocó la ironía en el reportero, escribiendo “he aquí a lo que se esponen (sic) los poderosos y pase adelante sin más ni más que como hacen los carruajes cuando pasan al lado de nosotros”.

<sup>65</sup> El Defensor de Córdoba, 17 de enero de 1900.

<sup>66</sup> *Ibidem*, 6 de abril de 1900.

<sup>67</sup> *Ibidem*, 28 de mayo de 1900.

<sup>68</sup> Causa esta que era frecuente entre los cocheros de punto y particulares en Córdoba, lo que provocó que El Defensor de Córdoba publicara una dura nota el 24 de julio de 1901, titulada *Sin enmienda*: “A pesar de las repetidas excitaciones que a las autoridades hemos hecho, continúan los carruajes marchando al galope por las calles de más tránsito, sean o no estrechas. Anteanoche, a todo el correr de tres tiros de caballos, a través del Gran Capitán y calle de la Concepción un vehículo que por milagro no atropelló a muchas personas. Anoche marchaba por la calle Santa María de Gracia otro a la carrera, atropellando a una caballería. Y ayer como hoy y hoy como mañana el público se lamenta de estos excesos que pueden traer consigo desgracias lamentables sino se les pone coto”.

<sup>69</sup> El Defensor de Córdoba, 11 de junio de 1900.

primer trimestre de 1884 (julio, agosto y septiembre) con el argumento de que el coche estuvo reparándose en el taller de la calle Jesús y María propiedad del maestro madrileño López Álvarez, además de ausentarse durante la temporada de verano. A pesar de comprobarse estos hechos por el jefe de la Guardia Municipal, la comisión de Hacienda del Consistorio le obligó a pagar la contribución “por no existir razones que justifiquen la revocación”,<sup>70</sup>.

Las excusas para no pagar este arbitrio fueron de lo más variopinta, caso del labrador Manuel García Bartolomé, que para desplazarse a su cortijo del Ochavillo utilizaba un carruaje de lujo, aduciendo que su “continuo padecimiento” le imposibilita visitar la finca sino es en un coche de caballos, estimando que el que él utiliza es de uso agrícola, por lo que debe eliminarse de la matrícula<sup>71</sup>.

A estas circunstancias se añadían los propietarios de carruajes que los utilizaban y no los daban de alta, lo que traía de cabeza a contratistas del cobro de este arbitrio y a la guardia municipal. Algunas denuncias caían en lo esperpéntico, como la que recayó en Manuel Baena y Molero, denunciado tanto por el contratista como por el jefe de la Guardia Municipal porque “tiene carruaje y lo viene utilizando diariamente”. El informe final, tras las averiguaciones de la comisión de Hacienda, fue:

“que el carruaje que ordinariamente utiliza D. Manuel Baena y Molero es el perteneciente a sus sras. tías y que si alguna vez era uno de su particular pertenencia es con los caballos destinados al primero, por lo cual puede considerarse que solo un tronco es el que utiliza en ambos coches”<sup>72</sup>,

quedando Baena libre de pagar impuesto.

Otro caso que llama la atención es el del profesor de Medicina y Cirugía Camilo Alzate, molesto por su inclusión en el impuesto sobre carruajes de lujo, pues el que utilizaba era “exclusivamente por su ejercicio de Médico”, por el que pagaba el impuesto industrial. Además, Alzate puso como excusa su “impedimento para andar es notorio y público”, amenazando con darse de baja en el ejercicio de la Medicina. La respuesta del Consistorio, firmada, entre otros, por el alcalde Bartolomé Belmonte, fue contundente “...no cabe duda en que D<sup>o</sup> Camilo Alzate

---

<sup>70</sup> AMC. *Expedientes sobre carruajes de lujo. 1877-1885*. Período 1884-85.

<sup>71</sup> *Ibidem*. Lo que no fue excusa para abonar el arbitrio.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

se halla obligado al pago de este impuesto, sin que sean excusables las razones que aduce”<sup>73</sup>.

Todo lo contrario al celo mostrado por la marquesa de Conde Salazar, quien encontrándose en París, y habiendo recibido el Diario de Córdoba, se enteró de que había que pagar el arbitrio sobre carruajes de lujo, escribiendo que al no tener persona que la representara en la ciudad para inscribirlo, esperaba que las autoridades municipales tuvieran en cuenta su situación<sup>74</sup>.

La costumbre de evitar pagar los arbitrios municipales parece que también era normal en algún funcionario municipal, como parece que así lo indica el expediente abierto al regidor del Ayuntamiento José Baena y Díaz. La instancia que elevó al Consistorio cordobés, tras ser denunciado por utilizar un carruaje, posee tintes de folletín. Baena, en su instancia, informó del incendio que sufrió en su vivienda en la plazuela del Vizconde cuatro años atrás, quemando la atarazana o cochera. Tras el suceso utilizaba, cuando la necesitaba, una góndola de su hermano Ignacio, que vivía en Montalbán, “enganchando con las bestias y los arrees del campo (un mulo y un caballo que es un jaco propio para los toros)”, manifestando el funcionario que “esto dista mucho de ser un carruaje de lujo”, añadiendo que no existía ley ninguna que prohibiera el empleo de carruajes prestados. Baena y Díaz, en su extensa instancia, dramatizó al escuchar su nombre en boca del secretario del Consistorio en una sesión, “figurando a la cabeza de esta lista cual si fuese el jefe de los infractores de la ley”, afirmando que la denuncia nacía de “algún individuo” del municipio para vejarlo y hacerle daño, finalizando que pagaría, pero a ser posible como “carricoche para campo”, finalizando, el dolido funcionario, que “no debe igualarse a uno de ostentación como el que se le puso a la Reyna D<sup>a</sup> Ysabel II a su entrada en Córdoba”. Finalmente el Ayuntamiento le eximió del arbitrio, pero pagando el trimestre anterior por no haberlo dado de baja<sup>75</sup>.

Mención aparte merece la conducta de los cocheros de vehículos de pasajeros y punto en cuanto al cobro de los servicios de manera abusiva. Un caso típico fue en 1861, cuando unos conductores de un ómnibus que hacía el servicio desde la estación a la ciudad cobraron “cuatro duros” a una persona, que protestó, pero que al final hubo de pagar las veinte pesetas<sup>76</sup>.

---

<sup>73</sup> *Ibidem*. Período 1877-78.

<sup>74</sup> *Ibidem*.

<sup>75</sup> *Ibidem*. Período 1880-81.

<sup>76</sup> La Alborada, 27 de abril de 1861,

#### 4. El carruaje y su influencia en el urbanismo

Si a mediados del siglo XIX la revolución industrial en España conllevó una revolución urbanística para aumentar el espacio del suelo urbano donde ubicar fábricas y construir nuevas viviendas, lo que supuso la desaparición en un gran número de ciudades de las murallas que las encorsetaban, en Córdoba también desaparecieron los lienzos murados, pero los motivos fueron bien distintos al de otras poblaciones.

En Córdoba el espacio intramuros durante la segunda mitad del ochocientos seguía ofreciendo una gran cantidad de espacios vacíos donde ofertar suelo urbano sin necesidad de acudir a terrenos fuera de las murallas. Esta presencia de grandes espacios para urbanizar derivaba principalmente de las desamortizaciones. Numerosas propiedades religiosas que fueron desamortizadas contaban con amplios terrenos dedicados a huertas y corralones, suficientes para abastecer la demanda de suelo urbano, además de zonas deshabitadas como terrenos abandonados, muladares, etc. Francisco García Verdugo lo constata con la siguiente afirmación: “De otro lado, la constante expansión de la ciudad fuera de las murallas, no en su función residencial, para lo cual el casco histórico tiene suficiente espacio en esta época (incrementado aún más por efecto de la desamortización eclesiástica), sino de actividades recreativas...”<sup>77</sup>. Abunda García Verdugo en la falta de necesidad de suelo industrial fuera de la ciudad, continuando con “... y productivas, por la exigencia de sacar del casco aquellas actividades industriales o artesanales que pudieran resultar molestas”<sup>78</sup>. Esta afirmación del geógrafo cordobés indica que no fue la necesidad de suelo industrial el que influyó decisivamente para la demolición de las murallas de la ciudad, sino más bien las “actividades recreativas”, entre ellas la popularización del carruaje en las clases dirigentes y poderosas, que necesitaban de espacio suficiente para su esparcimiento y mostrar su posición social. En el mismo sentido se manifiesta la también geógrafa cordobesa Cristina Martín López<sup>79</sup>, a la que acudiremos para conocer la influencia del carruaje en las modificaciones urbanísticas de la ciudad.

---

<sup>77</sup> Francisco R. García Verdugo. *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: el sector de Gran Capitán, 1859-1936*, p. 42. Córdoba. 1992.

<sup>78</sup> *Ibidem*, pp. 43-44.

<sup>79</sup> Cristina Martín López. *Córdoba en el siglo XIX. Modernización de una trama histórica*. “Sin embargo, es necesario resaltar que el derribo de las murallas y la posterior expansión de Córdoba no estuvo motivada, como en algunas otras ciudades españolas, por una demanda de suelo urbano puesto que el casco histórico cordobés contaba con

Una sociedad que en 1862, como expuso el historiador y cronista oficial de la ciudad en su mencionada reseña titulada *La corte en Córdoba*, tenía una nobleza capaz de mostrar una calidad y cantidad de carruajes, además de los aportados por los dirigentes políticos, sociales y económicos cordobeses, necesitaba de grandes espacios para poder emplear estos vehículos hipomóviles, signo de ostentación y poder desde el Imperio Romano, principalmente, hasta principios del siglo XX.

Para conseguir estos espacios recreativos, tanto de paseo como para los carruajes, la burguesía y la nobleza cordobesas se valieron de su influencia ante el consistorio, como lo demuestra el hecho de la atención tan especial que los munícipes tuvieron en la zona de Gran Capitán y el paseo de la Victoria, y la dejadez o la falta de recursos para realizar proyectos para ocio en barrios más desfavorecidos de la ciudad. Respecto a la influencia de la burguesía (agraria principalmente, como afirma Castejón Montijano: “La historia económica de Córdoba es en cierta manera la historia de su agricultura”<sup>80</sup>), Cristina Martín López así lo afirma: “Vemos pues, como poco a poco, va desapareciendo la muralla de la ciudad, principalmente, en el sector noroccidental por influencia de la nueva clase burguesa que se irá apropiando del espacio ocupado por ella”<sup>81</sup>. Para ello basta un ejemplo, cómo el alcalde de la ciudad, Carlos Ramírez de Arellano, autorizó el desmonte y nivelación del ejido de la Victoria y calle de la Trinidad, proyecto que forma parte de una acción de más envergadura, como la construcción de casas de bellas fachadas y jardines para ocio y esparcimiento<sup>82</sup>, destinados a las clases más pudientes de la ciudad.

Aunque fue el ferrocarril el gran valedor para la reforma del Paseo de la Victoria, el ayuntamiento fue derribando las puertas de entrada que

---

suficientes espacios vacíos que permitieron su utilización para nueva edificaciones e incluso este espacio se vio aumentado por efecto de la desamortización, sino que por el contrario, este proceso fue impulsado, como ha puesto de manifiesto García Verdugo, por exigencias de tipo recreativo” (aunque García Verdugo publica su obra *Córdoba, burguesía y urbanismo* en 1992, Martín López se basa en la memoria de licenciatura del geógrafo cordobés, en 1985, aún inédita, que posteriormente se publicó con el título mencionado), pp. 46-47. Córdoba, 1990.

<sup>80</sup> Rafael Castejón Montijano. *La casa Carbonell de Córdoba. 1866-1988. Génesis y desarrollo de una Sociedad Mercantil e Industrial en Andalucía*. p. 44. Córdoba, 1977.

<sup>81</sup> Cristina Martín López. *Córdoba en el siglo XIX...*, p. 61.

<sup>82</sup> *Ibidem*. “Estas actuaciones estuvieron llenas de intencionalidad y son un claro reflejo de la progresiva conquista de esta primera periferia por la nueva clase burguesa, que va a ir transformando el antiguo límite defensivo en un sector típicamente decimonónico”, p. 62.

había en la muralla para el paso de los carruajes, allanando el terreno para que el agua no impidiera su paso, en las zonas requeridas, quitando los poyos del paseo de la Victoria, creando una calle solo para el paseo de los coches de caballos, ensanchando, en algunos casos de manera urgente, los caminos cercanos a este lugar de ocio y esparcimiento para facilitar el tránsito de vehículos hipomóviles<sup>83</sup>. La apertura del paseo del Gran Capitán, la de la puerta de la Trinidad<sup>84</sup>, con la alineación de la calle López de Hoces, Concepción y Gondomar, entre otras vías principales de Córdoba, se hicieron no solo para el embellecimiento de la ciudad y la construcción de bellas fachadas al gusto decimonónico, sino para contribuir al uso del carruajes motivado por “las necesidades de tráfico y circulación generadas por el ferrocarril”<sup>85</sup>.

El carruaje planeó en la mente de los dos principales responsables del urbanismo de la ciudad durante la segunda mitad del XIX, como Pedro Nolasco Meléndez, arquitecto municipal, y Rafael de Luque y Lubián, arquitecto provincial. Se hicieron proyectos de alineaciones de las calles para facilitar el tránsito de los coches de caballos, algunos con gran visión urbanística aunque de realización casi imposible para hacer las vías más rectas y al gusto de este siglo, como la que desde la calle San Felipe, pasando por las calles de Valladares y San Roque se adentrara en la Judería, uniendo con ello el sector del Gran Capitán, ideado por Nolasco Meléndez<sup>86</sup>. Al no ser posible, por el diseño urbanístico medieval que la ciudad poseía y posee en su casco histórico, y ante el auge del carruaje en la otrora ciudad califal, se intentó regular el tráfico como en otras urbes con características parecida a la de Córdoba, con direcciones únicas para que no se dieran los atascos tan frecuentes ni los cocheros tuvieran que mostrar su habilidad cejando el carruaje. Aunque la realidad urbana de Córdoba no ofrecía precisamente una red viaria amable para el carruaje, como sucedió en la Edad Moderna, en la que se derribaron casas y se ensacharon plazas para que estos vehículos pudieran pasar y girar. En Córdoba siguió sucediendo lo que en los años cuarenta del pasado siglo XX pasaba en el taller de Taguas en la calle Aceituno, que había que girar los coches a mano para que pudieran continuar su camino, además de adaptar las fachadas de ciertas calles estre-

---

<sup>83</sup> *Ibidem*, pp. 90-101.

<sup>84</sup> Antonio T. Pineda Navajas; Ramón Azañón Agüera. *Carruajes en el Alcázar de los Reyes Cristianos. El inicio de una nueva Feria de la Salud*. Córdoba, 2014, p. 21.

<sup>85</sup> Cristina Martín López. *Córdoba en el siglo XIX*, p. 159.

<sup>86</sup> *Ibidem*, pp. 163-164. Cristina Martín recoge con abundante documentación estos proyectos que no se llegaron a realizar.

chas para que los bocines que protegían las candilejas del eje no erosionaran las paredes.

La zona predilecta de actuación del consistorio siguió siendo la zona del Gran Capitán y del paseo de la Victoria, lugar de residencia de la naciente burguesía cordobesa y sitio de paseo y ocio. Se prefirió realizar la puerta de la Trinidad a actuar en la Ribera para aderezar el firme que ayudara el paso de carruajes pesados. La puerta de la Trinidad facilitó sobre 1862 el acceso a la feria sin la necesidad de dar grandes rodeos<sup>87</sup>.

La presión de la burguesía hizo que Córdoba se transformara urbanísticamente, lo mismo que llevó a cabo la nobleza durante el Antiguo Régimen, tanto en las zonas residenciales de nueva creación así como facilitando el acceso a los lugares a los que solía acudir en carruajes o simplemente para guiarlos y mostrar su posición social. García Verdugo refiere

“La localización de la nobleza, en primer lugar, y de la naciente burguesía, después, preferentemente en la zona de la Villa va a determinar que sea esta parte de la ciudad la que se vea más favorecida por las decisiones de las sucesivas Corporaciones municipales que influyen de manera considerable para que la iniciativa particular actúe en el mismo sentido”<sup>88</sup>.

## 5. El carruaje en Córdoba en el siglo XX y hasta la actualidad

El primer tercio del siglo XX se inicia con “numerosos intentos de despegue industrial en la economía cordobesa”<sup>89</sup>. Esta situación contribuyó al mantenimiento del carruaje en las clases pudientes, principalmente durante ciertas celebraciones, como la Feria de la Salud y la asistencia a las corridas de toros en el coso de la Merced primero y en el de Tejares posteriormente<sup>90</sup>. En las visitas del rey Alfonso XIII a la hacienda de Moratalla, en Hornachuelos, para jugar al polo o practicar la cacería, el monarca solía utilizar un faetón de su amigo personal el

---

<sup>87</sup> *Ibidem*, p. 173.

<sup>88</sup> Francisco R. García Verdugo. *Córdoba, burguesía y urbanismo. Producción y propiedad del suelo urbano: el sector de Gran Capitán, 1859-1936*, p. 70. Córdoba, 1992.

<sup>89</sup> Rafael Castejón Montijano. “Pasado, presente y futuro de la economía cordobesa”, en *Córdoba Contemporánea. Historia, espacio urbano y economía*. Córdoba, 2009, pp. 258-259.

<sup>90</sup> Antonio T. Pineda Navajas; Ramón Azañón Agüera. *Carruajes en el Alcázar de los Reyes Cristiano*, p. 22.





1925 Feria de Córdoba. Salida de los toros.  
Colección Juan Manuel Fernández Delgado

segundo marqués de Viana, caballero mayor, y propietario de la hacienda, indicativo de la predilección de la nobleza cordobesa de principios del XX por el empleo del coche de caballos.

El automóvil relegó a cocheras y naveas agrícolas, principalmente, a los carruajes, padeciendo diversas vicisitudes solo superadas en la Feria de la Salud de Córdoba, donde solían exhibirse diversos tipos de coches de caballo, recuperándose posteriormente numerosos carruajes, restaurándose y poniéndolos en servicio.

Córdoba no quedó nunca huérfana de coches de caballos y no solo por los utilizados en el servicio público o coches de punto, ni los empleados durante romerías o ferias, incluidos los carruajes que para protocolo poseía el Ayuntamiento. El Alcázar de los Reyes Cristianos de Córdoba fue escenario de exhibiciones, a cargo del Séptimo Depósito de Sementales en 1961 y 1962, con coches propiedad de esta unidad militar. También el Patio Central de las Caballerizas Reales fue lugar de exhibición, y doma de caballos para enganche<sup>91</sup>.

En los años noventa el carruaje en Córdoba comenzó a resurgir de una manera especial. Fue gracias a cocheros destinados en el Séptimo Depósito de Sementales de Córdoba, asentado en las Caballerizas Reales, lugar privilegiado en la historia del caballo a nivel mundial. Cocheros como el montillano José Reche y el gaditano Juan Robles impulsaron, desde el Depósito de Sementales, el universo del carruaje, junto al cordobés Pedro Mata, creando afición y realizando una labor didáctica que eclosionó en el aumento de carruajes en esta última década del siglo XX. La feria de Córdoba se fue llenando de nuevo del carruaje de tradición, enriqueciéndose en cada edición con mejores coches de caballos procedentes de Inglaterra, Francia, Alemania, Italia y Estados Unidos<sup>92</sup>.

Precisamente la década de los noventa fue el inicio del protagonismo a nivel nacional de los carruajes en Córdoba. Un factor fundamental, tras la cultura que impregnaron tanto la tradición como la labor didáctica de Reche, Robles y Mata fue la creación del Club de Enganches de Córdoba, en octubre de 1991 por parte de diez aficionados<sup>93</sup>. El Club de Enganches se ha dedicado principalmente a la actividad deportiva del

---

<sup>91</sup> *Ibidem*, pp. 29-30.

<sup>92</sup> *Ibidem*, pp. 22-23 y 30.

<sup>93</sup> Antonio T. Pineda Navajas. *25 años enganchando oros*. Diario Córdoba. 26 de diciembre del 2016. Los fundadores fueron José Luis Arteché Sendarrubia, José Jiménez Espejo, Javier Vilches Quesada, Miguel Lovera García, José Estévez Pérez, Juan Robles Marchena, León Lizaur Valderrama (fallecido), Antonio Carrión Fernández, Antonio Carrillo Baeza y Juan Manuel Serrano de la Cruz (también fallecido).

enganche, consiguiendo ser la entidad de la disciplina con más medallas de España. Son varios campeones nacionales los que perteneces a la asociación como Juan Robles, José Barranco y Antonio Carrillo, en cuartas, y José Jiménez, en tronco. El club ha sido numerosas veces campeón de España por equipos y sus cocheros también han obtenido importantes victorias a nivel internacional<sup>94</sup>, además de participar en campeonatos del mundo de cuartas. El Club de Enganches ha realizado una gran labor educativa fomentando la disciplina a través de cursos y competiciones para aficionados, además de organizar concursos de diversos niveles e impulsar las competiciones de postas. En la actualidad es la asociación deportiva de referencia en España, aunque no descuidan la actividad de atalaje de tradición, contando entre sus socios con grandes coleccionistas de carruajes que participan en exhibiciones y competiciones de tradición.

Precisamente algunos componentes del Club de Enganches crearon en junio del 2012 otra asociación, denominada Club de Carruajes de Tradición de Córdoba<sup>95</sup>, dedicada al atalaje de tradición, que en un lustro ha conseguido posicionarse en este tipo de competiciones dedicadas a conservar los carruajes antiguos tal y como eran, las guarniciones y la vestimenta de cocheros, lacayos y acompañantes, siendo el club con más actividades de España, ya que organiza exhibiciones, como la que el primer sábado de la Feria de la Salud de Córdoba tiene lugar en el Alcázar: el Concurso Internacional de Atalaje de Tradición, dentro del evento Cabalcor; concursos nacionales y la exhibición de coches antiguos que ha celebrado en estos dos últimos años en el Oratorio de San Felipe Neri, perteneciente a la Subdelegación de Defensa en Córdoba<sup>96</sup>.

---

<sup>94</sup> Tanto Robles, Barranco y Carrillo han sido ganadores de la Copa Ibérica, competición de carácter internacional que tiene lugar en Portugal y España, además de participar en la Copa del Mundo de la disciplina, y concursar por invitación en el prestigioso Royal Windsor Horse Show, que se celebra en los jardines del palacio de Windsor y el Home Park, en Inglaterra.

<sup>95</sup> *Acta fundacional de la Asociación Club de Carruajes de Tradición de Córdoba*, de 12 de junio de 2012. Los fundadores del nuevo club cordobés fueron: Manuel Guerrero Pulido, Manuel Rico Molina, Juan José Sánchez Cachinero, Antonio Gómez García, María Asunción Hidalgo Pérez Victoria, Marco José Lesmes Ríder, Rafael Bernier García, Rocío Jarabo Sosa, Rafael Segundo Galán Laporta, Rafael Bonilla González, Mateo Costa García, Antonio Carrillo Baeza, Federico Márquez López, Inmaculada García Baquerizo, Amalio Martín Romero, Diego Soldevilla Guitart y Javier Vilches Quesada.

<sup>96</sup> Antonio T. Pineda Navajas. *Museo vivo de carruajes*, en el especial Zoco de Diario Córdoba. 5 de febrero del 2017.

Otra muestra del interés en Córdoba por el carruaje es el alto número de coches de caballos fabricados antes de 1942 y que se encuentran en perfecto estado de conservación o restaurados escrupulosamente que existen en diversas cocheras y colecciones particulares, que sitúan a la ciudad como una de las más importantes de España.

Córdoba puede considerarse a lo largo de la historia como modelo de ciudad del carruaje por varios motivos: una tradición de siglos debido a la influencia que la aristocracia cordobesa tuvo en la Corte, el dinamismo de la economía cordobesa en el XVI y la proliferación de las artes suntuarias y la creación de las Caballerizas Reales<sup>97</sup>; una cultura del coche de caballos que perduró incluso en épocas de economía menos boyante; una adaptación urbanística basada más en el carruaje que en la necesidad de terreno industrial o de vivienda; y una actividad que se mantiene en la actualidad con la creación de dos clubes de enganches, lo que no posee ninguna ciudad española, que cubren todo el espectro del carruaje tanto en el terreno deportivo como de tradición; un amplio y diverso número de actividades a nivel local, regional, nacional e internacional; varias colecciones de coches de caballo de gran calidad; y actividades culturales y de investigación que giran alrededor del mundo del carruaje, entre ellas este *II Congreso Internacional Las Caballerizas Reales y el mundo del caballo*, dedicado monográficamente a este apasionante tema.

---

<sup>97</sup> Vid. Juan Aranda Doncel; José Martínez Millán. 'Las Caballerizas Reales de Córdoba durante los siglos XVI y XVII: estructura administrativa e integración social', pp. 32-128. En *Las Caballerizas Reales y el mundo del caballo*. Coordinadores: Aranda Doncel, Juan; Martínez Millán, José. Córdoba, 2016.

SE TERMINÓ DE IMPRIMIR  
ESTA OBRA EL DÍA 30 DE NOVIEMBRE  
DE 2019, FESTIVIDAD DE SAN ANDRÉS, EN LOS  
TALLERES DE EDICIONES LITOPRESS DE CÓRDOBA

*LAUS DEO*

