

*La introducción de los coches  
en la corte hispana y el Imperio.  
Transfers tecnológicos y culturales, 1550-1580*

Alejandro López Álvarez

INTRODUCCIÓN

Pocos artefactos marcaron de forma tan decisiva la sociedad del Antiguo Régimen y, a la vez, pocos cayeron en el olvido de una forma tan rotunda como los coches, superados tecnológicamente por los vehículos de tracción mecánica y relegados al baúl de los recuerdos en el transcurso de unas pocas décadas. A su rápida desaparición ha corrido paralelo el ostensible desinterés que la investigación académica ha mostrado por ellos, desinterés que si bien, en parte, se explica —a diferencia de otros artefactos técnico-culturales— por la casi total ausencia de ejemplares primitivos, los de los siglos XVI y XVII, también ha de atribuirse al desconocimiento acerca de cómo abordar su análisis en los estudios sobre la época, condenándolos a una anecdótica marginalidad. En el caso de España, se suma a ello el hecho de que las investigaciones dedicadas a este tema que, sobre todo desde un punto de vista artístico, han venido realizándose en las últimas décadas en otros países europeos<sup>1</sup>, han permanecido prácticamente

<sup>1</sup> La investigación sobre los vehículos representativos tiene una larga tradición en Inglaterra o Francia, pero ha sido sobre todo en los países de habla alemana donde se ha desarrollado más ampliamente. Cabe así destacar ya a J. Ch. GINZROT: *Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderen alten Völker*, Munich 1817 y 1830, 4 vols., y sobre todo, H. KREISEL: *Prunkwagen und Schlitten*, Leipzig 1927. Con todo, el trabajo que situó realmente a los coches en el ámbito académico fue el de R. H. WACKERNAGEL: *Der französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte der repräsentativen Zeremonienswagen*, Berlín 1966. Esta obra fue seguida de otras aportaciones, como el artículo: “Festwagen“, en *Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte*, Munich 1987, VIII, pp. 350-408, que han culminado en su edición del catálogo del Marstallmuseum de Munich,

desconocidas<sup>2</sup>. Los trabajos más recientes vienen poniendo, sin embargo, de relieve, cuán necesario es abordar desde una perspectiva metodológica interdisciplinar fenómenos poliédricos como este, en los que, lejos de una anodina insignificancia, se dan cita, por un lado, la historia política y social, la historia de las mentalidades, de la tecnología o las corrientes artísticas, mientras por otro, no pueden dejar de ser contemplados como un tema en el que las relaciones entre las diferentes cortes europeas tuvieron un peso decisivo que conviene considerar de forma más detenida a como se ha venido realizando hasta hoy<sup>3</sup>. En este sentido, las páginas que siguen tratan, por una parte, de ubicar los coches en un contexto temático general, y por otra, diseccionan por vez primera un proceso

---

*Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, Stuttgart 2002, 2 vols. Son también de destacar los trabajos contenidos en W. TREUE (coord.): *Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte*, Munich 1965 y Gotinga 1986 (edición ampliada). Igualmente los de H. HAUPT: “Der ‘goldene Wagen’ der österreichischen Herzogin Katharina (1420-1493)”, *Livruskammaren. Journal of the Royal Armoury Stockholm* 14 (1976-1978), pp. 173-194; “Der Brautwagen der Königin Anna vom Jahre 1611. Ein Beitrag zur Geschichte des Festswagens und seiner Funktion im Hochzeitszeremoniell der frühen Neuzeit”, en *Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge* 1 (1991), pp. 21-25; “Vom Kobelwagen zur Grand Carosse. Der Wagenbau im 17. Jahrhundert am Beispiel des fürstlich liechtensteinischen Fuhrparks“, en *Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge* 4 (1996), pp. 8-15, etc. Otros estudios son los de G. KUGLER: *Die Wagenburg in Schönbrunn*, Graz 1977 y Viena 1996; A. FURGER: *Kutschen und Schlitten in der Schweiz. Vom Streitwagen zum Stadtcoupé*, Zürich 1993 y la tesis doctoral de M. DÖBERL: *Die Kutschen der Kaiser. Zur Geschichte des Wienes Hofwagenbaus im 18. und 19. Jahrhundert*, Viena 2004.

<sup>2</sup> La investigación española sobre el tema no ha sido muy relevante ni numerosa. Entre los primeros trabajos pueden citarse los de L. SOLER: *Historia del coche*, Madrid 1952; R. HORCAJADA: *Coches y carrozas*, Madrid 1959 y M. DE RAMOS: *Coches, enganches y carrozas*, Madrid 1977. Más entidad tiene el catálogo de C. RODRIGO ZARZOSA: *Carruajes del palacio de los marqueses de Dos Aguas. Museo Nacional de Cerámica*, Valencia 1991. La aportación más reciente es la serie de trabajos de temática y cronología diversas recogidos por E. GALÁN DOMINGO (coord.): *Historia del carruaje en España*, Madrid 2005.

<sup>3</sup> Conviene citar en este sentido, el congreso internacional celebrado en noviembre de 2009 en el Museum of London, dirigido por B. BEHLEN: *Pomp and Power. Carriages as Status Symbols*; el trabajo de A. FURGER: *Fahrkunst. Mensch, Pferd und Wagen von 1700 bis heute*, Nueva York 2009, y muy especialmente, el proyecto de investigación que sobre los vehículos de la corte imperial se halla realizando en el Kunsthistorisches Museum, Sammlung Wagenburg, M. DÖBERL: *Die Einführung von Wägen in das Kaiserliche Hofzeremoniell*, trabajo cuyos resultados verán la luz próximamente.

tan complejo y poco conocido como fue su introducción en España a mediados del siglo XVI y que papel jugaron en ella los vínculos con el Imperio<sup>4</sup>.

*LITERAS, COCHES, SILLAS Y TRINEOS  
O DE LOS VEHÍCULOS REPRESENTATIVOS*

Durante el siglo XVI se produjo un cambio sustancial en las formas de transporte y representación en todas las monarquías europeas. Ello se debió especialmente a la aparición de los llamados coches, una invención que pervivió hasta entrado el siglo XX y que vino a transformar de manera radical la forma de viajar, de moverse y de mostrarse de las gentes de entonces. Hasta ese momento, quienes se desplazaban o transportaban cargas por tierra se habían servido de animales, como los bueyes, las mulas o los caballos, y de vehículos de honda raigambre como los carros, que apenas habían experimentado cambios en más de un milenio. Había otro vehículo destinado únicamente al transporte de personas, aunque no era de uso habitual; la litera. Esta se componía de una caja cerrada sustentada por unos varales que a su vez eran llevados por personas o, más habitualmente, descansaban a lomos de dos bestias. Las literas fueron usadas a lo largo de toda la Edad Media fundamentalmente por princesas y damas nobles para realizar excursiones, viajes y entradas festivas. Su sistema de

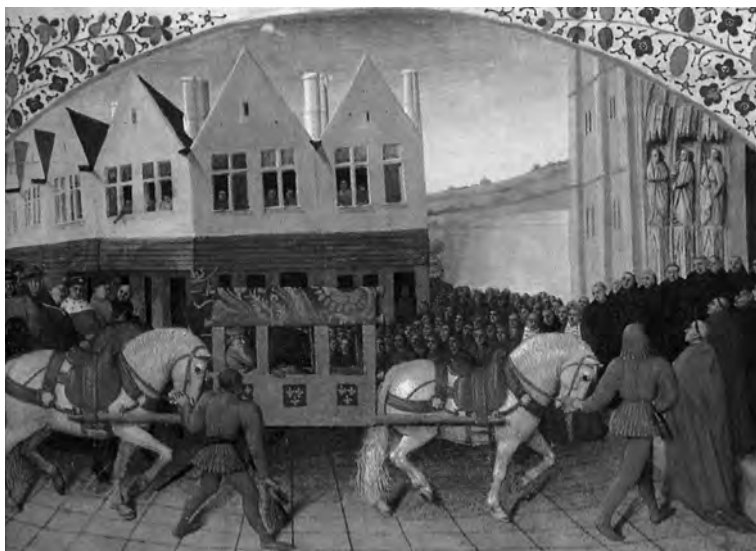
<sup>4</sup> Empeño, en cierto modo genealógico, que nos parece tanto más necesario y razonable cuanto, al calor de la futura creación de un Museo de las Colecciones Reales en el corazón mismo del Palacio Real, se expondrá la descollante colección de vehículos de Patrimonio Nacional, carente hoy por hoy, de un catálogo científico digno de ese nombre e insuficientemente contextualizada en estudios parciales, como los que surgieron propiciados por la creación del Museo de Carruajes en 1967, entre ellos, R. SÁNCHEZ: “Museo de carruajes del Patrimonio Nacional”, pp. 25–31; I. TURMO: “Construcción de carruajes”, pp. 33–40; M<sup>a</sup> T. RUIZ ALCÓN: “Carruajes en pinturas y tapices palatinos, pp. 57–64, todos ellos en la revista *Reales Sitios* 13 (1967); A. DE CARLOS: “Los museos de carruajes más importantes del mundo”, *Reales Sitios* 14 (1967), pp. 61–68; F. FERNÁNDEZ MIRANDA: “Guarniciones de carruajes conservados en el Museo del Palacio Real de Madrid”, *Reales Sitios* 74 (1982), pp. 37–44 y M. JIMÉNEZ PRIEGO: “Museo de carruajes de Madrid. Sillas de manos”, *Reales Sitios* 51 (1977), pp. 49–56; “Mitología de las pinturas de los carruajes”, *Reales Sitios* 54 (1977), pp. 49–56 y “Mitología de las pinturas de la berlina de la Concha”, *Reales Sitios* 55 (1978), pp. 57–64. El catálogo del extinto museo fue obra de I. TURMO: *Museo de Carruajes*, Madrid 1969.

suspensión era muy simple y ello las hacía un tanto incómodas. Para aminorar esto, y al mismo tiempo, mostrar la riqueza y el estatus social de quienes iban en ellas, habitualmente estaban decoradas con lujosos tejidos y disponían de almohadones y cojines. Los ricos, los nobles y los poderosos podían viajar en litera, aunque lo hacían sobre todo las mujeres, los viejos y los enfermos <sup>5</sup>. Estos vehículos fueron adquiriendo cada vez mayor peso en el ceremonial cortesano, especialmente en Francia <sup>6</sup>, y paulatinamente en otras cortes, de forma que durante el

<sup>5</sup> La mayor parte de las referencias que conocemos al uso de las literas en los reinos hispanos medievales se deben a reinas, princesas o reyes y nobles enfermos. Así, por ejemplo, J. MANUEL: *Crónica abreviada, ca. 1320-1322*, edición de J. M. Blecua, Madrid 1983, p. 734; ANÓNIMO: *Crónica del muy valeroso rey don Fernando el quarto, ca. 1340-1352*, edición de A. Benavides, Madrid 1860, p. 25; D. ENRÍQUEZ DEL CASTILLO: *Crónica de Enrique IV, ca. 1481-1502*, edición de A. Sánchez Martín, Valladolid 1994, pp. 173 y 182-183. Caso especial fue el de los Reyes Católicos, especialmente de Isabel, que usó las literas muy frecuentemente, como demuestran los libros de cuentas conservados; A. DE LA TORRE y E. A. DE LA TORRE: *Cuentas de Gonzalo de Baeza tesoro de Isabel la Católica, I: 1477-1491*, Madrid 1955, pp. 37, 39, 60, 61, 62, 63, 70, 72, 80, 98, 101, 108, 111, 137, 138, 141, 193, 195, 212, 243, 247, 254, 267, etc, y II: *1492-1504*, Madrid 1956, pp. 21-22, 125-126, 150, 152, 196, 206-207, 257-258, 307, 334, 338, 367-368, 388, 399, 403, etc. Para época un poco posterior, véase Fr. D. VÁZQUEZ: *Adventus Domini in carne, sive Christi nativitas, ca. 1530-a.1539*, edición de F. G. Olmedo: *Fray Dionisio Vázquez (1479-1539). Sermones*, Madrid 1943, p. 132 y Fr. A. DE GUEVARA: *Razonamiento hecho a la Serenísima reina de Francia, Madama Leonor, en el cual el auctor le cuenta muy por estenso quien fue la reina Cenobia*, en *Libro primero de las epístolas familiares, 1521-1543*, edición de J. M<sup>a</sup> de Cossio, Madrid 1952, II, pp. 309-310.

<sup>6</sup> Un interesante ejemplo de ello tuvo lugar en 1378, cuando habiendo entendido el rey Carlos V que el emperador Carlos IV estaba muy enfermo de la gota y no podía cabalgar:

*“lui envoia toute nuit, la nuit du samedy, un des curres de son corps, noblement appareillié et de chevaux blans atelé, et la litiere de son ainsné filz le dalphin de Viennois, noblement appareilliée et atelée de deux mules et de deux coursiers, pour venir dedenz plus aisieement. De quoy le dit empereur fu moult liez, et en mercia moult le Roy, en son absence, en recevant le dit curre et la dite litiere des messages du Roy. Et puis vint en la dicte litiere jusques en la ville de Saint-Denis, et au dehors de Saint-Denis, bien une lieue ou plus, ala au devant de lui l' abbé de la dicte ville de Saint-Denis, bien acompaignié de cent hommes a cheval, et lui firent la reverence. [...] Et, lui venu a Saint-Denys, fist descendre sa litiere et porter ycelle à braz, car pour sa maladie de goutte dessus dicte, il ne povoit aller. Et pour ce en ycelle se fist porter en l' eglise de Monseigneur Saint-Denis, devant le grant autel saint Loys, où il fist son oroison devotement. Et ainsi de là fu porté dedenz la dicte litiere jusques en sa chambre”* (*Chronique des règnes de Jean II et de Charles V, 1364-1380*, en R. DELACHENAL: *Les grandes Chroniques de France*, París 1916, II, pp. 204-206).



*Entrada del emperador Carlos IV en San Denis,*  
J. FOUQUET: *Grandes Chroniques de France*, 1460  
(Biblioteca Nacional de Francia, París. Man. Fran. 6465 fol. 442)

siglo XV ya eran considerados como un elemento esencial en la imagen del príncipe. En la primera mitad del Quinientos alcanzaron su plenitud en este sentido, poco antes precisamente de que se empezaran a generalizar los coches, como muestran numerosas entradas reales realizadas en ellas. En el ámbito hispánico cabe recordar a guisa de ejemplo, que el emperador Carlos V entró en Bruselas, en 1553, en una litera abierta, como contaba Marcantonio Damula, el embajador veneciano:

---

El suceso fue ilustrado con la que probablemente sea la imagen más espectacular de una litera medieval, la que pintó Fouquet para su crónica (BNF, Man Fran., 6465, fol. 442r). Algunos comentarios sobre ella en F. AVRIL, M.-Th. GOUSSET y B. GUENÉE: *Jean Fouquet. Die Bilder der Grandes Chroniques de France*, Graz 1987, pp. 212, 245-246. Para la relevancia de la litera en el ceremonial cortesano francés hasta comienzos del siglo XVII, véase Th. GODEFROY: *Le ceremonial françois, ou description des ceremonies, rangs et seances, observees en France en divers Acts, & Assemblées solennelles*, París 1649 [Forschungsbibliothek Gotha, H 2° 369], I, pp. 733, 745, 747, 793, 806, 850, 873, 959, 964, etc.

*Entrò in questa terra Sua M.tà nella lettica aperta et scoperta die sopra, sempre con gl'occhi in alto, movendose piu volte, passando per le piu principali strade della terra, potendo, come altre fiate, per alcuni giardini al palatio per via piu breve. Tutto il populo corse à vederlo alegrandosi, perchè era comune opinione che fusse morto*<sup>7</sup>.

Los poderosos se servían también ocasionalmente de carros para viajes a romerías o santuarios, carros que se usaban igualmente para trasladar reliquias de santos y personajes fallecidos. Pero estos, además de incómodos, pues no gozaban de suspensión alguna, eran propios de los labradores o de quienes transportaban mercancías y no podían expresar de forma adecuada el status social de quien iba dentro, de manera que no era vehículos muy usados fuera de las labores propias del campo y el comercio. Sin embargo, en varias regiones de Europa se habían comenzado a usar, ya desde fines del siglo XIII, un tipo de carros nuevos. Se trataba de vehículos apenas diferentes tecnológicamente de los carros agrícolas y de transporte, aunque si se distinguían de ellos en que tenían cuatro ruedas, en la decoración que los adornaba y en que eran utilizados por las damas nobles en sus viajes de bodas. La mayor parte de las noticias que poseemos sobre ellos provienen de su uso en Flandes, el Imperio y en Italia. Puede decirse que estos primeros vehículos representativos son el origen de los que hacia mediados del siglo XVI se conocían en toda Europa por coches, pero a esta evolución técnica prestaremos atención algo después.

Siendo revolucionaria, como lo fue, la introducción de los coches en las ciudades y cortes europeas, se hace necesaria una contextualización más precisa para entender este fenómeno en toda su dimensión. Ello significa, en primer lugar, tener en cuenta que los coches se naturalizaron específicamente en las caballerizas reales, es decir, en aquella sección de la Casa del monarca encargada de su imagen pública, lo que vino a significar importantes cambios que afectaron a la

<sup>7</sup> G. TURBA (ed.): *Venetianische Depeschen vom Kaiserhofe (Dispacci di Germania)*, Viena 1892, II, p. 590. Para la relevancia de las literas en la corte hispana de mediados del siglo, recuérdense las palabras de Fernández de Oviedo:

“...quedose la costumbre delas literas, e hase estendido mucho, e ya no solamente los señores o dueñas de estado las usan, pero andan ya en personas de muy menor calidad e meritos, e en otros offiçiales cortesanos de diversas maneras. Pero todavía son buenos para enfermos e para niños, e en la corte de los príncipes todas estas cosas se sufren, e aun son adorno del estado. E espeçial mente son buenas estas literas para los añçianos señores del Consejo” (G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Libro de la cámara real del Príncipe don Juan e oficios de su Casa e su servicio ordinario*, Madrid 1870, pp. 163-164).

composición, los gastos, la etiqueta y el ceremonial de la Casa real<sup>8</sup>. En segundo lugar, y en estrecha relación con lo anterior, es necesario considerar los coches como un elemento más de una serie de artefactos similares que conocieron un enorme auge en el siglo XVI.

Efectivamente, el acomodo de los coches en las caballerizas reales contribuyó a que la litera dejara de ser el vehículo de transporte y representación principescos por excelencia, aunque su uso se prolongó aun mucho tiempo todavía<sup>9</sup>. En ello tuvo que ver el que, además de que permitía trasladarse más cómoda y rápidamente, desde el punto de vista del ceremonial y la etiqueta y aun de la representación de la majestad real, el coche era mucho más eficaz que la litera. Pero al mismo tiempo que esto sucedía, formas más sofisticadas de mostrar a los poderosos y

<sup>8</sup> Sobre esto, F. LABRADOR ARROYO y A. LÓPEZ ÁLVAREZ: “Las caballerizas de las reinas en la Monarquía de los Austrias: cambios institucionales y evolución de las etiquetas”, *Studia Historica. Historia Moderna* 28 (2006), pp. 87-140; A. LÓPEZ ÁLVAREZ: “Evolución de la caballeriza”, en J. MARTÍNEZ MILLÁN y S. FERNÁNDEZ CONTI (eds.): *La Monarquía de Felipe II. La Casa del rey*, Madrid 2005, I, pp. 293-339; *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1555-1700*, Madrid 2007, pp. 39-141 y “Some Reflections on the Ceremonial of the Kings and Queens of the House of Austria in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, en L. DUERLOO y R. VERMEIR (coords.): *A constellation of Courts. The Household of Habsburg Europe, 1555-1665*, Bruselas 2010 (en prensa).

<sup>9</sup> Entre las piezas más destacadas de la colección de vehículos representativos de la Corona española se halla una litera de camino que, supuestamente, perteneció al César (Museo de Carruajes de Madrid, 10008046). Para la relevancia social de las literas en la segunda mitad del siglo XVI, *CODOIN* III, pp. 368, 377, 388, 396, 417; *CODOIN* V, pp. 466 y 475; *CODOIN* VII, pp. 89 y 332-333; *CODOIN* XII, pp. 383 y 516 y L. DE ZAPATA: *Miscelánea*, 1595, en *Memorial Histórico Español*, Madrid 1859, XI, p. 104. Para el uso de la litera como un espacio idóneo para la sociabilidad del príncipe, veáanse los versos siguientes (L. BARAHONA DE SOTO: *Las lágrimas de Angélica*, 1586, ed. de J. Lara Garrido, Madrid 1981, p. 501):

a un lado está, y tan bella que suspende  
las almas, y no bella cuanto honesta,  
la reina Arsace, dentro en su litera  
con sola Alcipe, y Cinadalia, y Flera.

Alcipe en discreción y gentileza,  
donaire y natural desenvoltura,  
y Cinadalia en corporal belleza,  
insigne, y Flera en alma tierna y pura;  
iguales en la sangre y la riqueza,  
iguales en privanza y en ventura.



Litera de camino usada por el Emperador Carlos V  
en su despedida de Juan Federico el Magnánimo, duque de Sajonia,  
ejemplar similar al que posee Patrimonio Nacional  
(Stiftung Schloss Friedenstein Gotha, Schlossmuseum, Gotha. Inv: 63/SG/22)

nuevas necesidades de movilidad en los palacios y cortes europeas condujeron a que desde antes de mediados del siglo XVI, pero sobre todo desde 1580 en adelante, se hicieran habituales nuevos enseres destinados al transporte y la representación de las elites; las sillas de mano. Estas consistían en una caja más o menos cerrada provista de algún tipo de asiento y sustentada por dos varales, es decir, recordaba en cierto modo a la litera, aunque era más pequeña y llevada exclusivamente por personas. Este nuevo medio de transporte y representación tenía sus



raíces probablemente en Oriente, de donde había pasado a Grecia y Roma, pero su uso había desaparecido a lo largo de la Edad Media en el occidente europeo. Su origen inmediato puede hallarse por un lado, en la *sedes gestatoria* papal, surgida en la segunda mitad del siglo XV y consolidada en las primeras décadas del siglo XVI en la corte romana<sup>10</sup>, y por otro, en las andas ceremoniales que españoles y portugueses vieron en sus viajes trasatlánticos. Por lo que concierne a los primeros, si bien estas andas dejaron de usarse en las Indias de forma masiva tras la conquista, donde la legislación las prohibió muy tempranamente<sup>11</sup>, los españoles debieron imitar la costumbre, haciendo uso de asientos llevados en varaes<sup>12</sup>, práctica que acabó llegando a la corte, donde algún tipo de silla de manos se documenta ya en 1541, precisamente en Sevilla, cuando en la boda de la condesa de Niebla, “El Duque de Béjar su consuegro estaba malo de una pierna y por eso fue en una silla de mano adelante y no con su hija fueron con el mucha copia de caballeros todos a pie y don Franc<sup>o</sup> su hijo”<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> C. MÄRTL: “Papst Pius II. (1458–1464) in der Kapelle des Palazzo Medici Riccardi zu Florenz. Ein Beitrag zu Ikonographie und Zeremoniell der Päpste in der Renaissance”, *Concilium medii aevi* 3 (2000), pp. 155–183, especialmente, pp. 161–168.

<sup>11</sup> Diversos ejemplos, desde 1535 a 1556, en G. LOHMANN VILLENA: *Francisco Pizarro, Testimonio. Documentos oficiales, cartas y escritos varios*, Madrid 1986, p. 153; D. DE ENCINAS: *Cedulario indiano*, 1595, ed. facsímil, Madrid 1945, II, pp. 243–244; *Actas del Cabildo de Trujillo. 1549–1560*, Lima 1969, I, p. 211; J. I. RUBIO MAÑÉ: *Archivo de la historia de Yucatán, Campeche y Tabasco*, México 1942, I, p. 103 y P. GERHARD: *Síntesis e índice de los mandamientos virreinales 1548–1553*, México 1992, p. 472. La prohibición a los españoles y a los indígenas en algún caso, de ser llevados en andas se conservó en la legislación por largo tiempo, buena prueba del intento de impedir a la población el acceso a un bien suntuario de estas características. Véase A. DE LEÓN PINELO: *Recopilación de las Indias*, 1635, Libro VII, tit. XV, ley 39, edición facsímil, México 1992, II, p. 1921, y *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, 1681, Libro VI, tit. 10, ley 17, edición facsímil, Madrid 1973, p. 237.

<sup>12</sup> “E otro dia siguiente [1541] se puso en camino, llevándole en una silla algunos negros e aun españoles; y el mesmo capitán Peña, como hombre rescio, e por contentar al licenciado e que los otros inferiores hiciesen lo mesmo, también tomaba algunas veces las varas, en que la silla iba puesta, e ayudaba a ir adelante” (G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Historia general y natural de las Indias*, BAE 121, p. 19. Otro caso similar es descrito en Fr. T. DE BENAVENTE: *Historia de los indios de la Nueva España*, 1536–1541, BAE 240, p. 284).

<sup>13</sup> ANÓNIMO: *Memoria de la ida de la condesa de Niebla a su casa*, s. a., pero 1541, BNE, Mss. 20262/28. Fue editado por A. HUARTE en *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, Madrid 1950, II, p. 145. Para la fecha, p. VI. Los novios fueron Juan Claro de Guzmán hijo

En la Casa real se implementaron sillas de este o parecido estilo en la década de 1550, cuando Carlos V empezó a servirse de ellas, privilegiando un medio de transporte y representación más versátil que las habituales literas frecuentes hasta entonces. La primera noticia que tenemos al respecto es de fines de 1556, cuando Luis Quijada, escribía a Juan Vázquez que al emperador, al ir a su retiro famoso, le había parecido coger el camino más corto y áspero,

y así está determinado de llegar hoy a Jarandilla, que son cinco leguas de muy mal camino. Habrá S. M.tad de ir lo más fuera de su litera, en silla, porque dice que a caballo le haría mal, y así ahorra cuatro jornadas que habrá por el camino más llano <sup>14</sup>.

También fr. Hernando del Corral contaba como la primera vez que fue a Yuste el Emperador,

vino desde Jarandilla en una litera y de ella se apeo a la puerta de la iglesia, entre los naranjos que hay allí. Y puesto en una silla, le llevaron dos gentileshombres en ella hasta las gradas del altar mayor, yendo de un lado de su majestad don fernando Alvarez de Toledo, conde de Oropesa, y del otro, Luis Quijada, su mayordomo <sup>15</sup>.

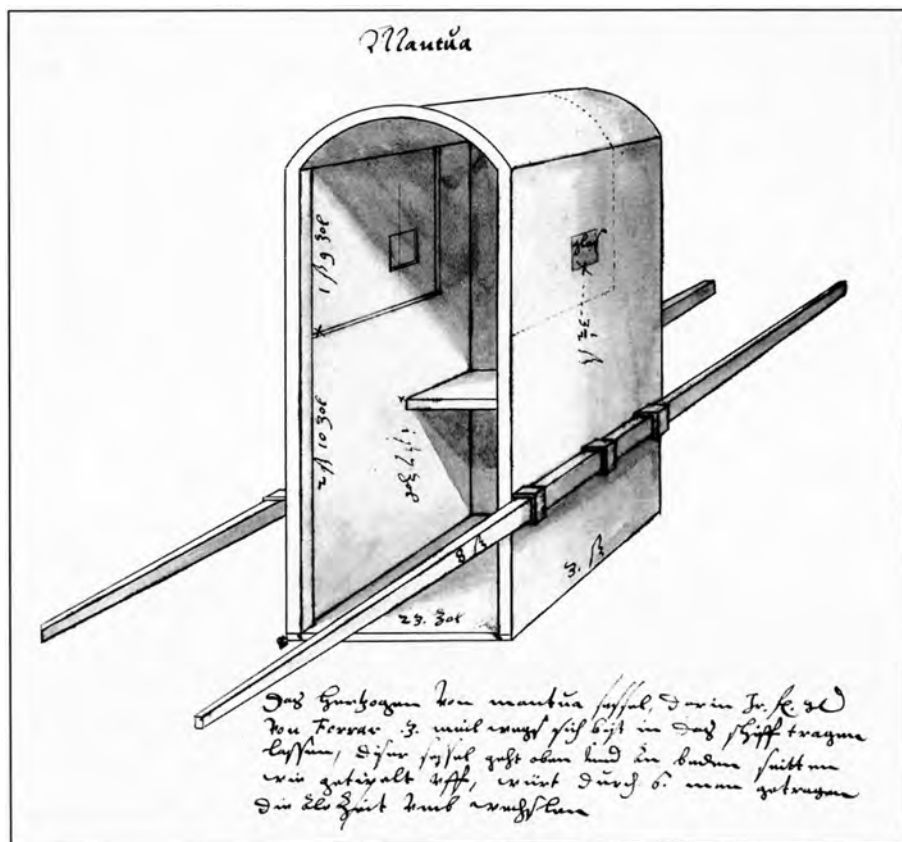
La silla mencionada se halla en el inventario de los bienes que quedaron en Yuste a la muerte del Emperador, en cuya “furriería” se señalaban “dos sillas de cuero negro, la una en que su majestad se asentaba para comer y la otra en que se hacía llevar de una parte a otra, con sus palos”. Para ellas había “cuatro cojines de

---

del duque de Medina Sidonia y conde de Niebla y doña Leonor Manrique de Sotomayor, hija primogénita de don Francisco de Zúñiga y Sotomayor y de Teresa de Guzmán y Zúñiga, duques de Béjar. Mencionaba la boda P. BARRANTES MALDONADO: *Ilustraciones de la Casa de Niebla*, en *Memorial Histórico Español*, Madrid 1857, X, p. 470.

<sup>14</sup> M. GACHARD: *Retraite et mort de Charles-Quint au monastère de Yuste*, Bruselas 1854, I, p. 38. Noticias parecidas en pp. 39-40. Gaztelu contaba una versión similar, p. 41. En febrero de 1557, Luis Quijada comentaba también a Juan Vázquez el uso de la silla por parte del Emperador, p. 41. Otras noticias en pp. 154, 217 y 316.

<sup>15</sup> Fr. H. DEL CORRAL: *Historia breve y sumaria de cómo el emperador don Carlos V, nuestro señor, trató de venirse a recoger al monasterio de San Jerónimo de Yuste*, en D. SÁNCHEZ LORO: *La inquietud postrimera de Carlos V. El retiro imperial de Yuste a través de los cronistas*, Cáceres 1958, II, p. 98. Para la atribución, pp. 71-77. Se hacía eco de esta información, J. DE SIGÜENZA, quien relataba que el César llegó al monasterio de Yuste en “litera hasta la puerta, y allí le pusieron en una silla” (*Historia de la Orden de San Jerónimo*, 1605, NBAE, II, p. 150).



Silla de manos del duque de Mantua. Dibujo de H. Schickhardt (1599)  
(Württembergische Landesbibliothek, Stuttgart. Cod. Hist. 4º 148b fol. 73)

cuero, llenos de plumas” y junto a esto, se encontraba “un cojín de cuero, grande, con sus cinchas, en que llevaban a su majestad en los hombros”<sup>16</sup>. De estos datos, se deduce que, técnicamente, estos enseres no eran gran cosa, se trataba de artilugios más bien modestos, pero no dejaban de ser una novedad especialmente desde el punto de vista del ceremonial y porque suponían nuevas formas

<sup>16</sup> D. SÁNCHEZ LORO: *La inquietud postrimera de Carlos V...*, op. cit., II, pp. 467-540, en concreto, pp. 515-516. Edición moderna, en D. Mª MÁRMOL MARÍN: “Inventario de los bienes muebles que quedaron de Carlos V en Yuste”, *Cuadernos de arte e iconografía* 19 (2001), pp. 3-58, en concreto, p. 40.

de tratar y mostrar el cuerpo del rey. Buena prueba de sus virtudes en este sentido es que detectamos elementos similares en la Casa de la reina ya en la década siguiente, cuando Isabel de Valois se servía de un artefacto que debe considerarse otro antecedente de las sillas de mano, una “silla de hombros en que traían a la Reyna”<sup>17</sup>. También nos consta que la reina Ana de Austria se sirvió de sillas durante su primer embarazo, momento en el que el rey ordenaba que “si la reyna quiere ir fuera, recordadle que vaya en silla porque no vuelva a caer”<sup>18</sup>. Durante los últimos años de Felipe II, el monarca utilizó varias sillas de manos de distinta factura, una de las cuales ha llegado hasta hoy día y fue objeto de un interesante dibujo de Lhermitte<sup>19</sup>. Pero fue sobre todo a partir de 1600 cuando la reina Margarita de Austria la afianzó definitivamente en su caballeriza y se crearon para este nuevo vehículo ceremoniales específicos. Desconocemos con exactitud como se fueron extendiendo estas sillas, pero parece que fue en Italia donde empezaron a usarse, por influencia española, ya en la década de 1560<sup>20</sup>. Hacia 1600 se habían

<sup>17</sup> Fue vendida en su almoneda en los 88.310 mrs en que estaba tasada (AGS, CySR, leg. 79, fol. 128).

<sup>18</sup> H. KAMEN: *Felipe de España*, Madrid 1997, p. 217.

<sup>19</sup> La silla articulada guardada en El Escorial (Monasterio de El Escorial, 10014120), fue dibujada y descrita por J. LHERMITE: *El pasatiempos de Jehan Lhermite. Memorias de un gentilhombre flamenco en la corte de Felipe II y Felipe III*, Madrid 2005, lam. IX, p. 639. En cuanto a las otras sillas del rey, sabemos que para su último viaje, en junio de 1598, como estaba tan débil “que no podía soportar de todo punto el bamboleo del coche”, se hizo “llevar en brazos por varios hombres en una silla que se fabricó para esta finalidad y que tenía forma de litera pequeña y casi tenía las mismas comodidades que la silla de las gotas” (*El pasatiempos de Jehan Lhermite...*, *op. cit.*, pp. 398, 399-400). De los otros ejemplares informaba, muy significativamente, el Nuncio papal. Este contaba como poco antes de morir había mandado el rey hacer “cierta manera de camilla para yr en ella llevandola cavallos mansos”. También salía en una especie de silla con la que le llevaban por palacio:

“la qual llevavan quatro lacayos, uno de cada parte, que no le pareció ir en la literilla que se había hecho, y porque salía de las posadas a las quatro y cinco de la tarde, yba uno delante con un pavellón o guardasol grande que le hacía sombra y cubría toda la silla para defenderle del sol, y diez y ocho o veinte personas al rededor de la pie” (J. I. TELLECHEA IDÍGORAS: *El ocaso de un rey. Felipe II visto desde la Nunciatura de Madrid. 1594-1598*, Madrid 2001, pp. 177, 253 y 255).

<sup>20</sup> En 1565 el cardenal Hipólito de Este mandaba se le construyera una lectica o silla de manos, L. LUPPI: “La portantina del cardenale”, *Critica d'arte* 66 (2003), pp. 57-65. Que las sillas fueron un invento español lo comentaba a fines del siglo el viajero francés Nicolás Audeber, el cual además dejaba claro que por aquel entonces eran desconocidas en la corte francesa:



hecho comunes en algunas cortes italianas y en la corte francesa<sup>21</sup>. En Inglaterra se introdujeron por influencia española en la década de 1620 y en la corte vienesa se detectan ya en la segunda década del Seiscientos y de forma habitual desde 1630 en adelante<sup>22</sup>.

---

“*Costume de se faire poruer en chaire para la ville de Naples. –A Naples n’y a aucuns portiques comme en la plus part des villes d’Italie, la coustume est d’y en avoir, ains sont les rues toutes decouvertes, & les maisons a pied droict. A la façon de celles de France: neantmoins ils ont trouve un moyen dont ils vient pour ne sentir l’incommodité des changemens de temps, tant pour éviter le soleil, que la pluye, le vent & les fanges, comme aussi pour aller ou bon leur semble sans estre veus. Car en la plus part des coins des ruës il y a des hommes mercenaires, comme portefaix, qui ont des chaires à brancards couvertes de serge noire en voûte ou pavilló, n’y ayant que le devant ouvert; & au moindre signal qu’on leur faict de loïn, ils viennent aussi-tost avec leurs chaires trouver ceux qui les appellent, lesquels sans autre chose dire se mettent & assisent dedans icelles, & s’il leur plaist font rabatre le rideau de devant pour estre cachez & a couvert, ou bien le laissent entr’ouvert, pour voir par le chemin sans estre veus, & ordinairement sont tout a decouvert: les deux hommes levant des brancards, ont leur dit le quartier ou la ruë que l’ont veut aller, & y estant on leur nomme ou leur monstre la maison; & ainsi on y arrive a pied sec, sans incommodité de l’iniure du temps, soi du soleil, de la pluye, ou du vent; & voyent un chacun sans estre veus d’aucun, s’il ne leur plaist. Quant au payement on leur baille fort peu, & y a presque un pris certain selon la longueur du chemin. Voilà les delicatesses que l’Espagnol a apportées en ce pais”* (N. AUDEBER: *Le voyage et observations de plusieurs choses diverses qui se peuvent remarquer en Italie*, pp. 91-92. Se trata de la 2ª parte de la obra de P. DU VAL: *Le voyage et la description d’Italie: montrant exactement les raretez et choses remarquables qui se trouvent es Provinces et en châques Villes*, París 1656, [Herzog August Bibliothek, Wolfenbüttel, M: Gh 204]. Incide en esta idea modernamente, A. JENKINS: “Origin of the Word Sedan”, *Hispanic Review* 1/3 [1933], pp. 240-242).

<sup>21</sup> Para las cortes italianas, véanse los comentarios de F. MORYSON: *An Itenerary writen by Fynes Moryson, Gent. First in the Latine Tongue, and then translated by him into English*, 1595, pero publicado en Londres 1617 (BL, RB.23.c.364), Part. I, p. 112. También los dibujos de Schickhardt de la silla del duque de Mantua (Wurtembergische Landesbibliothek, Stuttgart, Cod. Hist. qt 148b, fol. 73), así como en su obra, *Beschreibung einer Reib/ Welche der Durchlechtig Hochgeborne Fürst und Herr/ Herr Friderich Herzog zu Würtemberg unnd Teck/ Grave zu Mümpelgart/ Herr zu Heidenheim/ Ritter beeder Königlicher Orden in Frankreich unnd Engelland/ u. Im jahr 1599. Selb neundt/ aub dem Landt zu Würtemberg in Italiam gethan*, 1602, edición moderna de A. Bouvard: *Voyage en Italie*, Montbéliard 2002, p. 337. Para Francia, F. DE BASSOMPIERRE: *Memoires du Marechal de Bassompierre, contentant l’histoire de sa vie*, Colonia 1665 (BNE 3/66100), I, pp. 144 y 146 y H. SAUVAL: *Histoire et Recherches des Antiquités de la ville de Paris*, París 1724 (Wurtembergische Landesbibliothek, Stuttgart, Franz. G., f. 105), I, pp. 191-194.

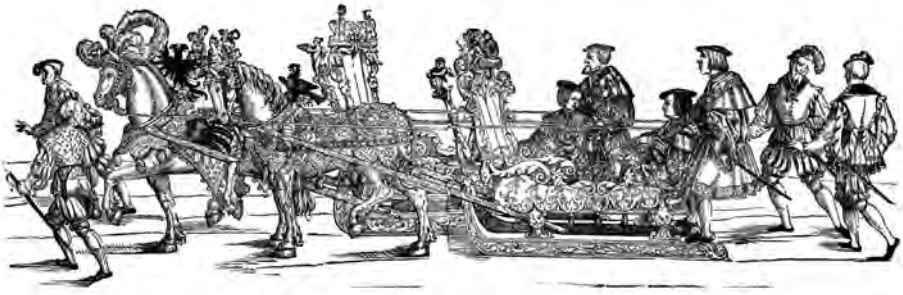
Con todo, aun quedaba por naturalizarse en las caballerizas reales y principescas otro vehículo de transporte y representación; el trineo. Este consistía en una estructura de madera, más o menos cerrada, tirada por caballos en las que podían sentarse uno o varios personajes que se deslizaban por la nieve gracias a dos piezas lisas sobre las que se sustentaba aquella caja. Esta era susceptible de recibir una muy variada y rica decoración. Más que para viajes, los trineos se utilizaban en excursiones y paseos y en juegos y mascaradas, cuando el clima lo permitía. En el norte y centro de Europa eran muy habituales desde tiempo atrás<sup>23</sup>, pero en Castilla se empezaron a usar durante el reinado de Felipe II, quien los introdujo en su caballeriza después de haberlos conocido en sus viajes por Europa, haciendo traer algunos expresamente del Imperio<sup>24</sup>. Aunque

<sup>22</sup> R. STRAUS: *Carriages & Coaches, their history & their evolution*, Londres 1912, p. 88. Con motivo de la coronación del emperador Matías en 1612, Wilhelm Peter Zimmermann grabó una lámina en la que aquel aparecía bajo palio transportado en una silla de manos (National Germanisches Museum, Nürnberg, HB 129, Kapsel 1255). El motivo se aprecia en grabados posteriores, así en la ceremonia de coronación del emperador Fernando III en 1636, véase *Hollstein's German Engravings, Etchings and Woodcuts 1400-1700*, vol. XLVI, p. 51.

<sup>23</sup> Véase F. FISCHER: *Dem Volk zur Schau. Prunkschlitten des Barock*, Munich 2002, catálogo de la más importante colección mundial de trineos, la del Württembergische Landesmuseum de Stuttgart. Algunos trabajos recientes sobre el papel de los trineos en las cortes del imperio, S. SEITSCHKE: "Karussell und Schlittenfahrt im Spiegel der Zeremonialprotokolle – nicht mehr als höfische Belustigungen?", en I. PANGERL, M. SCHEUTZ y T. WINCKELBAUER (Hgs.): *Der Wiener Hof im Spiegel der Zeremonialprotokolle (1652-1800). Eine Annäherung*, Innsbruck 2007, pp. 357-434 y E. J. BELSER: "Der barocke Prunkschlitten Johann Wilhelms II. von der Pfalz", en B. MAUER (Hg.): *Barocke Herrschaft am Rhein um 1700. Kurfürst Johann Wilhelm II. und seine Zeit*, Düsseldorf 2009, pp. 191-206. Para Suiza, A. FÜRGER: "Die Schlitten des Schweizerischen Landesmuseum im europäischen Kontext", *Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte* 66/1 (2009), pp. 1-44.

<sup>24</sup> En febrero de 1586, Felipe II escribía a su hija Catalina Micaela, duquesa de Saboya, haciendo referencia a un comentario suyo sobre los trineos que había visto en Italia: "Los trineos creo que os habrán parecido muy bien que es muy buena cosa; bien fuera estamos por acá de verlos a lo menos aquí". En 14 de marzo de 1587 volvía a comentarle:

"El como trineo de cuatro caballos que decis en que fuisteis he visto en Alemania, mas no entrado en ellos, porque me holgaba mas de entrar en los de un caballo que son muy buenos, mas vos no podíais andar ahora en ellos, y así fue muy bien ir en el que decís, que si no hay piedras muy bien deben de ir, como lo van los de un caballo, y por piedras he estado bien cerca de caer algunas veces, aunque nunca caí y vi dar a otros muy buenas caídas".



Grabado de Breu el Joven en el que el emperador Carlos V y el rey Fernando conducen a su hermana María y a su esposa Ana en sendos trineos (Graphische Sammlung Albertina, Viena. Inv. Nr. 1958/93)

nunca fueron unos enseres tan habituales como en las cortes del norte, se mantuvieron en uso desde entonces, pidiéndose en ocasiones a los embajadores de Alemania cuando no había suficientes en la caballeriza madrileña<sup>25</sup>. Los ejemplares del siglo XVIII existentes en la colección de Patrimonio Nacional, atestiguan su larga vida en la corte hispana.

Podemos decir, en resumen, que hasta el siglo XIX, por lo menos, encontramos en las caballerizas de la corte hispana, así como en las de otras cortes principescas y señoriales de toda Europa, vehículos sin ruedas tirados generalmente por animales o literas, vehículos sin ruedas conducidos por animales aptos para trasladarse por la nieve o trineos, vehículos sin ruedas llevados por personas, es decir, sillas de mano y vehículos con ruedas conducidos por animales o sea,

---

Un par de años más tarde, en 1589, el monarca volvía a escribir a su hija sobre sus salidas en invierno a la Casa del Campo, deseando poder usarlos:

“Y si tuviéramos trineos creo que se pudiera haber andado en ellos algún día y Don Diego de Cordoba esta muy puesto en hacerlos para el invierno que viene, que creo yo que no en él ni en otros muchos no habrá nieve para ellos” (F. BOUZA: *Cartas de Felipe II a sus hijas*, Madrid 1988, pp. 136, 149 y 162).

En 1586 el entallador Melchor de Quero realizó una especie de trineo para el príncipe Felipe (AGP, Administrativa, leg. 5231, caja 1). En 1593 llegó uno a la corte enviado por Rodolfo II, que debió copiarse (A. PÉREZ DE TUDELA y A. JORDAN: “Luxury Goods for Royal Collectors”, *Jahrbuch des Kunsthistorisches Museums Wien* 3 [2001], p. 79).

<sup>25</sup> En 1625 se buscaban trineos para los reyes y los infantes en la caballeriza real y en casa del embajador de Alemania (AGP, Administrativa, leg. 1046, s. f.).



coches y carrozas. Estas cuatro tipologías básicas conforman lo que hemos denominado vehículos representativos, concepto que trata de aunar su doble funcionalidad; transportar y representar. Esta expresión nos parece más acertada que el término carruajes porque proviene de la voz latina que designaba a los mecanismos aptos para el transporte de forma general, lo que de paso enlaza con el imaginario clásico tan caro a los hombres de la época. Se encuentra en las fuentes más importantes del periodo que tratan de este tema, así por ejemplo, en Pirro Ligorio, autor de un tratado llamado *De vehiculis antiquorum*<sup>26</sup>. Carruaje sin embargo, tenía un sentido más limitado derivado de su origen. En castellano, por ejemplo, durante los siglos XVI y XVII denominaba la impedimenta de un ejército o de los reyes y muy raramente significaba carruaje en el sentido que podemos darle hoy en día. En cuanto al epíteto representativos, alude a la cualidad más apreciada por sus poseedores en aquella época, que no era la posibilidad de trasladarse, sino la de mostrarse públicamente para evidenciar su status social. Así, todavía en fecha tan tardía como 1796, Antonio de Torres escribía en su *Tratado del coche* que “el primer bien que produce el coche es la autoridad, porque siempre el que le mantiene goza entre el pueblo de distinción”<sup>27</sup>.

Lo esencial de todo este proceso es que los vehículos representativos, especialmente el coche y la silla de manos, se extendieron por todas las cortes y grandes ciudades europeas a lo largo de los siglos XVI y XVII dando lugar a una revolución en el transporte y en la representación de las elites. Esto no sucedió por el hecho de ser vehículos más cómodos o bellos que los anteriores (aunque eso influyó en su proliferación sin duda), sino porque su aparición coincidió con una época de reforzamiento del poder de las Monarquías. Puede decirse pues, que el uso de los vehículos representativos se extendió en un momento de la historia de Europa en el que las Monarquías dinásticas necesitaban de nuevos instrumentos para separar a quienes hacían la política y quienes conformaban la

<sup>26</sup> P. LIBORIO: *De vehiculis antiquorum. Diatriba, Excerpta Ex libris ejus de Familiis Romanis. Nunquam ante publicata. Primus edidit, Notisq; necessariis instruxit, Joannes Schefferus Argentoratensis* (Wurtembergische Landesbibliothek, Stuttgart, Altert. qt 1070).

<sup>27</sup> A. DE TORRES: *Tratado del coche*, 1796 (BNE, R 10550), p. 150. La expresión, muy usada en francés, *voitures hippologiques* hace referencia a los enseres transportados por animales, pero olvida que otros eran llevados por hombres, y sobre todo olvida, a mi juicio, la característica más destacada de estos objetos, la capacidad para mostrar determinada posición social, no permitiendo distinguir entre un simple carro y la carroza de un embajador o un monarca, aspecto que para los contemporáneos no ofrecía duda alguna y era de trascendental relevancia.

corte, de la masa de los gobernados. Los vehículos distanciaron y diferenciaron al príncipe y a los cortesanos, porque contribuyeron no solo a que pudieran viajar y desplazarse más rápida y cómodamente, sino sobre todo, porque sirvieron para explicitar el poder, la riqueza y el status social de sus dueños. El coche y la silla de manos, pero también la litera y el trineo no pueden por tanto, separarse del nacimiento de la corte como forma de poder típica de las sociedades modernas y han de ser considerados como elementos imprescindibles del poder del príncipe y como uno de los principales atributos de los cortesanos entre los siglos XVI-XIX<sup>28</sup>. Por lo demás, la historia de su desarrollo, como hemos apuntado someramente hasta aquí, y como veremos con más detalle en adelante, no puede explicarse sin atender a los intercambios tecnológicos y culturales habidos por entonces entre las cortes europeas.

*LOS ORÍGENES DEL COCHE  
Y SU INTRODUCCIÓN EN LA MONARQUÍA HISPANA*

De entre todos los vehículos representativos, fue el coche el más novedoso, aquel que más cambios suscitó y aquel que a la postre simbolizó el paso del caballero medieval al cortesano moderno, razón por la que vamos a ocuparnos de su aparición en la Monarquía hispana con más detalle. Su introducción no fue, sin embargo, tan lineal como pudiera parecer por el sucinto recorrido que hemos mostrado. Tampoco como dejarían creer las fuentes contemporáneas o posteriores que trataron del asunto. Todas ellas subrayaron su novedad y su origen foráneo y contribuyeron a afianzar desde entonces, el lugar común de que los coches provenían del Imperio y que había sido Carlos V su introductor<sup>29</sup>. Parece que el primero que dio razón de su aparición fue Luis de Ávila, quien escribió que, en la campaña de 1546, el Emperador, “porque la noche era larga y frigidísima, se puso a dormir en un carro cubierto, al cual en Hungría llaman coche, el nombre y la invención es de aquella tierra”<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> A. LÓPEZ ÁLVAREZ: *Poder, lujo y conflicto...*, *op. cit.*, pp. 19-316.

<sup>29</sup> Véase *infra*, la opinión de Pineda. No siempre fue así, en el siglo XVIII muchos creían que los coches eran una moda importada de Francia, como apuntó G. MAYANS Y SISCAR: *Vida de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid 1737, edición de A. Mestre, Madrid 1972, p. 110.

<sup>30</sup> L. DE ÁVILA: *Comentarios de la guerra de Alemania*, 1550, *BAE* 24, p. 427.

Poco más tarde, Pineda trató en uno de sus escritos de “un carro que llamamos Coche, y los Húngaros Coteze del nombre del pueblo donde se inventó”<sup>31</sup> y medio siglo después, Fr. Prudencio de Sandoval repetía lo de Ávila al pie de la letra<sup>32</sup>. Pero fue a lo largo del siglo XVII cuando más se especuló sobre la aparición de los coches en la Monarquía, proponiendo una serie de fechas legendarias en las que habrían aparecido. Lorenzo Vanderhamen y León mantuvo, por ejemplo, que fue Carlos Pubest, criado de Carlos V, quien trajo el primer coche a España en 1554:

Venía en un coche, o carroçilla de las que en aquellas Provincias se usaban. Cosa raras veces vista en estos reinos. Salían las ciudades enteras a verla con admiración. Tan corta noticia se tenía por entonces de aquel género de deleite. Solo lo que usaban eran carretas de bueyes, y en ellas andaban las personas más graves tal vez<sup>33</sup>.

Otros testimonios situaban el origen de los coches algo antes. Así, según Méndez Silva, el año 1546 “se vio en España el primer coche”<sup>34</sup>. Lo mismo se leía en Francisco de Cepeda, con el añadido de que “fue traído de fuera del Reyno”<sup>35</sup>. Un desconocido autor mantenía que en 1548 anduvo el primer vehículo por Madrid<sup>36</sup>, mientras que en la segunda mitad de la centuria Juan de Bolea aseguraba:

[que] viniendo el emperador Carlos quinto a España no Abía mas coche en su corte que el suyo; y como un señor quisiere ymitar al emperador y echar coche, todos los demás señores, también los sacaron y por los Daños que ycieron los mando el emperador quitar de allí a Diez y siete años<sup>37</sup>.

<sup>31</sup> J. DE PINEDA: *Monarchía eclesiástica*, 1588, BAE 31, p. 121.

<sup>32</sup> Fr. P. DE SANDOVAL: *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, BAE 82, p. 268.

<sup>33</sup> L. VANDERHAMEN Y LEÓN: *Historia del Señor Don Juan de Austria*, Madrid 1627 (BNE, 2/64338), fols. 10v-11v.

<sup>34</sup> R. MÉNDEZ SILVA: *Catálogo real y genealógico de España*, Madrid 1656 (BNE, R 15207), fol. 135.

<sup>35</sup> F. DE CEPEDA: *Resumpta historial de España desde el diluvio hasta el año de 1642*, 1643 (BNE, 3/71201), fol. 138v.

<sup>36</sup> J. CAVESTANY: *Las industrias artísticas madrileñas*, Madrid 1927, p. 66, siguiendo aparentemente un manuscrito de la Biblioteca Nacional madrileña. También lo mencionaba de forma imprecisa L. SOLER: *Historia del coche*, op. cit., p. 45.

<sup>37</sup> J. DE BOLEA: *Médula literaria de noticias*, 1693, BNE, Mss. 9489, fol. 17r-17v. Esta relación de los coches con Carlos V fue una constante; la condesa d'Aulnoy también consideraba a fin de siglo que había sido el emperador quien había dado comienzo a su uso, y criticando las carrozas de Carlos II, comentaba:



Parte superior de la caja del *Kobelwagen* usado por Leonor de Portugal en su boda con el emperador Federico III (1452) (Landesmuseum Johaneum, Graz. Inv. Nr. 248)

No obstante la contundencia y exactitud cronológica de estas opiniones, el fenómeno de la introducción de los coches en España es mucho más oscuro y complejo, entre otras razones porque los coches mismos tuvieron una dilatada gestación a la que vamos a prestar atención brevemente <sup>38</sup>.

#### *Los Kobelwagen o carros cubiertos*

Por lo que sabemos, aquí no estuvieron en boga en época medieval los primeros vehículos representativos usados en Europa, probablemente, un refinamiento

---

“No comprendo como un Rey tan poderoso quiere servirse de tales carrozas, y aquí me dicen que, por usarse de aquella forma en tiempos de Carlos V, cuantos Reyes han subido al trono después de aquel famoso Emperador quisieron conservar algunas de sus costumbres. Ciertamente será necesario que haya razones muy atendibles para que tan altos personajes usen tan malas carrozas, cuando las usan comodísimas algunos grandes señores que traen las suyas de Francia o de Italia” (Condesa D’AULNOY: *Viaje por España en 1679 y 1680*, edición de M. Corominas y M. M. Villalta, Barcelona 1962, I, pp. 166-167, 169 y 171-172).

<sup>38</sup> Le hemos dedicado algunas páginas en A. LÓPEZ ÁLVAREZ: *Poder, lujo y conflicto...*, *op. cit.*, pp. 23-25 y 64-69. En esta ocasión, profundizamos en el análisis de ese fenómeno a la luz de nuevas fuentes y reconsiderando otras ya conocidas.

innecesario en una sociedad caballeresca y militar. Estos *Kobelwagen*, como se les conoce en lengua alemana, consistían en una caja longitudinal y algo baja montada directamente sobre dos ejes. Sobre aquella se arqueaba un tejado semicircular o de tres cuartos de círculo compuesto de costillas paralelas de madera que dejaban un hueco o ventana cuadrangular en medio de las paredes laterales. Los lados estrechos permanecían abiertos y la entrada se verificaba por detrás, aunque con el tiempo, se desplazó a los laterales. Estas aperturas se cerraban con listones diagonales o con un enrejado. En cuanto a los paneles de la caja, podían decorarse con pinturas o relieves esculpidos lo que, junto a las aplicaciones textiles que le eran añadidas, denotaba la riqueza del vehículo. Destacaba en estos vehículos en fin, que disponían de cuatro ruedas del mismo tamaño y que no presentaban ninguna cesura estructural entre las partes sustentadas y las sustentantes. Su imagen general, y de ahí su nombre en alemán, era la de un vehículo cerrado –carro cubierto sería una traducción adecuada al español– por contraposición a los habituales carros agrícolas que no lo estaban<sup>39</sup>. Estos vehículos empezaron a ser habituales en el ámbito franco-borgoñón desde el siglo XIII y entre los testimonios de su uso más frecuentemente citados destacan el carro construido en 1245 para Beatriz de Provenza, mujer de Carlos I de Anjou, el de Juana de Navarra, esposa de Felipe el Hermoso de 1291, y el realizado hacia 1300 para Beatriz de Este, esposa de Galeazzo I Visconti<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> La denominación *Kobelwagen* de origen medieval, fue reintroducida en el lenguaje técnico por H. KREISEL en 1927. Para sus consideraciones al respecto, véase *Prunkwagen und Schlitten*, *op. cit.*, p. 16. La voz derivaba del alemán antiguo *Koben*, *Kober* o *Kobel*, es decir, una cavidad o habitáculo cubiertos, y no hallamos para ella una traducción adecuada al español. Por ello, proponemos la expresión carro cubierto para dar cuenta con cierta precisión de este término que no tiene equivalente en nuestra lengua, véase al respecto, D. MESSNER: “Traducir del/al español sin diccionarios en el siglo XVII”, *Revista de Investigación Lingüística* 11 (2008), pp. 209-222, en especial, 218 y 221. Para las voces mencionadas, J. G. KRÜNITZ: *Oekonomische Encyklopädie*, Berlín 1788, vol. 42, pp. 188-189. También *infra*, cuando tratemos de los coches húngaros.

<sup>40</sup> R. H. WACKERNAGEL: “Festwagen”, *op. cit.*, pp. 407-408.

*Los chariots branlants o carros oscilantes*

Hacia el siglo XIV, aunque hay ejemplos muy anteriores<sup>41</sup>, se empezó a generalizar un importante cambio técnico en la construcción de estos carros como fue la suspensión de la caja. Esta se realizaba mediante cadenas metálicas, cuerdas o correas de cuero que, por un lado se sujetaban a los extremos de la caja, y por otro, iban ancladas a cuatro postes situados encima de las ruedas, los montantes. La oscilación provocada por esta innovación llevó a denominar a estos vehículos *chariots branlants*, carros oscilantes, nombre con el que se conocen técnicamente. Fue entonces cuando se produjo por vez primera una diferenciación nítida en dos partes entre la caja y el chasis o entre partes sustentadas y sustentantes. Con algunos otros cambios técnicos acaecidos con posterioridad, estos vehículos fueron utilizados hasta, al menos, la segunda mitad del siglo XVI. De estos carros oscilantes se hallan muchas trazas en el ámbito franco-borgoñón, como en las cuentas del duque de Berry en 1374, o entre los enseres de Yolanda de Francia, duquesa de Saboya y hermana de Luis XI, que viajaba en ellos y se preocupaba por su decoración<sup>42</sup>. En 1444 se pintaba un *chariot branlant* para Margarita de Anjou que andaba en él, cuando su boda con el rey de Inglaterra<sup>43</sup>. También fue usado, aunque menos frecuentemente, por hombres, así sabemos que Carlos el Temerario ordenaba llevar a su padre enfermo en un vehículo de este tipo<sup>44</sup>. Con uno de ellos entró Isabel de Baviera en París en 1405 causando sorpresa general, mientras que en 1457 Ladislao V de Hungría regaló a la reina francesa un ejemplar que alcanzó justa fama<sup>45</sup>. Su naturalización en la corte francesa no tuvo sin embargo lugar hasta algo después, pues en las cuentas de gastos de la Casa real no se hallan ejemplos de *chariots branlants* anteriores a 1470<sup>46</sup>.

<sup>41</sup> H. HAUPT: "Der Wagen in Mittelalter", en W. TREUE (coord.): *Achse, Rad und Wagen...*, *op. cit.* (Gotinga 1986), pp. 193 y ss.

<sup>42</sup> M. L. MENABREA: *Chroniques de Yolande de France, duchesse de Savoie, sœur de Louis XI*, Chambéry 1859, pp. 69, 70, 143, 148 y 179.

<sup>43</sup> N. REYNAUD: "Barthélémy d'Eyck avant 1450", *Revue de l'art* 84 (1989), p. 35.

<sup>44</sup> P. HENRARD: *Les campagnes de Charles-le Temeraire contre les Liegeois (1465-1468)*, Bruselas 1867, p. 32.

<sup>45</sup> R. H. WACKERNAGEL: "Festwagen", *op. cit.*, pp. 351-352.

<sup>46</sup> A. JAL: *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, Paris 1867, p. 364.



Caja del vehículo usado por Sibila de Cleves en su boda con el elector de Sajonia en 1527, destruido en la Segunda Guerra Mundial

Con las fuentes hasta hoy conocidas, es difícil saber si estos tipos de vehículos, los *Kobelwagen* y los *chariots branlants*, fueron usados en los reinos medievales hispánicos. Hay varios indicios de que si no habituales, al menos hubo noticias de ellos. Las noticias más precisas provienen de Castilla, donde gracias a los contactos con Borgoña, llegaron vehículos de alguno de estos tipos con Margarita de Austria, la hija de Maximiliano I, que casó con el príncipe Juan en 1497. Sabemos esto porque entre las cosas que habían pertenecido a doña Margarita que los Reyes Católicos dieron al señor de San Pique y al de Bere en septiembre de 1499, cuando abandonaron la península, había además de unas angarillas, varios paños de carros y andas<sup>47</sup>. Aunque las fuentes castellanas actualmente conocidas son bien parcas y otras están perdidas<sup>48</sup>, es significativo

<sup>47</sup> J. FERRANDIS: *Datos documentales para la historia del arte español*, Madrid 1943, III, pp. 46, 47-48 y 49-50.

<sup>48</sup> H. Vázquez de Tapia mencionó los carros de Margarita en unas coplas hoy perdidas (M. A. PÉREZ PRIEGO: "Historia y literatura en torno al príncipe D. Juan. *La Representación sobre el poder del amor* de Juan del Encina", en R. BELTRÁN, J. L. CANET y J. L. SIRERA [eds.]: *Historias y ficciones: Coloquio sobre la literatura del siglo XV*, Valencia 1992, p. 340).

que quedara memoria de este hecho por mucho tiempo después y la presencia de los carros en Castilla fue recordada varias veces a lo largo del siglo XVI. Así, Fernández de Oviedo señalaba en 1548:

ovo un tiempo carros de quatro cavallos e quatro rruedas cada uno, que truxo a Castilla la prinçesa madama Margarita, mi señora, en que algunas vezes, con algunas de sus damas, salía al campo; pero como essos carros no los podían sostener, con quatro o çinco cavallos que han menester, sino personas de estado y no son sino para tierra llana, e su alteza después que embiudó se bolvió a Flandes, çesaron tales carros <sup>49</sup>.

Muy probablemente, la siguiente ocasión en la que pudieron verse en Castilla vehículos como los que venimos señalando fue en 1526, cuando llegó a Toledo Germana de Foix, acompañada de uno:

Entró en una litera de paño negro, [...] e detrás de la litera tres o quatro dueñas ancianas, e más diez o doze damas, e tras ellas un carro francés de quatro ruedas con otras mugeres, todas vestidas de luto <sup>50</sup>.

Pero si en Castilla estos vehículos no eran habituales, no es menos cierto que los españoles pudieron conocerlos en otras cortes. Así se deduce de los comentarios realizados en 1530-1532 a raíz de una excursión real, por el mayordomo

<sup>49</sup> G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Libro de la cámara...*, *op. cit.*, pp. 163-164. También los procuradores de Cortes en las de Madrid de 1573, aseguraban que el uso de coches y carrozas había sido “nuevamente introducido en estos reinos” (*Actas de las Cortes de Castilla*, Madrid 1861-2006, IV, pp. 495-496). Hemos de mencionar aquí, aunque no podemos aseverar que se trataba efectivamente de vehículos similares a estos, los que vinieron cuando llegó a España Felipe El Hermoso en 1501. Como contaba Antonio de Lalaing, a partir de Bayona se reenviaron “*les charriots et charrettes de Flandres*” que habían portado los bagajes de Monseñor, porque no podían avanzar más debido a las montañas, usándose desde entonces mulas de Vizcaya que transportaron todo a Toledo. Sin embargo, poco después comentaba:

“*Monrs de Boussut (qui est chose digne de memoire) fist passer sa charrette oultre les montaignes de Biscaye: ce que jamais n’avoit esté veu de souvenance d’home. Dont les paysans qui jamais n’avoient veu charettes en leur marche, furent tant esmerveillés que rien plus*” (M. GACHARD: *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*, Bruselas 1876, I, pp. 148 y 150).

Aunque *charrettes* parece aludir a algún tipo de carreta más que a otra cosa, no se comprende bien la sorpresa de los lugareños, si no es que el tal vehículo tenía alguna peculiaridad que lo hacía diferentes de los carros que pudieran conocer ellos.

<sup>50</sup> G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *Relación de lo sucedido en la prisión del rey Francisco I de Francia*, *CODOIN XXXVIII*, pp. 432-433.



Pedro González de Mendoza, quien escribía a Carlos V que la emperatriz, “anduvo en carretas mas de dos leguas” y que le había preguntado “como eran las de Flandes, y deseando tener de ellas”. De Mendoza rogaba pues al César que ordenara “que traiga Domingo de la Cuadra un par de carros de los de Madama, que haya gloria, u de otros si los uviere mejores, y caballos para ellos; que será la cosa con que S.M. mas olgará”<sup>51</sup>.

También estaba al corriente de la existencia de esos vehículos, pues los había visto en el Imperio, Alonso de Santa Cruz, quien recordaba los carros del séquito de Fernando y Ana cuando fueron coronados por reyes de Bohemia y Hungría en 1527. El cronista precisaba que yendo a Praga, “la Reina iba en una litera, acompañada de diez carros, en que iban muchas dueñas y doncellas”. Algo más generoso en cuanto a los detalles decorativos, también recordaba la llegada de Ana a Ratisbona en 1546 a casar a varias de sus hijas:

Venía dentro de un carro muy bien aderezado, cubierto de terciopelo carmesí con grandes tachones de plata dorados, y los tiraban seis caballos blancos muy poderosos. Y después de él venían otros tres carros donde venían damas, y diez y ocho de ellas venían a caballo tras la Reina muy bien aderezadas. Y tras estos carros venían otros muchos<sup>52</sup>.

De estos testimonios puede concluirse, en consecuencia, que vehículos similares a los *Kobelwagen* o a los *chariots branlants* fueron conocidos en España, que algunos españoles los vieron en los Países Bajos y en el Imperio, y que la denominación que recibieron tuvo que ver con su origen geográfico, el tiro o el número de ruedas. La suspensión de la caja, el avance técnico más sustantivo que había de caracterizar a los vehículos representativos en el futuro y aquel que nos permitiría saber si se trataba de unos u otros, no es señalada en ningún caso. Es difícil precisar mucho más, de acuerdo a los escasos datos que conocemos, aunque conviene señalar un par de detalles. En primer lugar, Fernández de Oviedo aseguraba que los carros de Margarita “no son sino para tierra llana”, lo que podría indicar que carecían de amortiguación, pudiéndose por lo tanto aventurar que pertenecían más bien al género *Kobelwagen* que a los carros

<sup>51</sup> J. M. MARCH: *Niñez y juventud de Felipe II. Documentos inéditos sobre su educación civil, literaria y religiosa y su iniciación al gobierno (1527-1547)*, Madrid 1942, I, p. 47. La *Madama* era Margarita de Austria.

<sup>52</sup> A. DE SANTA CRUZ: *Crónica del Emperador Carlos V, ca. 1550*, edición de R. Beltrán y A. Blázquez, Madrid 1920 y 1923, II, p. 310 y IV, p. 490.

oscilantes. En esa misma línea iría el hecho de que Pedro González de Mendoza señalaba en su carta el Emperador “un par de carros de los de Madama, que haya gloria, u de otros si los uviere mejores”, lo que podría indicar que los de la *Madama* eran sin suspensión, pero los podía haber mejores, es decir con ella. De otro modo, no tiene demasiado sentido que el mayordomo especulara con la posibilidad de que hubiera otros vehículos que los que había traído 30 años atrás la princesa austriaca. De acuerdo a esto, los carros de Margarita eran del tipo *Kobelmagen* o vehículos sin suspensión. En contra de esta opción milita el hecho de que la suspensión de la caja era frecuente a fines del siglo XV en el ámbito franco-borgoñón y también el que quedara memoria de ese suceso, aunque hemos de reconocer que este último razonamiento no es del todo consistente, por cuanto su extremada rareza ya los convertía automáticamente en algo a recordar. Cabe concluir pues que, fueran vehículos con suspensión o sin ella y bien llegaran a través de Borgoña o a través del Imperio, en los albores del 1500 se conocieron en los reinos peninsulares alguno de los modelos de vehículos representativos que por entonces circulaban en otras cortes europeas, si bien su uso no fue habitual, como se deducía meridianamente de las palabras de Fernández de Oviedo en 1548.

En otro ámbito, la literatura de ficción, es interesante considerar que presencia tuvieron estos vehículos representativos, aunque el tema no deja de ser vidrioso en extremo. Es evidente que los autores literarios tuvieron nociones de ellos y los mencionaron en sus obras, lo que podría significar que o bien fueron más conocidos en los reinos medievales de lo que se ha creído hasta ahora o bien, los citaban sin conocimiento directo, siguiendo modelos literarios foráneos o, directamente, de la antigüedad clásica. Así por ejemplo, hay testimonios bastante antiguos del uso de ricos carros a modo de triunfo o como medio de transporte en determinadas circunstancias<sup>53</sup>. Durante el siglo XV se detectan más casos de carros que

<sup>53</sup> Hay noticias de carros ceremoniales, como la que sigue (*Libro de Alexandre, ca.* 1200-1250, edición de J. Cañas, Madrid 1988, p. 296. Otras referencias al número de carros en pp. 295 y 298):

El carro en que iva tant' era de fermoso  
que quil podié veer, teniés por venturoso.  
Los rayos eran d' oro fechos a grant lavor;  
las ruedas esso mismo, davan grant resplandor;  
el ex de fina plata, que cantasse mejor;  
el ventril de çipres por dar buena olor.  
El cabeçón del carro nol tengades por vil:

podrían tener relación con los *Kobelwagen* o los *chariots branlans*. Juan de Flores, por ejemplo, comentaba en su novela que algunas damas iban en andas y otras en chirriones<sup>54</sup>. Otros interesantes testimonios de carros principescos se hallan en López de Ayala, Sánchez de Bercial, Díaz de Games, Pedro de Escavias y sobre todo, en el anónimo, *La crónica de Adramón*<sup>55</sup>. Sin embargo, aunque Alfonso de Toledo asegurara que “el carro fue inventado para cavalgar los ombres [...] e la carreta fue inventada para levar los cargos”<sup>56</sup>, no todos los carros eran vehículos representativos<sup>57</sup>, por lo que, como queda dicho, es difícil adscribir las menciones literarias a vehículos concretos que pudieran haber sido vistos o usados en la época.

---

era todo ondado de muy buen amarfil,  
todo era lavrado de obra de grafil,  
de piedras de grant preçio avié y mas de mill.  
La puntas de los rayos eran bien cabeadas,  
los bestiones bien fechos e de piedras preçiadadas,  
eran tan sotilment todas engastonadas,  
semejavan que eran en uno ajuntadas.  
Digámosvos del yugo, siquier de la laçada:  
obra era greçisca nuevamente fallada,  
toda una serpiente la tenié embraçada,  
pero cadena era de oro muy delgada.

<sup>54</sup> J. DE FLORES: *Triunfo de amor*, 1470-1492, edición de A. Gargano, Pisa 1981, p. 84. Véase también *Grimalte y Gradija*, ca. 1495, edición de C. Parrilla García, Santiago de Compostela 1988, p. 176.

<sup>55</sup> P. LÓPEZ DE AYALA: *Traducción de las Décadas de Tito Livio*, ca. 1400, edición de C. J. Wittlin, Barcelona 1982, pp. 237, 350 y 351; C. SÁNCHEZ DE BERCIAL: *Libro de los exemplos por A. B. C*, ca. 1400-1421, edición de J. Esten Keller, Madrid 1961, p. 154; G. DÍEZ DE GAMES: *El Victorial*, 1431-1449, edición de R. Beltrán Llavador, Madrid 1994, pp. 337 y 338; P. DE ESCAVIAS: *Repertorio de príncipes de España*, 1467-1475, edición de M. García, Madrid 1972, pp. 51 y 107 y ANÓNIMO: *La Crónica de Adramón*, ca. 1492, edición de G. Anderson, Newark 1992, pp. 93, 107, 251, 253, 254, 598, 601, etc.

<sup>56</sup> A. DE TOLEDO: *Invencionario*, 1453-1467, ed. de Ph. O. Gericke, Madison 1992, p. 128.

<sup>57</sup> La reina Juana ordenó transportar el ataúd de su marido “sobre un carro de cuatro caballos, con sus paños encima de oro y seda” (A. DE SANTA CRUZ: *Crónica de los Reyes Católicos*, edición de J. de Mata Carriazo, Sevilla 1951, II, p. 83). No se trataba, sin embargo, de ningún vehículo representativo como los que venimos comentando, sino de unos “carretones”, que se pagaron al entallador vallisoletano Pedro de Guadalupe (M. A. ZALAMA: *Vida cotidiana y arte en el palacio de la reina Juana I en Tordesillas*, Valladolid 2003, p. 77).

*Los Gutschswagen o vehículos húngaros*

Pero dejemos de lado estos carros, suspendidos o no, y vayamos a otros vehículos. Desde tiempo atrás, se usaban en el Imperio unos carruajes de origen húngaro, muy veloces, destinados sobre todo para viajar y desplazarse rápidamente. Su caja estaba hecha de listones en forma de enrejado relleno de cuero o de trenzados de mimbre. Tenían una pared posterior elevada hacia atrás que se complementaba hacia adentro con unos asientos. No disponían de entrada lateral pero sí de un estribo, frecuentemente con cortinas, en la pared más baja. También carecían de cualquier tipo de suspensión, de forma que la caja descansaba rígida sobre los ejes, dejando a cojines y almohadones ablandar las asperezas del camino. En el imperio se les llamaba *ungerische Kutsche* o también *Gutschwagen* o *Gutschy*, a secas, nombre derivado de Kocsi, lugar de donde se suponía, procedían. Muy frecuentemente se decoraban en color negro y disponían de poderosas capotas móviles, lo que les confería un imponente aspecto que les hacía adecuados para servir también como vehículos representativos, de hecho, Maximiliano II entró cuando su coronación en Frankfurt en 1564 en un vehículo de este tipo<sup>58</sup> y también usó uno el archiduque Ernesto en su entrada a Nuremberg en 1593, decorado con guardabarros de cuero oscuro y artificiosas paredes de enrejados de mimbre, como muestra un conocido grabado<sup>59</sup>. Más que por mujeres, como los vehículos vistos hasta ahora, estos eran usados por hombres mayoritariamente.

Aunque estos fueron solamente un tipo específico dentro de la evolución de los vehículos representativos, fueron ellos los que acabaron dando nombre a los coches en general. El vocablo de origen húngaro que los designaba fue hallando acomodo en las diferentes lenguas europeas<sup>60</sup> y con el tiempo, las palabras *Kutsche* aparecida en alemán hacia 1520, *coche* surgida en francés y en español en 1540 y 1550 respectivamente<sup>61</sup>, y *cocchio* o *coach*, aparecidas en italiano e inglés

<sup>58</sup> H. KREISEL: *Prunkwagen und Schlitten*, *op. cit.*, p. 23.

<sup>59</sup> El grabado de Georg Lang se encuentra en el National Germanisches Museum, Nürnberg, HB 3346. Aparece reproducido en R. H. WACKERNAGEL: *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, *op. cit.*, II, pp. 13-14.

<sup>60</sup> L. ASZTALOS: “¿Pode ser *coche* de orixe húngara?”, *Verba. Anuario galego de filoloxía* 21 (1994), pp. 439-445.

<sup>61</sup> Para el alemán, J. SPIEBHEIMERS: *De Caesaribus atque imperatoribus romanis opus insigne*, ca. 1520-1521, cit. en R. WACKERNAGEL: “Fahr- und Fahrzeugsicherheit: Zum Farhrkomfort



Carruaje húngaro o *Gutschi*, Jeremias Schemel, 1570  
(Kunsthistorisches Museum, Viena. Inv. Nr. 5247 fol. 48r)

en fechas similares, terminaron por referirse tanto a los carruajes húngaros, como a otros que surgieron con posterioridad y que pueden considerarse los más exitosos de entre todos ellos y aquellos que acabaron imponiéndose por sus novedades técnicas, constructivas y estéticas.

Como no podía ser de otra manera, los españoles también se toparon con estos carros húngaros, pues estaban relativamente extendidos más allá del Imperio, por ejemplo en Italia, donde habían empezado a usarse ya a comienzos del siglo XVI<sup>62</sup>. A tenor de las fuentes conocidas, la primera mención de un vehículo de

---

barocken Reisens”, en U. LINDGREN (ed.): *Naturwissenschaft und Technik im Barock. Innovation, Repräsentation, Difusion*, Colonia 1997, p. 172. También, el testimonio de la ida del rey Luis a Praga en 1522: “Zw der Newstat ward Ich abgefertigt auff Cotschien Wägnen”, en Th. G. VON KARAJAN (ed.): *Fontes Rerum Austriacarum. Österreichische Geschichtsquellen. Erste Abtheilung: Scriptores*, 1855, edición facsimilar de Graz 1969, I, p. 262. Para el francés, M. CHATENET: *La cour de France au XV siècle. Vie sociale et architecture*, París 2002, p. 126. En cuanto al español, véase nota 64.

<sup>62</sup> R. H. WACKERNAGEL: *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, *op. cit.*, II, p. 13.

este tipo en castellano, es sin embargo, de mediados de siglo. Fue Luis de Ávila quien escribió que el emperador se había tendido a dormir en un coche en plena campaña militar. Que era uno de estos carruajes se desprende de sus comentarios sobre él: “porque la noche era larga y frigidísima, se puso a dormir en un carro cubierto, al cual en Hungría llaman coche, el nombre y la invención es de aquella tierra”<sup>63</sup>.

Aunque puedan albergarse algunas dudas de que las palabras de Luis de Ávila se refirieran a un vehículo de los que venimos tratando<sup>64</sup>, no las hay de ningún tipo en los siguientes testimonios conocidos, como el de Aldana, que mencionaba en una carta la apostema que tenía en un brazo de resultas de una caída de coche<sup>65</sup>, mientras fr. Juan Villela relataba en otra misiva las labores de reconocimiento realizadas por soldados españoles en varios de estos coches de unos castillos cercanos a Belgrado y su uso en una batalla con los turcos, comentarios que incidían en su rapidez y ligereza<sup>66</sup>. Fueron precisamente estas características las que dieron

<sup>63</sup> L. DE ÁVILA: *Comentarios de la guerra de Alemaña*, op. cit., p. 427.

<sup>64</sup> En primer lugar, es necesario explicitar qué significa exactamente la expresión “carro cubierto”. Una de las características principales de los vehículos húngaros es que no disponían de tejado o de cobertura que los cerrara, sino de capotas. Desconocemos hasta qué punto estas capotas podían cerrarse, cosa muy necesaria para guarecerse del frío extremo en aquellas latitudes, especialmente, para pasar la noche. Si no fuera así, no tendría mucho sentido que el César se hubiera metido en el vehículo. Por otro lado, cabe considerar que Ávila hablaba de un “carro cubierto” no porque estuviera cubierto y cerrado completamente como los *Kobelwagen* o los *chariots branlants*, sino porque se podía cubrir a diferencia de los carros agrícolas que, como dijimos, iban descubiertos. Podría ser también, extremo que creemos más improbable, que se tratara de un *Kobelwagen*. Un vehículo de este tipo utilizaba en su encuentro con el César el duque de Sajonia, Juan Federico el Magnánimo, como se observa en el cuadro conservado en Gotha. Con todo, creemos más probable que el vehículo del César fuera un *Gutschymagen*, por usarse en una campaña militar y por ser de origen húngaro, como muy claramente explicaba Luis de Ávila. Otra cuestión que conviene aclarar aquí, es que páginas atrás hemos propuesto “carro cubierto” como la traducción más adecuada para *Kobelwagen*. No es esta una expresión habitual en las fuentes de la época, razón –además de por su precisión– por la que nos parece oportuno su uso, pues no conduce a confusión. Es mera casualidad que sea la misma que usó de Ávila que, como creemos más probable –ya lo hemos dicho– estaba describiendo un vehículo distinto del *Kobelwagen*.

<sup>65</sup> Bernardo de Aldana a Pedro Barrantes Maldonado en junio de 1552, *Memorial Histórico Español* X, p. 525.

<sup>66</sup> Fr. Juan Villela a Barrantes Maldonado en 1552, *Memorial Histórico Español* X, pp. 504 y 521. No cabe duda de que se trataba de estos vehículos, pues en otro momento, Villela

fama a estos vehículos e hicieron que su uso se extendiera en numerosas cortes. En la Monarquía hispana su uso está bien atestiguado y su denominación es siempre la misma, coche húngaro. La primera noticia que tenemos de su uso es de la década de 1560, época en la que la reina Isabel de Valois disponía de uno<sup>67</sup>. En cuanto a Felipe II, nos consta que recibió como regalo tres coches y sus cocheros húngaros en 1585<sup>68</sup>. Seguramente debió de haber otros ejemplares en la corte madrileña, pues son señalados por los años 80 del siglo XVI<sup>69</sup>. Por lo demás, este tipo de vehículos siguió en uso al menos hasta entrado el Seiscientos.

---

mencionaba simultáneamente la existencia de carros y coches, p. 501. El mismo Villela daba informaciones muy similares en otro escrito en el que comentaba que se había llevado a la gente de guerra en coches para visitar los confines de cierta zona, que Aldana había dejado salir 100 españoles en ellos para ver a los turcos y que este mismo se había caído de un coche. De otro personaje relataba que tenía muchos caballos, entre ellos de “camino y de carros y de coches” (Fr. J. DE VILLELA: *Expedición del Maestre de campo Bernardo de Aldana a Hungría en 1548*, publicada por A. Rodríguez Villa, Madrid 1878, pp. 38, 63, 69 y 97). Un vehículo de este tipo llevaba el duque de Sajonia, Juan Federico el Magnánimo, cuando Mühlberg: “aunque por ser muy gordo acostumbraba a andar siempre en un carro, aquel día andava en un cavallo mediano y doblado, que se hazía siempre traer junto al carro, dando orden de lo que se avía de hazer” (D. NÚÑEZ ALBA: *Diálogos de la vida del soldado*, 1552, edición de A. M<sup>a</sup> Fabié, Madrid 1890, p. 204). Este vehículo sería por lo tanto distinto del que se menciona en la nota 67.

<sup>67</sup> Aparecía mencionado por vez primera en 1567 (AGS, CySR, leg. 40, fol. 37). En la subasta de los bienes de la reina aparecía un “medio coche húngaro con su media cubierta de terciopelo húngaro, con su media cubierta de terciopelo negro muy viejo y roto, aforrado en boçaci”. La caja del vehículo sin ruedas se tasó en 15 ducados (AGS, CySR, leg. 79, fol. 113).

<sup>68</sup> J. GARCÍA MERCADAL: *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, Valladolid 1999 (1<sup>a</sup> edición 1948), II, pp. 537-538.

<sup>69</sup> Khevenhüller, el embajador imperial en la corte de Felipe II, los mencionaba repetidas veces, en 1582 decía haber sido “*in gutschi genommen*”, pero traía inmediatamente después del “*königs wagen*”, lo que parece querer indicar un tipo de vehículo distinto (G. KHEVENHÜLLER-METSCH: *Hans Khevenhüller kaiserlicher Botschafter bei Philip II. Geheimes Tagebuch 1548-1605*, Graz 1971, pp. 120-121. Otras menciones en pp. 149, 260, 261 y 292).

*Los coches*

Pero no acabó aquí la génesis del coche y nuevos artefactos vinieron a complicar aun más este laberíntico panorama. Efectivamente, otros vehículos representativos empezaron a generalizarse a mediados del siglo XVI, aunque hay antecedentes de comienzos de la centuria<sup>70</sup>. A veces suspendidos, a veces no, se distinguían de los anteriores básicamente porque su parte sustentada o habitáculo, seguía el canon formal de la arquitectura clásica, es decir, presentaba una estructura tripartita formada por la caja, los elementos sustentantes o columnas y el tejado. Sobre una caja recta y de paredes verticales se superponía ya únicamente un tejado aplanado, ahora sostenido por cuatro pilares o columnas de forma abalaustrada. Con esta clara acentuación de la estructura funcional del carruaje, se daba un paso decisivo en la configuración de los vehículos representativos propiamente dichos, es decir, aquellos que conocemos característicamente como coches.

De la nueva tipología hay no solo numerosos testimonios gráficos, archivísticos y literarios en toda Europa, sino también varios ejemplares completos, fechados en la década de 1560 y conservados en la colección de la Veste Coburg, en Baviera. Estos vehículos también conocieron variedades formales amplias y su extensión no significó en modo alguno la desaparición de las tipologías que acabamos de mencionar. Tanto los coches húngaros como los antiguos *chariots branlants*, siguieron existiendo todavía por largo tiempo, de forma que la denominación coche, que fue la habitual en la corte hispana y otras cortes europeas desde la década de 1550 para denominar cualesquier tipo de vehículos representativos, no permite saber siempre si se trata de un modelo nuevo o de un ejemplar de los antiguos. Puede recordarse a este efecto que los *chariots branlants* traídos por Isabel de Valois en 1560 se quedaron en Castilla y pasaron a estar en uso para la reina de forma inmediata, pero aquí fueron denominados coches sin más<sup>71</sup>. Lo que no sabemos

<sup>70</sup> R. H. WACKERNAGEL: *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, op. cit., II, p. 12.

<sup>71</sup> Véase la “*memoire de ce qu’il faut pour madame*”, de 1599, en la que se listaban algunos preparativos necesarios para la caballeriza de Isabel con motivo de su venida a España: “*une lictiere couverte de velours violet, frangree d’or, et le dedans de satin violet, pourfilee d’or, faite comme celle de madame de Lorraine*” y además “*deux chariots branlants doublez de drap violet; les deux chartiers et les deux laquais abillez de drap violet et jaulne*”. En otra “*memoire de ce qu’il faut por madame, sœur du roi, tout pareil a celui de madame de Lorraine*”, escrita igualmente en 1559, se podía leer: “*una lectiere accoustree comme il le faut;*





Coche construido hacia 1560 y utilizado en la boda de Guillermo de Braunschweig-Lüneburg con Dorotea, princesa de Dinamarca (Kunstsammlungen der Veste Coburg, Coburg, Alemania. Inv. Nr. XII. 3.)

es cuando aparecieron estos nuevos vehículos en España. Probablemente, alguno de los que mandó hacer o adquirir Felipe II en los años 1560 ya era así. Contadísimo testimonios gráficos muestran unos ejemplares algo primitivos, muy cercanos técnicamente a los *Kobelwagen*, algunos dotados de suspensión y otros probablemente no, es decir, cajas con cubiertas semicirculares, con las típicas costillas y ruedas de igual tamaño. Las imágenes son tan escasas y de tan poca calidad que es aventurada cualquier afirmación y a falta de estudios más detallados sobre la construcción de los vehículos, apenas podemos concluir nada.

Las cuatro tipologías de vehículos consideradas constituyen lo que podríamos denominar el árbol genealógico del coche. Aunque hemos dejado de lado algunos detalles importantes de su evolución técnica, podemos decir que los más frecuentes a fines del siglo XVI y comienzos del XVII, se caracterizaban por la suspensión, es decir, por la neta distinción entre las partes sustentantes y las sustentadas, o caja y chasis, y también por la clara división tripartita del habitáculo, compuesto de caja, columnas y tejado. Sin embargo, la evolución técnica, los cambios en el gusto y aun las disposiciones legislativas provocaron que

---

*Six hacquenees et un chariot*” (L. PARIS: *Negotiations, lettres et pièces diverses relatives au règne de François II*, París 1841, pp. 196-199 y 201-203). También, AZ, carpeta 185, doc. 126 y AGS, CySR, leg. 338, s. f.

ni siquiera este cuadro permaneciera fijo y los cambios en los coches fueran continuos. No siempre sabemos que novedades técnicas se esconden tras los nuevos nombres, pero si nos consta que unos sucedían a otros con relativa rapidez. En la corte hispana y en la francesa estaban de moda en la década de 1570 los coches “flamencos” o “de hechura de los de Flandes”. Parece que se trataba de unos vehículos usados especialmente en Holanda, con la parte posterior algo elevada y provistos de suspensión <sup>72</sup>. De esa década y la siguiente son la denominación coche-carroza, o la de carroza-litera <sup>73</sup>, nombres que apenas si sobrevivieron unos años arrinconados por los coches a secas que, como queda dicho, se imponían desde 1550. Si pervivió la denominación carroza, que quedó reservada para un vehículo especialmente ostentoso y rico, y que se usaba en Castilla desde 1570 aproximadamente <sup>74</sup>. Durante unas cuatro décadas pudieron verse circular por este reino los carricoches, un tipo de vehículo surgido para burlar la pragmática de 1578 que prohibía ir en coches con menos de cuatro caballos. Se trataba de una suerte de medio-carro medio-coche, como indicaba su nombre, con dos, tres o cuatro ruedas y una caja rígida sobre ellas. Quizás no fuera muy espectacular, pero servía para mostrar ambición y status social, como evidencia el que acabara siendo prohibido. En fin, cabe añadir que en la Caballeriza real se mencionaban en ocasiones los coches redondos <sup>75</sup> y también hemos detectado la

<sup>72</sup> A. ROJO VEGA: *El Siglo de Oro. Inventario de una época*, Valladolid 1996, pp. 139 y 140. En 1570 Esteban de Garibay anotaba en su diario que había tomado un coche flamenco para salir de París (*Discurso de mi vida*, ed. J. Moya, Bilbao 1999, p. 163). Más datos sobre la corte francesa en J.-L. BOURGEON: “1572, quand le tout-Paris se met à rouler en ‘chariot de Flandre’”, *Histoire, économie & société* 18/3, (1999), pp. 659-666.

<sup>73</sup> A. ROJO VEGA: *El Siglo de Oro. Inventario...*, *op. cit.*, pp. 122, 123, 139 y 140.

<sup>74</sup> De las carrozas se hicieron eco los procuradores en Cortes que, en 1573, olvidaban la litera y mencionaba el uso de estos nuevos vehículos (*Actas de las Cortes de Castilla*, *op. cit.*, IV, pp. 495-496). En Francia se detectan en 1575 (A. REY: *Dictionnaire historique de la langue française*, París 1994, I, p. 356). Véase además, A. LÓPEZ ALVAREZ: “Carroza”, en C. ALVAR (dir.): *Gran Enciclopedia Cervantina*, Madrid 2006, II, pp. 1906-1907.

<sup>75</sup> Para estas tipologías, A. LÓPEZ ALVAREZ: “Carroza”, *op. cit.*, pp. 1892-1895. Prueba de la rapidez de las modas es que a los ejemplares de dos ruedas se les llamó algún tiempo birrotones, denominación rarísima que no he documentado más que en una ocasión, en la obra de L. BROCHERO: *Discurso problemático del uso de los coches. En que se proponen las conveniencias que tienen y los inconvenientes que causan*, Sevilla 1626 (BNE, R 12944), fol. 25.

existencia de “caroches” otro tipo de vehículos cuyo aspecto no está nada claro, en la corte madrileña <sup>76</sup>.

#### *EXPANSIÓN DE LOS COCHES Y CAMBIOS SOCIO-CULTURALES*

Fueran unos tipos u otros, lo que resulta evidente es que desde la década de 1550 los coches empezaron a extenderse por la Monarquía hispana de forma paulatina. La primera mención contrastada de su uso en Castilla tuvo lugar en las Cortes de Valladolid de 1555, cuando los procuradores se quejaron de esta novedad “que se usa traer por las calles de poco tiempo acá, no se habiendo usado jamás en estos reynos, por grandes prosperidades que en ellos aya havido” <sup>77</sup>. Apenas unos años más tarde, las noticias sobre estos coches empezaban a menudear por Castilla y Aragón <sup>78</sup>.

Con todo, el papel más relevante en la introducción de los coches en la Monarquía se debió naturalmente a la Casa real. Aunque nos consta que Carlos V usó diversos vehículos representativos a lo largo de su vida, no hemos podido vincularle con la introducción de los coches en la corte hispana, tal y como quiso la tradición más antigua. Hoy por hoy no podemos demostrar si Carlos Pubest trajo en 1554 el primer coche a España como mantuvo Vanderhamen <sup>79</sup>, a

<sup>76</sup> A. DOMÍNGUEZ ORTIZ: “La descripción de Madrid de Diego de Cuelvis”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* 1969, p. 143. En Francia se usaba *carroche* ya en 1574 (A. REY: *Dictionnaire historique de la langue française*, *op. cit.*, I, p. 356). En Inglaterra se construyó uno en 1580 (J. MUNBY: “Quenn Elisabeth’s coaches: The Wardrobe on Wheels”, *The Antiquaries Journal* 83 [2003], pp. 311-367). También R. H. WACKERNAGEL: *Staats- und Galamagen der Wittelsbacher*, *op. cit.*, II, p. 14.

<sup>77</sup> *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla*, Madrid 1903, V, p. 688.

<sup>78</sup> Véase, por ejemplo, el pleito fechado en 1558 entre Francisco de Casana contra Pedro de Espinosa, mayordomo de Diego de Sarmiento por no haberle pagado los 5 meses en que sirvió como cochero (ARCV, Pleitos civiles F. Alonso Pérez, caja 3817/1). En 1559 se prohibió al arzobispo de Toledo, don fr. Bartolomé de Carranza, ir en coche o litera de Torrelaguna a Valladolid, permitiéndosele solo ir en mula (*CODOIN* V, p. 475). En fin, ese mismo año se trataba de multar a un personaje en Barcelona por hacer guarniciones de coche sin estar examinado de guarnicionero (J. COROMINES: *Diccionari etimològic i complementari de la llengua catalana*, Barcelona 1983, II, vox *Cotxe*).

<sup>79</sup> Carlos Pubest no es otro que Charles Prevost, sota ayuda del furrier de la Casa de Borgoña del Emperador, al menos desde el 1 de enero de 1543, puesto que sirvió hasta el 1

pesar de que, como ya hemos apuntado, los coches y el César quedaron inextricablemente unidos desde que, en 1550, Luis de Ávila publicara que había usado uno en la campaña de Alemania. Por el momento, y dada la documentación conocida, los primeros vehículos de la Casa real pertenecieron a su hijo y a su tercera esposa. Ya en diciembre de 1550, durante su felicísimo viaje, se pagaban en Augsburgo 290 escudos por un coche que el príncipe había mandado construir<sup>80</sup> y en 1577, mientras se encontraba en los Países Bajos, usaba de otro coche para el que se compraban diversos textiles con fines decorativos<sup>81</sup>. Trasladada la ya corte a Madrid, el monarca trató por todos los medios de hacerse con vehículos para su caballeriza, de forma que los compraba o los mandaba construir. Al grefier de su casa, Phelipe Baudequin, le compró por 45.000 mrs., pagados por Francisco de España su maestro de la cámara, “un carro de flandes con dos caballos”, que se le abonaron a fines de diciembre de 1561<sup>82</sup>. También por entonces, se pagaban 18.905 mrs. de un total de 45.000 a los herederos de Rodrigo de Matienzo de Pinto entallador vecino de Madrid

por la hechura de una caja de un coche que hizo para el rey y por guarnecer la dicha caja por de dentro y por de fuera de vaqueta y terciopelo carmesí y por hacer todos los juegos de abajo hasta encima de los ejes y por cuatro cajas que puso en el dicho coche y por guarnecerlas de cuero y por todo lo demás tocante a su oficio que hizo en el dicho coche<sup>83</sup>.

El año siguiente se pagaban a Juan de la Comba, zapatero de la reina, 23.120 mrs. por 9 vaquetas y 24 cordobanes que dio para un coche que se hizo para el rey<sup>84</sup>. En la misma línea, se pagaban 20.400 mrs. al carretero Jacobo Borgoñón por trabajos realizados en los primeros meses del año en los coches y carros de

---

de marzo de 1547, cuando pasó a ayuda de la furriera. En 1556 era sausier (J. MARTÍNEZ MILLÁN [dir.]: *La Corte de Carlos V*, Madrid 2000, IV, p. 307). Para el oficio de ayuda de furrier y el de sausier, *Ibidem*, V, pp. 29 y 36.

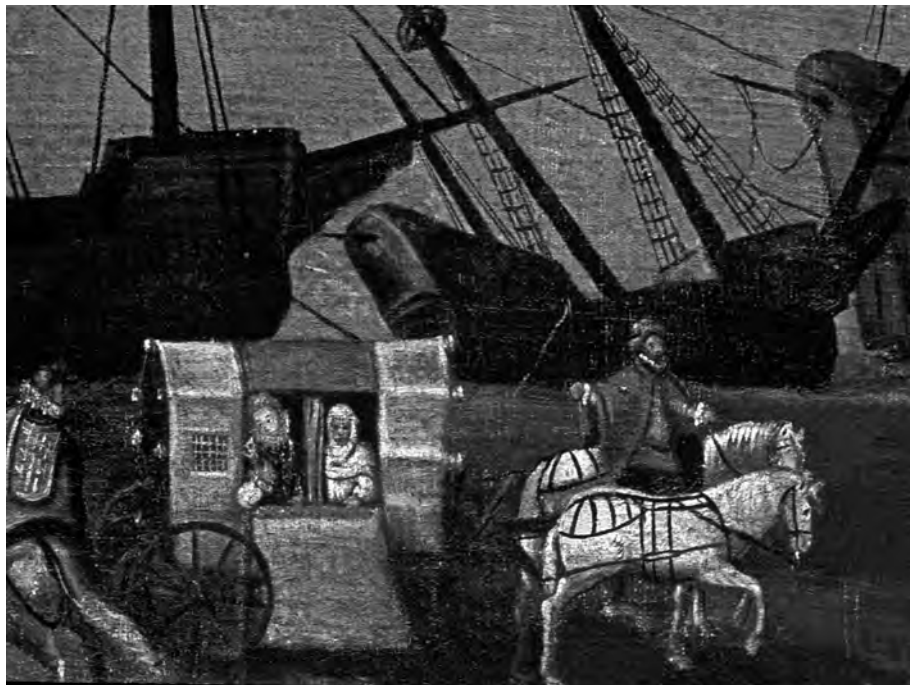
<sup>80</sup> Pagados por su tesorero, Domingo de Orbea (AGS, Estado, leg. 1565, Libro 4, fol. 33).

<sup>81</sup> AGS, CMC, 1ª ep., leg. 1350.

<sup>82</sup> AGP, Administrativa, leg. 6724, s. f.

<sup>83</sup> Visto y tasado por don Diego de Córdoba, primer caballerizo de su majestad, en Madrid a 10 de noviembre de 1561 (AGP, Administrativa, leg. 6724, s. f.).

<sup>84</sup> En octubre de 1562 (AGP, Administrativa, leg. 6724, s. f.).



*Vista de Sevilla*, atribuida a C. Sánchez Coello, último tercio del siglo XVI (detalle).

En el ejemplar se aprecian los característicos pomos dorados en los extremos de las vigas transversales de la cubierta, piezas destinadas a impedir que resbalara la decoración textil (Museo de América, Madrid. Inv. n° 16)

la caballeriza de Felipe II<sup>85</sup>. Los datos son aun más detallados para la casa de la reina Isabel de Valois a lo largo de la década de 1560. Las cuentas de gastos de su caballeriza, dejan bien clara la frecuencia con que estos eran usados, para paseos, viajes, etc. En consonancia con esto, el número de sus vehículos fue en constante aumento, llegando a disponer al menos de siete, de la misma forma que el de los cocheros que se ocupaban de ellos<sup>86</sup>. En la década siguiente el proceso se

<sup>85</sup> Firmado en Madrid a 2 de agosto de 1562 ante Jácome Borgoñón “carretero que hace coches residente en esta corte” (AGP, Administrativa, leg. 6724, s. f.).

<sup>86</sup> F. LABRADOR ARROYO y A. LÓPEZ ÁLVAREZ: “Las caballerizas de las reinas en la Monarquía de los Austrias”, *op. cit.*, pp. 127-131.



Esta imagen de un coche puede vincularse a Isabel de Valois.  
Se halla en una vista arquitectónica, atribuida a Diego de Siloé,  
que representa un decorado teatral, quizás destinado a alguna comedia vista en palacio  
(Museo Nacional de Arte de Cataluña, Barcelona. GDG 107786/D)

reforzó aun más. Si Isabel de Valois había llegado a España en litera en 1559, para la reina Ana de Austria se diseñó un recorrido especial por si no pudiendo usar los coches por la fragosidad del camino tuviera que volver a la litera, indicio de que aquellos eran los vehículos predilectos<sup>87</sup>.

Desde entonces, los reyes hicieron uso de los coches de forma continuada. En la Casa del rey, se impuso en los viajes por su mayor comodidad; aunque el monarca salía a caballo de la corte, no tardaba en montar en uno con el que hacía la mayor parte del camino, tomando nuevamente el caballo para entrar en las ciudades. En coche viajó a Andalucía en 1570, a Cataluña en 1585 y lo mismo en 1592 a Tarazona. El desarrollo de la caballeriza y en ella el de los vehículos influyó considerablemente en la movilidad del monarca, cuyos viajes desmienten la imagen de rey inmóvil. Otro ámbito en el que los coches posibilitaron importantes novedades fue en el ceremonial cortesano. Desde 1560 ocuparon un espacio cada vez mayor en él como se aprecia en las salidas de la caballeriza del rey y en las nuevas formas de mostrar a los monarcas. A este respecto, Brantôme relataba como había visto en 1564 salir de palacio a la reina Isabel y ponerse en su coche: “*toujours à la portière, comme c'estoit sa place ordinaire: aussi telle beauté ne devoit estre recluze au dedans, mais descouverte*”<sup>88</sup>.

Similarmente, en la visita del año siguiente a Pamplona, la reina “anduvo en un coche por toda la ciudad, con general contento de todo el pueblo, y gentes q a verla acudieron”<sup>89</sup> o en la entrada de la reina Ana en Madrid en 1570, a la que sabemos que la reina llegó en coche con el príncipe Alberto de Austria<sup>90</sup>, aunque la novedad más relevante consistió en que el coche empezó a ser utilizado en las entradas urbanas desde 1585, sustituyendo la tradicional entrada a caballo de raigambre medieval, práctica que consolidaron los sucesores de Felipe II.

Un fenómeno como este, no podía dejar de provocar cambios en la mentalidad de los cortesanos, y los más conspicuos adquirirían y usaban vehículos, cosa que se

<sup>87</sup> “Relación del camino que la Magd de la Reyna nrs sra puede traer desde Laredo a Burgos y por donde pueden venir los coches” (AGS, Patronato Real, leg. 57, núm. 90).

<sup>88</sup> P. DE BOURDEILLE: *Des dames*, en *Oeuvres completes*, edición de L. de Lalanne, París 1866, VIII, p. 7.

<sup>89</sup> S. DE GARIBAY: *Compendio historial de las Crónicas y universal historia de todos los reynos de España*, 1571 (BNE, R 823), p. 653.

<sup>90</sup> J. LÓPEZ DE HOYOS: *Real aparato y sumptuoso recebimiento con que Madrid rescibió a la Serenissima Reyna D. Ana de Austria*, 1572, edición facsímil, Madrid 1976, p. 24.

aprecia ya en la década de 1560<sup>91</sup>. Ir en coche se convirtió en un privilegio, en síntoma de riqueza, gusto y poder. Poco a poco se fue introduciendo en la cultura de corte en su mas amplio sentido, así empezó a poblar las relaciones festivas cortesanas, subrayando adecuadamente quienes gobernaban en la Monarquía<sup>92</sup> y comenzó a ser representado, aunque de forma muy tímida, animando escenarios que no eran otros que los reales. En fin, en la década de 1570, si no antes, se hallaba ya en Indias, en cuyas Audiencias y Chancillerías podían encontrarse, en manos de ministros y caballeros, como en Santo Domingo y México<sup>93</sup>.

La novedad de los coches fue extendiéndose poco a poco provocando sorpresa y desconcierto ante semejantes enseres, como hemos visto ya en varios casos. Pueden hallarse trazas de ello, por ejemplo, en la confusión causada con los carros triunfales, artilugios efímeros bien conocidos en procesiones y desfiles de la época. Así se aprecia en una relación toledana que señalaba la salida de casa del conde de Cifuentes de:

dos carros el uno en que ivan los ministriles y el otro que era un coche ricamente ataviado en que yvan ciertas personas, uno hecho papa y otros en que se figurava la Iglesia y la fe. [...] Y esto dio causa a los demas carros triunfales que después salieron<sup>94</sup>.

Es bien significativo, y prueba de la rapidez con la que se naturalizaban los coches en el imaginario cortesano –aunque no necesariamente su uso– que apenas

<sup>91</sup> El duque de Alba tenía ya coche, que usaba su mujer, en 1564 (E. CABIE: *Ambassade de Jean Ebrard seigneur de Saint-Sulpice de 1562 a 1565 et misión de ce diplomatedans le même pays en 1566*, Albi 1903, p. 290). En esa fecha se detecta otro ejemplar entre los bienes de los condes de Puñonrostro (Archivo de los Condes de Puñonrostro, Madrid, 10-1).

<sup>92</sup> Del bautismo del príncipe se informaba que había habido “muchos coches de damas” (*Relacion del bautizo del principe don Fernando*, 1571, en J. SIMÓN DÍAZ: *Relaciones breves de actos públicos celebrados en Madrid de 1541 a 1650*, Madrid 1982, p. 16). En su juramento se señalaba que varios prelados asistieron yendo en su vehículo (*Relación cierta y verdadera del suceso que ubo en la ceremonia del Juramento del principe don Fernando hijo del Rey don Felipe nro. Sr*, 1573, BNE, Mss. 18716/18, fol. 129).

<sup>93</sup> E. RODRÍGUEZ DEMORIZI: *Enciclopedia dominicana del caballo*, Ciudad Trujillo 1960, pp. 80-81 y A. LÓPEZ ÁLVAREZ: “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”, en E. GARCÍA SANTO-TOMÁS (ed.): *Materia cítica: formas de ocio y de consumo en la cultura áurea*, Madrid 2009, pp. 269-291.

<sup>94</sup> S. DE OROZCO: *Fiestas por la conversión de Inglaterra al catolicismo, ca. 1556*, en J. WEINER: *Relaciones históricas toledanas*, Toledo 1981, p. 128.



*La introducción de los coches en la corte hispana y el Imperio...*



Temprana imagen de un coche en las cercanías del alcázar real.  
Sánchez Coello: *Las infantas Isabel Clara Eugenia y Catalina Micaela*, 1568-1569  
(Monasterio de las Descalzas Reales, Madrid 00612070)

unos pocos años después, otra relación sobre la entrada de los reyes en Toledo afirmaba a propósito de cuatro carros triunfales que eran “cada uno de cuatro ruedas, como coches”<sup>95</sup>. De forma similar al equívoco que planteaba su aspecto en aquellos primeros años, su uso chocaba aun en ciertos ámbitos, como denunciaba Hernando de Acuña describiendo con estupefacción el galanteo a una dama desde el coche, una práctica que subvertía a todas luces las normas caballerescas y que parecía conocerse en el Imperio<sup>96</sup>. Era este uno de los primeros

<sup>95</sup> *Relación y memoria de la entrada en esta cibdad de Toledo*, en F. R. DE UHAGÓN: *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, Madrid 1896, pp. 78-79. Un ejemplo temprano de la indecisión entre el nuevo vocablo y el anterior se encuentra en Arce de Otálora, que escribía sobre los regalos en forma de “carros o coches” hechos a sus amigos por el emperador Vero (J. DE ARCE DE OTÁLORA: *Coloquios de Palatino y Pinciano*, ca. 1550-1561, edición de J. L. Ocasar Ariza, Madrid 1995, p. 669). Cierta confusión se apreciaba también en el comentario de Diego de Hermosilla en el que refería como el rey de Bohemia Maximiliano hacía audiencia y por la calle se podían ver “coches o carros llenos de dueñas y donçellas, que van a pedir justiça” (*Diálogo de la vida de los pajes de palacio*, a. 1573, edición de D. Mackenzie, Valladolid 1916, p. 171).

<sup>96</sup> *Don Pedro de Toledo*

Descubierta es la celada,  
aunque se hizo de noche,  
que cantastes en un coche.

*El duque de Alba*

La nueva nos es llegada,  
y aprobamos la canción,  
aunque cortesanos son  
los que no perdonan nada:  
pero hecha su embajada  
bien puede cantar de noche  
un embajador en coche.

*El comendador mayor de Alcántara*

La canción que fue cantada  
engañase el caballero,  
si piensa que en el terrero  
ha de quedar enterrada:  
porque ha de ser celebrada  
cada año en la misma noche  
la remembranza del coche.

*Don Hernando de Toledo*

Canción que siendo cantada

se nos ha puesto al terrero,  
será bien ruin ballestero  
del que no fuere acertada:  
bien ha sido la jornada,  
bueno fue cantar de noche,  
y mejor dentro de un coche.

*Don Juan Pimentel*

La canción no pudo ser  
que no contentase allá,  
pues fue tal que hasta acá  
ha llegado a dar placer,  
debese de proveer,  
que no haya de hoy mas de noche  
musica sino es en coche.

*Don Hernando de la Cerda*

Digasme tu el mensajero  
si viste un embajador,  
que se nos volviço cantor  
una noche en el terrero;  
el cual ha sido el primero,  
que cantó jamás de noche  
canción a damas en coche.

ejemplos de una costumbre que también comenzaba por entonces; el reflejo literario de la moda de los coches. Así, fr. Luis de León escribía, haciéndose eco de la novedad: “Hermosa cosa es, y llena de brío, una yegua blanca y bien enjaezada, cuales son las que hoy día los señores usan en los coches”<sup>97</sup>.

Muy similarmente, el gracioso Gargullo, que se veía rico tras hallar un tesoro –ascendiendo socialmente de un instante– especulaba del siguiente modo: “Haré que me pongan a punto un lindo coche en que me pasee, y los caballos que me tirarán, blancos”<sup>98</sup>. Junto al reflejo de las nuevas modas de los señores,

---

*Don Juan de Figueroa*

Ya que os habeis arriscado  
a tan peligrosa prueba  
cierto que en la segunda nueva,  
nos vendrá que habeis bailado:  
y sereis bien disculpado,  
pues es el bailar de noche  
menos que cantar en coche.

*Hernando de Vega*

Pues en un coche fue oído  
vuestro canto en el terrero,  
nunca fuera caballero  
de damas tan bien querido:  
a todos ha parecido  
que para cantar de noche  
fue sana invención el coche.

*Don Alonso de Aragón*

Toda la corte se espanta,  
y estamos en confusión,  
por saber si en la canción

hubo pasos de garganta:  
mas la culpa no fue tanta,  
porque cantar mal de noche  
bien se sufre siendo en coche.

*Don Hernando de Acuña*

Si os preguntan como os fue  
señor con vuestra embajada,  
direis, hecha la jornada,  
llegué, visité y canté:  
y si os pidieren, porqué,  
direis que cubre la noche  
el gesto, la voz y el coche.

*Otro caballero*

La corte busca ocasión  
para tener que tratar,  
y alguna vez murmurar,  
mas en esto no hay razón:  
pues fue buena prevención  
para mala voz la noche,  
y para el sereno el coche.

(H. DE ACUÑA: *A un caballero que habiendo venido de Alemania a España a visitar a la reina de Bohemia, cantó una noche en el terrero viviendo con un señor en un coche*, 1564-1565, en *Varias poesías del gran poeta Don Hernando de Acuña*, BNE, R 26154, fols. 71v-73v, edición moderna de E. Catena de Vindel: *Varias poesías de Hernando de Acuña*, Madrid 1954, pp. 186-190).

<sup>97</sup> Fr. L. DE LEÓN: *Exposición del Cantar de los Cantares*, ca. 1561, edición de Fr. Antolín Merino, Madrid 1885, p. 21. La imposibilidad de los coches entre los pastores en p. 22. Eugenio de Salazar escribía en una carta que “para los coches hay pías, para los carros mulas”, poniendo de manifiesto las posibilidades de otras capas en los tiros del coche (*Carta a Juan de Castejón*, a. 1567, en P. DE GAYANGOS: *Cartas de Eugenio de Salazar*, Madrid 1866, p. 8).

<sup>98</sup> L. DE RUEDA: *Medora*, 1565-1566, edición de A. Hermenegildo, Madrid 1985, p. 208.

ya se apreciaba en el comentario de Gargullo cierta crítica social al deseo de ascender socialmente mediante el coche, un tópico literario de larguísima vida. Así, si en 1556 fr. Luis de Granada escribía a propósito de las literas:

Pues ¿quién será tan ingrato, o tan regalado, o tan soberbio, o tan desvergonzado, que viendo al Señor de la majestad con todos sus amigos y escogidos caminar con tanto trabajo, que quiera él ir en una litera y gastar la vida en regalos?

Apenas unos años más tarde, traía a colación el nuevo invento y mantenía que no había “coche ni litera” como “las manos de los ángeles para andar en ellas”<sup>99</sup>. En fin, si Pérez de Chinchón, en 1553, recordaba las prohibiciones romanas de que las mujeres fueran en “carro de mulas” y “carro de bueyes”<sup>100</sup>, en 1573, Timoneda las colocaba directamente en coche, y así se hizo desde entonces, en paralelo al vertiginoso aprecio que este objeto experimentó en la sociedad española aurisecular<sup>101</sup>.

<sup>99</sup> FR. L. DE GRANADA: *Guía de pecadores*, edición de H. Paz Castaño, *Obras completas*, Madrid 1995, II, p. 168 y VI, pp. 135 y 508.

<sup>100</sup> B. PÉREZ DE CHINCHÓN: *La lengua de Erasmo nuevamente romançada por muy elegante estilo*, 1533, edición de D. S. Severin, Madrid 1975, p. 163.

<sup>101</sup> En el siguiente romance (*Rosa gentil. Tercera parte de romances de Joan Timoneda*, 1573, edición de A. Rodríguez-Moñino y D. Devoto, Valencia 1963, p. XVIII), refiriéndose a la ley Opia, que prohibía:

que qualquier muger Romana  
no tuviesse ya osadía  
de llevar puesto en sus joyas  
de qualquier manera o vía,  
no mas de media onça de oro:  
y vestidos si vestía  
no havian de ser de seda  
de color se prohibía,  
y que en ciudad, ni fuera della  
yr en coche no podía.

Para el éxito de los vehículos y su fortuna literaria, A. LÓPEZ ÁLVAREZ: *Poder, lujo y conflicto...*, *op. cit.*, pp. 343-616.