

## 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 pleítearon 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 votiure 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 Furguer, *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 votiure. 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 colación 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.