

Propietarios de carruajes en Zamora durante la Edad Moderna

Carriages' owners in Zamora in early Modern Age

Francisco Javier Lorenzo Pinar, Santiago Samaniego Hidalgo y Mercedes Almaraz Vázquez
*Universidad de Salamanca*¹

RESUMEN

Este trabajo es un acercamiento a un tema relacionado con la cultura material, como es el de la utilización de los *coches* en la ciudad de Zamora entre los siglos XVI y XVIII. A través de fuentes documentales archivísticas, fundamentalmente de protocolos notariales, se perfila el conocimiento de quiénes fueron sus propietarios y la utilización que hicieron de ellos.

PALABRAS CLAVE: Coches; carruajes; transporte; Zamora; Edad Moderna.

ABSTRACT

Through this article we intend to approach an issue related to material culture and barely addressed as is the use of coaches in Zamora between the Sixteenth and Eighteenth centuries. Through documentary sources of archives, mainly notarial protocols, we will enter into the knowledge of who were their owners and the use they made of them.

KEY WORDS: Coaches; carriages; transport; Zamora; Early Modern Age.

Recibido: 20/01/2020
Evaluado: 06/06/2020
Aceptado: 30/06/2020

0. INTRODUCCIÓN

La presencia del coche de tracción animal se inicia en España a mediados del siglo XVI y, según los estudiosos, los primeros modelos pudieron proceder de Francia, de Italia o de Alemania. Estos medios de transporte fueron aceptados con éxito por las élites al facilitar no sólo una comunicación más ágil sino también el medio idóneo para establecer distingos de rango social de sus propietarios². Según ha subrayado Alejandro López, el coche se convirtió, desde muy pronto, en un instrumento de separación “entre quienes hacían la política y conformaban la Corte, de la masa de los gobernados”, posibilitando, además, el tránsito de “reyes guerreros” a “reyes cortesanos”³.

Algunos trabajos han abordado el tema poniendo especial énfasis en la evolución de la legislación al respecto y en los objetivos que se persiguieron a través de las distintas normativas promulgadas durante este período. El empleo de estos vehículos fue objeto de diferentes disposiciones legales para intentar frenar su adquisición y utilización por algunos sectores sociales, fundamentalmente de clases populares.

¹ El presente trabajo ha sido desarrollado en el marco del Proyecto de Investigación financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad con referencia HAR2017-84226-C6-4-P, titulado “Familias, cultura material, apariencia social y civilización. Identidades y representaciones en el interior peninsular (1500-1850)”.

² DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. “Los primeros coches de caballos en España”. *Historia* 16, 1984, 95, p. 35.

³ LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Polifemo, 2007, pp. 10 y 26.

Tales restricciones tendieron a convertirlos de artefacto en “iconos”, es decir, atributo de poder no sólo de grupos privilegiados sino de distinción identitaria inherente al rango nobiliario. Asimismo, representaban un símbolo de lujo, de riqueza, de poder y de posición social preeminente simbolizando situación hegemónica. Se reflejaban “cierta superioridad social”⁴. Igualmente fueron “exponente del selecto y exclusivo lugar” que ocuparon sus dueños en el entorno en que se movieron; junto con la vivienda y las joyas, se convirtieron en símbolos de diferenciación social y de “proyección de una imagen de su linaje”⁵.

Alejandro López Álvarez ha resaltado su impacto en otros ámbitos, como en las transformaciones producidas en la Corte por su introducción en las caballerizas reales a partir de la segunda mitad del siglo XVI; adquiere importancia en los cambios de etiqueta y ceremonial real⁶; pero, sobre todo, su extensión paulatina entre la nobleza va a motivar quejas en las Cortes castellanas por unos procuradores que ya apreciaban en este nuevo medio de transporte un poderoso elemento de diferenciación social. Debido a esta circunstancia solicitaron limitar su extensión incontrolada obligando a utilizar cuatro caballos para tirar de ellos: la pragmática real que lo reguló, la de 1578, los convirtió, desde entonces, en un lujo al alcance de una minoría.

El intento legislativo de circunscribir su uso a determinados sectores de la sociedad española no consiguió el total objetivo inicial. Lo mismo sucedió con la prohibición del empleo del coche en América; aunque la pragmática de 1611 intentó convertir su utilización en un monopolio de la aristocracia y del alto clero –se necesitaba licencia del Consejo para fabricarlo, comprarlo, venderlo o prestarlo–, parece que ésta no logró completamente su objetivo. Este fracaso se aprecia en los testimonios de la corriente arbitrista de la segunda mitad del siglo XVII la cual denunció la profusión de coches y sillas, así como la presencia de personas de sectores proscritos por la ley, entre sus titulares. Esta transgresión respondió a un deseo de emulación y promoción por parte de grupos de “togados y plumistas” enriquecidos. Idéntica percepción se obtiene de la relación de poseedores de coches sevillanos, elaborada tras la pragmática de 1723, en la cual se hallan, junto a los nobles, algunos comerciantes, funcionarios, propietarios agrícolas, sacerdotes y médicos⁷.

Algunos trabajos han destacado la importancia de coches y sillas de manos como instrumentos de sociabilidad y visibilidad –para observar y ser observados–, de ostentación –tanto por su

⁴ ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, Antonio. “Rango y apariencia: el decoro y la quiebra de la distinción en Castilla (siglos XVI-XVIII)”. *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 1998-1999, 17, pp. 263-278; LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. “Los vehículos representativos en la configuración de la corte virreinal: México y Lima, 1590-1700”. En GARCÍA DE SANTO TOMÁS, Enrique (ed.) *Materia crítica, Formas de ocio y consumo en la cultura áurea*. Navarra: Universidad de Navarra, 2009, p. 271; RECIO MIR, Álvaro. “Un nuevo arte en movimiento para la ostentación social: los primeros coches novohispanos y las ordenanzas del gremio de carroceros en la ciudad de México en 1706”. En *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, 2012, 101, pp. 13-38; FRUTOS SASTRE, Leticia de. “Coches y carrozas en el Madrid barroco. El caso del Marqués del Carpio (1669)”. En BRAVO LOZANO, Cristina; QUIRÓS ROSADO, Roberto (eds.). *En tierra de confluencia. Italia y la Monarquía de España*. Valencia: Albatros, 2013, pp. 302.

⁵ ROSADO CALATAYUD, Luis M. *Sociedad, cultura material y consumo en la Valencia del Antiguo Régimen: un análisis comparativo entre el medio rural y el urbano. (Sueca-Xàtiva. 1700-1824)*. Tesis doctoral inédita. 2014, p. 333; ANDUEZA UNANUA, María del Pilar. “Ostentación, identidad y decoro: los bienes muebles de la nueva nobleza española en el siglo XVIII”. En BARRAL RIVADULLA, María Dolores; FERNÁNDEZ CASTIÑEIRAS, Enrique; FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Begoña y MONTEROSO MONTERO, Juan Manuel (coords.). *Mirando a Clío: el arte español espejo de su historia*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 2012, p. 1017.

⁶ LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro; LABRADOR ARROYO, Félix. “Las caballerizas de las reinas: cambios institucionales y evolución de las etiquetas, 1559-1611”. *Studia Historica. Historia Moderna*. 2006, 28, pp. 87-140; “Lujo y representación en la Monarquía de los Austrias. La configuración del ceremonial en la caballeriza de la reina Margarita, 1598-1611”. *Espacio, Tiempo y forma. Serie IV, Historia Moderna*. 2010, 23, pp. 19-39; LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. “Coches, carrozas y sillas de manos en la monarquía de los Austrias entre 1600 y 1700: evolución de la legislación”. *Hispania*, 2006, 224, pp. 883-908; “La caballeriza real: La imagen externa de la realeza hispana”. En HORTAL MUÑOZ, José Eloy y LABRADOR ARROYO, Félix (dirs.) *La Casa Borjoña. La Casa del Rey de España*. Lovaina: Leuven University Press, 2014, pp. 371-403, y “Some Reflections on the Ceremonial of the Kings and Queens of the House of Austria in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”. En VERMEIR, René; RAEYMAEKERS, Dries y HORTAL MUÑOZ, José Eloy. *A Constellation of Courts. The Household of Habsburg Europe, 1555-1665*. Lovaina: Leuven Universtiy, 2014, pp. 267-321.

⁷ RECIO MIR, Álvaro. “<De color de hoja de olivo>: la pintura de los coches en la Sevilla del siglo XVIII”. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, 2010, 22, p. 237.

lujo como por el número⁸–, de galanteo⁹ o de movilidad femenina, también sirvieron para ampliar el espacio en sus desplazamientos; aspectos, todos ellos, sometidos a la supervisión y crítica de los literatos de la época, especialmente en las comedias y en los entremeses. Éstos últimos abordaron el uso de los coches con un tono caricaturesco e irónico, llegándose a emplear en el siglo XVI el término de “encochados” para referirse a quienes estaban obsesionados por este elemento de moda¹⁰ y transporte. Los especialistas del tema igualmente han mostrado interés por las carrozas portaviático –además de las sillas de mano para proteger la eucaristía de la lluvia– y los carros alegóricos y triunfales, usados desde el reinado de Carlos II para dignificar el traslado de la sagrada forma o para la exaltación de determinadas imágenes¹¹. Los coches actuaron, en este sentido, como indica Álvaro Recio Mir, a modo de “auténticos retablos rodantes, tabernáculos móviles o sagrarios itinerantes”¹².

Entre otros aspectos, también se ha analizado la repercusión que los coches tuvieron en el diseño de determinadas ciudades –Madrid o Sevilla, entre otras– en relación con el urbanismo de las mismas –especialmente en el trazado de alamedas y paseos–; en las restricciones adoptadas para su circulación; en los perjuicios que ocasionaron tanto desde el punto de vista físico –daños al empedrado, a la cimentación de los edificios, ruidos, accidentes, etc.–, como moral –confrontaciones por cuestiones de protocolo, ruina familiar, situaciones consideradas por la Iglesia como pecaminosas, etc.–; en la educación militar –por el abandono de la equitación– o en el ámbito fiscal –entrada ilegal de productos sin pagar impuestos–. Por último, no hemos de olvidar el interés de los coches desde el punto de vista de su diseño y construcción¹³, así como del arte suntuario en diferentes aspectos como pudieran ser el de la guarnicionería, los tejidos, la pasamanería o la tapicería, entre otros¹⁴.

⁸ Fue el caso de Juan Alfonso Pimentel de Herrera, conde de Benavente, quien poseía un coche, cinco carrozas, un carrocin de campo, tres literas y cinco sillas de mano. Archivo Histórico Nacional (en adelante A.H.N.), Sección (en adelante Secc.) Nobleza. Osuna. Caja. 429. Documentos 122-123. 20-VI-1614.

⁹ RECIO MIR, Álvaro. “Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”. *Anuario de Estudios Americanos*, 2015, 72-2, pp. 515-543.

¹⁰ FERNÁNDEZ OBLANCA, Justo. “La pasión por los coches en el siglo XVII y su reflejo cómico en los entremeses barrocos”. *Archivum: Revista de la Facultad de Filología*, 1992, Tomo 41-42, pp. 105-124; BRIOSO SANTOS, Héctor. “Vélez de Guevara y la sátira barroca: el tema de los encochados”. En: BOLAÑOS DONOSO, Piedad; MARTÍN OJEDA, Marina. *Luis Vélez de Guevara y su época. Congreso de Historia de Écija*. Sevilla: Fundación El Monte, 1996, pp. 227-229; VIDORRETA, Almudena. “Women and Carriages in 17th Century Aragonese Burlesque Poetry”. *Calliope: Journal of the Society for Renaissance and Baroque Hispanic Society*, 2017, 22-2, pp. 43-62; LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. “El uso de los carruajes representativos en la comedia de Tirso: coches, literas y sillas de manos”. *Studios*, 2007, 234, pp. 41-84 y “<Con el coche me caso, no contigo>. El cuestionamiento femenino de los códigos sociales cortesanos, 1590-1640”. *Iberoamericana praguensia*, 2006, XL, pp. 39-64.

¹¹ RECIO MIR, Álvaro. “Los coches de Dios, carrozas y sillas de mano eucarísticas en España y América”. En: INSÚA CERECEDA, Mariela; VINACOA RECOBA, Martina (coords.), *Teatro y fiesta popular y religiosa*. Pamplona: Biblioteca Áurea y Digital, 2013, pp. 269-289; BLANCO MOZO, Juan Luis. “Exaltación y triunfo de la Virgen: la carroza de Nuestra Señora de la Concepción de Navalcarnero”. *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte*, 2005, 17, pp. 115-130; LÓPEZ GUADALUPE-MUÑOZ, Juan Jesús. “También el cielo es corte: la carroza portaviático de San Ildefonso de Granada, aparato barroco entre lo sacro y lo profano”. *Goya: revista de arte*, 2011, 335, pp. 126-141.

¹² RECIO MIR, Álvaro. “<El primer bien que produce el coche es la autoridad>: Las Hermandades Sacramentales y las carrozas y sillas de mano eucarísticas”. En RODA PEÑA, José (coord.). *XIV Simposio sobre hermandades de Sevilla y su provincia*. Sevilla: Fundación Cruzcampo, 2013, pp. 197-222.

¹³ Esta perspectiva también ha suscitado la atención de estudios fuera de nuestras fronteras. Entre otros véase, ROCHE, Daniel (dir.): *Les écuries royales du XVIe au XVIIIe siècle*. París: Association pour l’Académie d’Art Equestre de Versailles, 1998, y *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle*. París: Association pour l’Académie d’Art Equestre de Versailles, 2000; BEHLEN, B. *Pomp and power. Carriages as status symbols*. Londres, 2009 (actas sin publicar).

¹⁴ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Op. cit.*, p. 38; ÁLVAREZ BARRIENTOS, Joaquín. “Literatura y legislación sobre coches en el Madrid del siglo XVIII”. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*. 1985, 22, pp. 201-224; RECIO MIR, Álvaro. “Carrozas adornadas con telas y guarniciones de oro y plata: carácter suntuario de los carruajes barrocos en España y Nueva España”. En HAROLDO RODAS ESTRADA, Juan; SALAZAR SIMARRO, Nuria y PANIAGUA PÉREZ, José (coords.). *El tesoro del lugar florido: estudios sobre la plata iberoamericana. Siglos XVI-XIX*. 2017, pp. 545-565; GARCÍA DE SANTO TOMÁS, Enrique. “Eros móvil: encuentros clandestinos en los carruajes lopescos”. En PEDRAJA JIMÉNEZ, Felipe B.; GONZÁLEZ CAÑAL, Rafael y MARCELLO, Elena (eds.). *Amor y erotismo en el teatro de Lope de Vega*. Almagro: Universidad de Castilla-la Mancha, 2003, pp. 213-233; FERNÁNDEZ OBLANCA, Justo. *Op. cit.*, pp. 105-124.

A través de la información proporcionada por los protocolos notariales de Zamora, del Catastro del Marqués de la Ensenada y de algunos procesos judiciales. El presente estudio persigue conocer quiénes fueron los poseedores de carruajes a lo largo de la Edad Moderna, cómo pudieron adquirirlos, y analizar sus diferentes usos; no se adentrará en aspectos concernientes a constructores, técnicas de fabricación o características que definieron los diferentes modelos, asuntos que se apartan para otro trabajo posterior. Es más, nuestro análisis tendrá un carácter aproximativo, debido a que, entre otras razones, no se ha conservado la totalidad de los protocolos notariales para la época, en especial para la primera mitad del siglo XVI¹⁵. Lo mismo sucede con la documentación municipal, dado que nos hubiera permitido consultar relaciones puntuales de los coches existentes en un período concreto de tiempo¹⁶.

Al margen de estas lagunas temporales, las fuentes documentales plantean otros problemas que hacen que los estudios de este estilo no puedan ser totalmente precisos. Así, por ejemplo, las alusiones indirectas a la posible posesión de un coche son difíciles de cuantificar. ¿Se han de computar como poseedores de vehículos a quienes poseen en sus inventarios determinados útiles –guarniciones, estribos, frisiones, cortinas, correones, etc.– o animales ligados al tiro de los mismos? ¿El propietario de una cochera lo era también de un coche?¹⁷. Debido a estas circunstancias las tendencias apuntadas en el presente trabajo se establecerán desde unas cifras que podemos considerar mínimas.

I. COMPRAVENTA DE CARRUAJES

La ciudad zamorana, al igual que la salmantina, disfrutó a lo largo de la Edad Moderna de un elenco de profesionales del ramo (maestros de coches, carreteros y guarnicioneros, entre otros) que pudieron surtir, al menos parcialmente y de manera continuada, el encargo de estos vehículos y su reparación. Entre los primeros ejemplares fabricados en la ciudad estuvieron los construidos para los regidores Alonso González de Guadalajara y Juan Sarmiento en la segunda mitad del siglo XVI¹⁸. Los realizó el entallador flamenco Valentín de Arrás, quien también se encargó de forrarlos y guarnecerlos –aunque no de fabricar sus guarniciones–¹⁹. Las ruedas y el herraje corrieron a cargo de cerrajeros vallisoletanos. Estaban diseñados para ser tirados por uno o, como mucho,

¹⁵ Tampoco hemos procedido a un vaciado documental completo de todo el período objeto de análisis. Hemos efectuado una consulta de la documentación de manera sistemática para los siglos XVI y XVII y aleatoria para la última centuria modernista. Dentro de la información notarial hemos recurrido a los testamentos de herradores y de cocheros –quienes solían aludir a propietarios de coches para los que habían trabajado o mantenían deudas con ellos–, a inventarios, almonedas, escrituras relacionadas con procesos judiciales o con la contabilidad de los prelados –donde se especifica detalladamente el coste del mantenimiento de los coches–. Se ha excluido del estudio las alusiones a carros, carretas y carretones para el transporte del ámbito rural.

¹⁶ LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. “El nuevo cortesano barroco: La institucionalización del coche y las licencias para su uso (el caso de Murcia, 1611-1621)”. En SORIA MESA, Enrique; BRAVO CARO, Juan Jesús y DELGADO BARRADO, José Miguel (coords.), *Las élites en la Época Moderna: la monarquía española*. Vol. IV. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2009, pp. 269-279.

¹⁷ Hemos decidido no contabilizarlos al no ofrecer garantías de propiedad. Tampoco hemos tenido en cuenta las referencias a cocheros, abundantes en el siglo XVII, por no indicar el tipo de carruaje ligado a su servicio.

¹⁸ Archivo Histórico Provincial de Zamora (en adelante A.H.P.Za.) Protocolos Notariales (en adelante P.N.). Legajo (en adelante Leg.) 237. 9-I-1577. Fols. 16-17.

¹⁹ Alejandro López Álvarez indica que durante la década de 1570 estuvieron de moda los “coches flamencos” o de “hechura de los de Flandes”, especialmente usados en Holanda. LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. “La introducción de coches en la corte hispana y el Imperio. Transfers tecnológicos y culturales, 1550-1580”. En MARTÍNEZ MILLÁN, José y GONZÁLEZ CUEVA, Rubén (coords.). *La dinastía de los Austria: las relaciones entre la Monarquía Católica y el Imperio*. Vol. III. Madrid: Polifemo, 2011, p. 1918.

dos animales²⁰. Frente a los fabricados *in situ* también se aprecia la adquisición de vehículos de segunda mano entre los sectores privilegiados²¹.

TABLA I: PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EN ZAMORA (SIGLO XVI)

MODELO	1	2	3	4	5	TOTAL	%
<i>Coche</i>		1	7	2		10	40%
<i>Litera</i>	1			6	1	8	32%
<i>Silla</i>		2		4		6	24%
<i>Carroza</i>				1		1	4%
TOTAL	1	3	7	13	1	25	100%
%	4%	12%	28%	52%	4%		

Leyendas: 1) Nobleza. 2) "Don". 3) Regidores. 4) Clero. 5) Administración.

FUENTE: Elaboración propia a partir de protocolos notariales del A.H.P.ZA.

Durante la primera centuria de la época moderna, el vehículo rodado –véase tabla 1– fue ganando terreno frente a otros medios de transporte propios de épocas precedentes, tales como sillas y literas²². Su posesión estuvo circunscrita fundamentalmente a regidores de la ciudad, y, en menor medida, a los obispos además de ciertos individuos con rango de "don" (apelativo que se le daba a personas con cierta categoría económica y social). Los prelados zamoranos emplearon para desplazarse con mayor asiduidad literas y sillas –algunas de ellas de manos–. Los miembros del clero constituyeron los principales propietarios de vehículos de tracción animal y manual, al margen de carros y carretas, propios del ámbito rural, que no son objeto de atención de este trabajo.

Durante el Seiscientos –véase tabla 2– se consolidan, aunque hay una mayor apertura y amplitud social de la horquilla, pues aparecen nuevos grupos tales como militares, profesionales y ciudadanos corrientes con acceso a estas novedades de la comunicación. Se aprecia, asimismo, un predominio de la nobleza y del alto clero entre sus propietarios, teniendo una mayor presencia en la ciudad de Burgos²³. En el caso zamorano destaca en el bajo clero un cura con título de doctor, y en el estado llano abogados, administradores y doctores.

En lo que respecta al modelo utilizado, la nobleza se decanta por las carrozas y sus variantes de menor tamaño –carrocín y carrocilla–. Los prelados zamoranos, al menos hasta la mitad del siglo XVII, hicieron uso conjuntamente de literas y de coches. Estufas, forlones y calesas, constituyeron, igualmente, una novedad, aunque escasamente representativa. Estos vehículos fueron contruidos tanto por profesionales locales como foráneos; acudieron maestros de Madrid, contratados por la nobleza –concretamente por don Cristóbal Ordóñez Portocarrero, caballero de la Orden de Alcántara–, para trabajar *in situ* en la construcción de coches²⁴; ignoramos si se deseaba imitar algún modelo procedente de allá o si fue debido a una falta de maestros locales. Las cartas

²⁰ Resulta difícil a lo largo de toda la Edad Moderna calibrar el número de caballos asociados a los coches –con la pragmática de 1611 se comenzaron también a permitir las mulas– para ver si se cumplieron las pragmáticas al respecto. Sólo de manera ocasional el documento especifica cuántos animales estaban destinados al tiro del coche, pero no se indica cuántos se empleaban a la vez. Para comprobar el cumplimiento de las pragmáticas sobre este aspecto hubiera sido necesario consultar las penas de Cámara. A.H.P.Za. P.N. Leg. 1596. 22-XII-1677. Fol. 545.

²¹ El obispo Juan Ruiz de Agüero lo hizo de un tal don Alonso Juárez. A.H.P.Za. P.N. Leg. 490. 4-VII-1594. Fol. 592 v.

²² Entre los propietarios de este tipo de transporte estuvieron las mujeres, caso de doña Ana de Vozmediano, poseedora de una silla de manos. A.H.P.Za. P.N. Leg. 492. 30-VI-1596. Fol. 308.

²³ SANZ DE LA HIGUERA, Francisco José. *Op. cit.*, p. 41.

²⁴ Los herreros locales proporcionaron herramientas a maestros madrileños para realizar sus labores A.H.P.Za. P.N. Leg. 1578. 8-VII-1680. Testamento de Miguel Álvarez, herrero. Fol. 364.

de poder de la época nos indican que las adquisiciones se realizaron condicionadas a veces por una cantidad limitada y prefijada por el comprador. Don Felipe de Valencia, del hábito de Santiago, apoderó a don Alonso Castillo Samano, caballero del hábito de San Juan, para comprar coche “a la persona que se lo vendiere”, por un precio de hasta 8.800 reales, caballos incluidos²⁵, ejemplos todos miembros de órdenes militares.

TABLA 2. PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EN ZAMORA (SIGLO XVII)

MODELO	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL	%
<i>Coche</i>	11	5	6	17	7	1	3	2	52	57,7%
<i>Litera</i>	5			4				1	10	11,1%
<i>Silla</i>	4	2	1	1				3	11	12,3%
<i>Carroza</i>	8	1	1	1					11	12,3%
<i>Estufa</i>	1								1	1,1%
<i>Carrocilla</i>				1				1	2	2,2%
<i>Forlón</i>				1					1	1,1%
<i>Carrocín</i>	1								1	1,1%
<i>Calesa</i>								1	1	1,1%
TOTAL	30	8	8	25	7	1	3	8	90	
%	33,4	8,9	8,9	27,8	7,7	1,1	3,3	8,9	100	100%

Leyendas: 1) Nobleza. 2) “Don”. 3) Regidores. 4) Clero. 5) Administración. 6) Militares. 7) Estado llano. 8) Profesión sin especificar.

FUENTE: Elaboración propia a partir de protocolos notariales del A.H.P.ZA.

Junto a la fabricación de coches nuevos, existió, como en la centuria anterior, un mercado de “segunda mano”, el más activo de las tres centurias, en el que participaron todos los sectores sociales. Alguno de los coches llegó a conocer diferentes dueños, como el del canónigo don Jerónimo de la Torre Ruano el cual fue comprado por un regidor y posteriormente por otros dos canónigos en el breve intervalo de cuatro años²⁶. Se aprecia, asimismo, la presencia de intermediarios en las compraventas, aunque las fuentes documentales no nos permiten hablar de una profesionalización de este tipo de actividad²⁷.

Aunque lo habitual era obtener el vehículo directamente del propietario, también se podían conseguir a través del interpuesto de almonedas²⁸. Al igual que otras posesiones, los carruajes fueron embargados para el pago de deudas y posteriormente vendidos al mejor postor. Esta

²⁵ A.H.P.Sa. P.N. Leg. 879. 15-IX-1613. Fol. 228.

²⁶ A.H.P.Sa. P.N. Leg. 958. 29-VII-1621. Fol. 437.

²⁷ En alguna de estas operaciones se intuye el deseo de buscar un beneficio rápido en la transacción. Es el caso de Lázaro de Valcázar quien adquirió un coche de clavazón dorada con dos caballos del deán catedralicio y ese mismo año lo vendió al licenciado Diego Núñez. Al no conservarse la escritura notarial de la primera compra, de la cual el vendedor daba una copia al nuevo propietario, no podemos conocer el beneficio obtenido por la transacción. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 1000. 13-X-1618. Fol. 1169.

²⁸ En el siglo XVII, el obispo don Juan Zapata Osorio vendió una carrocilla a un tal Francisco González de Silva; lo mismo hizo el prelado fray Plácido de Tosantos con una litera adquirida por Fernando Niño de San Miguel. El canónigo Melchor Barrientos recibió por su coche y dos caballos, que los había adquirido de segunda mano por 3.250 reales, y 2.800 reales del canónigo Francisco Bugueiro. El arcediano de Toro, don Pedro Tendero, vendió su caja de coche a un caballero. Don Bernardino Rodríguez de Ledesma, canónigo y arcediano, traspasó su carroza a don Diego Fernández de Argote, caballero y regidor cordobés por 4.500 reales. Don Antonio Romero Villafañe, señor de Formariz, hizo lo mismo con un coche y dos mulas a Alonso López Cabeza de Vaca, del cual desconocemos su estatus social. A.H.P.Za.

circunstancia se puede apreciar en el caso de Francisco González de Silva, quien se hizo con una carrochilla de terciopelo negro que había pertenecido al obispo de Zamora don Juan de Zapata Osorio por 3.575 reales al ser embargada, con otros bienes, tras su fallecimiento. En ocasiones se lograban vehículos en estas subastas por precios módicos; tras el fallecimiento del doctor García Rodríguez de la Mata, cura de Almeida, los herederos subastaron públicamente su coche con un coste de salida de 1.000 reales, pero sólo obtuvieron del comprador 350²⁹.

Durante el siglo XVIII se incorporan nuevos modelos —berlina, tartana, y birlocho— al parque móvil zamorano, aunque con una presencia minoritaria —véase tabla 3—. Se trató de vehículos de bajo coste —su precio osciló, en el caso de los tres últimos, entre los 250 y 450 reales— comparados con el de los “coches”. Respecto a sus dueños, nobleza y oligarquías municipales siguieron manteniéndose a la cabeza de los propietarios. Con el tiempo disminuyó la relevancia mantenida por el clero que perdió protagonismo en favor de los altos cargos militares y de la Administración, probablemente debido a la mayor presencia numérica de este sector en la urbe al actuar ésta como una importante plaza militar de una zona fronteriza³⁰. En el caso de Burgos, estudiado a través del Catastro de Ensenada y de los inventarios post-mortem, se aprecia que el 16,6% de los dueños estuvo entre los altos cargos de la Administración, cifra similar a la zamorana si incluimos dentro de este sector a los oficiales de alta graduación que solían ocupar puestos administrativos³¹. En lo que concierne al mercado de segunda mano en el Setecientos zamorano, la documentación nos ha dejado escasas huellas por lo cual no podemos ofrecer cifras significativas³².

Como ya hemos referido, carecemos igualmente, de censos puntuales de vehículos en esta centuria; sin embargo, existen algunas referencias para inferir que la construcción y reparación de coches no constituyó un negocio boyante, al menos para los profesionales zamoranos, acaso porque tuvieron un mercado limitado. Parte de los maestros ejercieron otras labores paralelas ajenas a las de su ámbito profesional específico, probablemente para poder subsistir³³. En la declaración efectuada para el Catastro del Marqués de la Ensenada por el maestro de hacer coches Manuel Prieto Álvarez señalaba que “había pocos coches que componer” y que “se va lo ganado por lo comido”³⁴.

P.N. Leg. 883. 21-I-1617. Fol. 28; Leg. 958. 29-VII-1621. Fol. 437; Leg. 1011-B. 17-IX-1624. Fol. 96 y Leg. 1807. 11-VIII-1695. Fol. 227.

²⁹ El del canónigo zamorano Jerónimo de la Torre fue subastado inicialmente, junto con los dos caballos, por un precio de 5.000 reales y rematado en 3.250 reales. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 1194. 17-II-1633. Fol. 66; Leg. 861. 4-VI-1633. Fol. 421.

³⁰ Estas estimaciones han de interpretarse con ciertas salvedades pues no se han incluido los datos sobre cocheros que duplicarían las cifras ofrecidas. Se ha optado por esta consideración al no indicarse siempre en la documentación el tipo de vehículo que conducían o para quién trabajaban. Su inclusión hubiera incrementado la presencia porcentual del clero catedralicio, hasta la mitad de la centuria anterior, así como la de propietarios sin determinar. Vid. LÓPEZ BRAGADO, Daniel; y LAFUENTE SÁNCHEZ, Víctor. “Los proyectos del Cuartel de Infantería para la ciudad de Zamora en el primer tercio del siglo XVIII”. *Studia Historica. Historia Moderna*, 2019, vol. 41, n.º 1, pp. 407-433.; también CARRACEDO PRIMO, José. “Las Academias Militares de la ciudad de Zamora”. En: *La Guerra de la Independencia Española: una visión militar: actas del VI Congreso de Historia Militar, Zaragoza, 31 de marzo a 4 de abril de 2008*, 2009, vol. 2, págs. 25-28.

³¹ SANZ DE LA HIGUERA, Francisco José. “Embajadas rodantes del Antiguo Régimen: los forlones, berlinas y carrozas de los privilegiados y las calesas de los pecheros. Una estancia doméstica que se mueve. Entre las calles y las casas de Burgos a mediados del siglo XVIII (I)”. *Boletín de la Institución Fernán González*, 2002, 225, p. 276.

³² Sólo hemos localizado en el siglo XVIII la escritura notarial del capitán general don Francisco Antonio de Ibar quien traspasó el suyo al regidor toresano don Carlos López por 9750 reales. A.H.P.Za. P.N. Leg. 2296.6-X-1753. Fol. 684.

³³ Entre quienes ejercieron varias profesiones estuvo el carbajalino y maestro zamorano de hacer coches José de Melo, quien trabajó desde el último cuarto del siglo XVII y durante los inicios del siglo XVIII. Arrendaba tafetanes para algunas fiestas (Santa Gertrudis), tuvo una tienda para vender objetos de hierro, realizó labores administrativas para el gobernador de Zamora y estuvieron a su cargo rentas municipales de mercaderías. Se trataba, ésta última, de una actividad que exigía disponer de liquidez al tener que adelantar 7000 reales anuales. Acabaría su vida desempeñando el cargo de alférez de milicias. En el caso de Francisco Bastón, a principios del siglo XVIII, compatibilizó las profesiones de maestro de aceñas y de coches. A.H.P.Za. P.N. Leg. 1879. 8-V-1702. Fols. 20 y ss. y 359; Leg. 1869. 13-V-1691. Escritura de poder de José de Melo. Fol. 95; Leg. 1795. 24-VIII-1695. Fol. 359; Leg. 2083. 1-I-1721. Fol. 4.

³⁴ El maestro Tomás González declaraba percibir de ganancias, incluyendo las que le proporcionaban su oficial y aprendiz, 2.349 reales; y el maestro Ángel Choya, 1.010 reales en el año 1770. Este último emolumento era similar al de varios cocheros presentes en la misma declaración documental. Los jornales, sin incluir lo obtenido por otros

TABLA 3. PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EN ZAMORA (SIGLO XVIII)

MODELO	1	2	3	4	5	6	7	8	TOTAL	%
Coche	4		2	1	1	2		1	11	47,9%
Silla							1	1	2	8,7%
Forlón	1					1	2		4	17,5%
Cupé	1								1	4,3%
Galera			1						1	4,3%
Berlina						1		1	2	8,6%
Tartana								1	1	4,3%
Birlocho								1	1	4,3%
TOTAL	6		3	1	1	4	3	5	23	
%	26,1		13,1	4,3	4,3	17,4	13	20,8	100	100%
1) Nobleza. 2) "Don". 3) Regidores. 4) Clero. 5) Administración. 6) Militares. 7) Estado llano. 8) Profesiones sin especificar.										
FUENTE: Elaboración propia a partir de protocolos notariales del A.H.P.ZA.										

La posesión de un coche estuvo ligada, como han señalado especialistas del tema, a intereses de promoción, proyección social o de distinción, tanto como al deseo de exteriorizar rango y dignidad pero no hemos de minimizar el factor económico a la hora de adquirir un carruaje³⁵, y que constituyeron un objeto suntuario o de lujo que no estuvo al alcance ni de todos los sectores –especialmente del estado llano–, ni de todos los individuos de un mismo estamento. No sólo resultaba oneroso su precio, sino incluso su mantenimiento –pábulo para los animales de tiro, herrajes, arreos...³⁶–, reparación³⁷, custodia en cocheras, el pago de los salarios de los aurigas y lacayos, así como las cargas impositivas –licencias, “donativos”, etc.–³⁸. Estas circunstancias hicieron que, durante algún proceso judicial, la posesión de estos vehículos fuese equiparada a un estatus de riqueza indicándose sobre su propietario que “es rico y mantiene coche”³⁹.

Los datos que nos han llegado sobre este aspecto tienen un carácter fragmentario y parcial, sobre todo para el siglo XVI, no permitiéndonos fijar precios mínimos y máximos, pero sirven de

trabajos, oscilaron entre los 600 y 1.250 reales anuales. A.H.P.Za. Catastro del Marqués de la Ensenada. Caja 620. Fol. 372; Archivo Municipal de Zamora (en adelante A.M.Za). Única Contribución. Signatura (en adelante Sign.) 923/7. Relación de pliegos y actividades. 1770.

³⁵ ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, Antonio. *Op. cit.*, p. 277.

³⁶ Por citar algunos ejemplos de estos elevados costes de mantenimiento: las guarniciones de clavazón dorada para el coche de don Fernando de Acuña, señor de la villa de Gema, costaron 1.000 reales; el herraje, tachuelas, bollones, clavazón y dorado del coche del Arzobispo don Juan Pérez de la Serna ascendieron a 2.507 reales y las cortinas –de invierno y verano– a 5.893 reales. Las cuatro ruedas con su clavazón para el coche de José Álvarez de Prado, canónigo de la catedral zamorana, costaron 500 reales. A.H.P.Za. P.N. Leg. 816. 26-XII-1609. Fols. 862 y ss.; Leg. 999. 28-VI-1613. Fols. 302-305; Leg. 1080. 11-IX-1662. Fol. 515.

³⁷ Los daños efectuados a la carroza de terciopelo de don Juan de Acuña, vecino de Zamora, fueron tasados, vía judicial, en 700 reales. Su cochero, el toresano Alonso Carrasco, fue acusado del hurto –o de no haberlo evitado, como responsable del coche– de la desaparición de unos cojines de terciopelo, del corte de los flecos de seda de la carroza así como de otros desperfectos. Manuel Valdivieso, cochero de un regidor toresano, pleiteó contra el abad de la colegiata y dos músicos contratados para la fiesta del Confalón por la rotura de un vidrio del coche –valorado entre 90 y 100 reales–. Su amo se lo había descontado del sueldo y le había despedido. La responsabilidad de los daños de las carrocerías solía recaer en los cocheros, como se puede apreciar en la documentación consultada. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Ejecutorias. 2097,3. 17-IX-1611; Leg. 768. 23-I-1624. Fol. 206; Archivo Histórico Diocesano de Zamora (en adelante A.H.D.Za). Secc. Mitra. Leg. 1158-II. 18-V-1759.

³⁸ A.H.P.Za. A.M. Lib. 57. Fol. 170. Pragmática. 17-VII-1684.

³⁹ Archivo General de Simancas. Caja 3637. GMF/S, 1755.

base para sustentar nuestra afirmación. En la segunda mitad de la centuria se construyeron coches desde 400 reales –sin incluir el coste de la madera, las ruedas y la guarnición–; por una litera –la del obispo don Juan Ruiz de Agüero, adquirida en Salamanca– se abonaron 2.470 reales, mientras que una carroza llegó a tasarse en 3.300 reales y una silla de manos, el vehículo más barato, en 132 reales⁴⁰.

Durante la siguiente centuria, los precios oscilaron entre los 330 reales –en que se tasó un coche viejo de don Diego Enríquez de Guzmán, conde de Alba y Aliste⁴¹–, y los 20 000 reales –incluidas 6 mulas– pagados por el obispo Antonio Castañón al marqués de los Arcos, maestre de campo y general de la plaza de Ciudad Rodrigo. Debido a su alto coste tuvo que solicitar dinero prestado, hipotecar el vehículo y dilatar el pago en dos plazos, sin poderlo vender hasta no amortizar la deuda. Apenas pudo disfrutarlo, ya que murió al poco tiempo de llegar a la sede zamorana⁴². Las literas tuvieron un valor inferior, entre los 600 y 3.300 reales –incluyendo en esta última cifra dos machos⁴³. Por una carroza de cuatro ruedas de segunda mano se pagaron 4.500 reales⁴⁴; por una carrozuela de terciopelo de segunda mano con 2 caballos, 3.575 reales⁴⁵; por las sillas de manos entre 400 y 6.600 reales; y por las calesas 300 reales. La utilización del coche para otros fines, caso del traslado de cadáveres, quedó reservada tanto para la nobleza como para los estratos superiores del clero. El deán zamorano don Lorenzo Estabili de Salazar ordenó enterrarse siendo transportado en un coche litera por la noche, sin pompa alguna, saliéndole a recibir simplemente el clero de la parroquia o del convento donde iba a sepultar. Doña Francisca Delgadillo Ordóñez, enterrada en la capilla del Cardenal de la catedral zamorana, dispuso también que se llevase su cuerpo en un coche, sin pompa y secretamente⁴⁶. La carencia de fasto, como se puede apreciar, no estaba relacionada tanto con el empleo de un medio de transporte acorde con la dignidad o decoro de la persona, como con el número de acompañantes o con la visibilidad del acto⁴⁷.

Mantenerlos tampoco resultaba fácil. En la subasta del coche del canónigo zamorano Jerónimo de la Torre se señalaba que “importa[ba] venderse por la costa que hac[ía]”. Sus albaceas precisaban el dinero para afrontar los numerosos dispendios del funeral del eclesiástico y, para el reparo de sus casas, efectuado a costa del valor del carruaje⁴⁸. Los libros de cuentas de los prelados también dejaron anotaciones sobre los cuantiosos gastos ocasionados al respecto. El obispo de Zamora don Fernando Suárez de Figueroa empleó a principios del siglo XVII un total de 4861,5 reales para la ración de pan de su cochero, cebada de las cabalgaduras de su casa, instrumentos de limpieza del coche, albardas, diferentes aderezos, fundas de cojines y guarniciones⁴⁹; no obstante, se trataba de una cantidad baja si se compara con los más de 308 000 reales gastados ese año por el prelado. El cochero del obispo zamorano fray Pedro Ponce de León cobraba 24 maravedíes diarios, un dispendio que no podía afrontar cualquier particular⁵⁰. Estos prelados empleaban entre 300 y 700 reales anuales en paja, cebada y verde o pasto para sus caballerías; en ocasiones compraban incluso parcelas para obtener pradera o alcacer con el que alimentarlas⁵¹.

⁴⁰ A.H.P.Za. P.N. Leg. 237. 9-I-1577. Fols. 16-20 y 107-108; Leg. 490. 4-VII-1594. Cuentas del obispo don Juan Ruiz de Agüero. Fol. 542 v. Leg. 648. 10-V-1600. Fols. 138-158.

⁴¹ Los precios que se pagaron por las carretas en esta centuria no solían llegar a los 300 reales. A.H.P.Za. P.N. Leg. 628-B. 1608. Fol. 714; Leg. 1642. 27-II-1676. Fol. 504.

⁴² La forma de adquisición en pagos fraccionados aparece en otros contratos de compraventa. Alonso López Cabeza de Vaca lo hizo, abonando los plazos a medida que recibía rentas proporcionadas por una dehesa de su propiedad. A.H.P.Za. P.N. Leg. 1235. 19-I-1668. Fol. 6 y 20-I-1668. Fol. 8; Leg. 1807. 11-VIII-1695. Obligación, poder y cesión de Alonso López Cabeza de Vaca. Fol. 227.

⁴³ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1011-B. 17-IX-1624. Venta de la litera del obispo don Plácido de Tosantos. Fol. 96.

⁴⁴ A.H.P.Za. P.N. Leg. 883. 21-I-1617. Fol. 28.

⁴⁵ A.H.P.Za. P.N. Leg. 958. 29-VIII-1621. Fol. 437.

⁴⁶ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1261. 27-X-1643. Fol. 842.

⁴⁷ A.H.P.Za. P.N. Leg. 667. 13-X-1608. Fol. 990.

⁴⁸ A.H.P.Za. P.N. Leg. 861. 4-VI-1633. Fol. 421; Leg. 1277. 1-IV-1636. Fol. 211.

⁴⁹ A.H.P.Za. P.N. Leg. 731. 2-VI-1606. Fols. 116-142.

⁵⁰ A.H.P.Za. P.N. Leg. 737. 11-VIII-1612. Fols. 327-344.

⁵¹ Los machos utilizados para acémilas, parte de ellos comprados en Villavellid, se adquirieron en el siglo XVII por precios que oscilaron entre los 700 y 1.050 reales. En el siglo XVIII en torno a 1.000 reales. Los de los caballos

En el siglo XVIII, la cantidad mínima abonada por un coche se estableció en 700 reales y la máxima –incluidas guarniciones y seis mulas– no sobrepasó los 20 000, unas cifras similares a las de otras ciudades castellanas⁵². Por los furlones se pagaron hasta 3.000 reales; hasta 8.000 por un coche a la inglesa; entre 250 y 450 reales por una berlina; 250 por una tartana; 450 reales por un birlocho, 1.000 por una silla volante; y entre 500 reales y 1000 reales –incluida una mula– por calesas de segunda mano⁵³. Como se puede apreciar existieron grandes oscilaciones de precio relacionadas con los modelos, los elementos suntuarios con los que estaban contruidos y con el estado de los carruajes. Aunque carecemos de testimonios para la urbe zamorana sobre la dificultad de mantener un vehículo durante este período, sí aparecen en cambio en la vecina Salamanca. A la muerte del obispo de Salamanca don Francisco Calderón de la Barca, el defensor de los bienes y expolio episcopal indicaba que el prelado poseía varias mulas, coches y furlones que hacían “todos los días mucho coste de criados y cebada” y, por tanto, convenía “ponerlos en almoneda”⁵⁴.

Al margen de los vehículos empleados para el transporte de personas, se utilizaron en la ciudad otros con una finalidad lúdico-religiosa, relacionada fundamentalmente con las representaciones teatrales al aire libre, que se desarrollaban durante la fiesta del Corpus Christi. Se trataba de carros triunfantes o triunfales de madera de los cuales ignoramos si fueron contruidos por profesionales *in situ* o no⁵⁵. En la vecina Salamanca los fabricaron ensambladores de la ciudad durante el siglo XVII. Imitaban modelos madrileños que disponían de unos juegos que permitían girar con comodidad, desenganchar fácilmente las ruedas y contar con unos sistemas de engarce adecuados para ser tirados por bueyes⁵⁶.

2. LOS USOS SOCIALES DEL COCHE

Como ya ha sido apuntado por los estudiosos del tema, los coches se emplearon desde su aparición, entre otras funciones, para lograr desplazamientos más rápidos y cómodos. Durante la primera mitad del siglo XVI, se conservan referencias en Zamora al desplazamiento cotidiano de la nobleza a través de literas, caso del conde de Alba y Aliste⁵⁷. Este medio de transporte también lo emplearon los obispos zamoranos –Diego Simancas, Juan Ruiz de Agüero y fray Pedro Ponce de León– a lo largo de esta centuria y principios de la siguiente junto con el coche, para sus traslados⁵⁸. Igualmente aparece la litera en el inventario de algún escribano de la audiencia real⁵⁹.

Además de facilitar la movilidad, actuaron como un elemento de distinción, de poder, de exclusividad, de proyección y de emulación social. Este último objetivo se intentó tanto con individuos del mismo rango como de otro superior. En ocasiones, quienes encargaban su construcción trataron de imitar, mediante reproducciones totales o parciales, el modelo de otros de su misma

fueron mucho más bajos. En el siglo XVII se llegaron a adquirir hasta por 300 reales. Leg. 999. 28-VIII-1613. Fol. 295; Leg. 731. 2-VI-1606. Cuentas del obispo don Fernando Suárez de Figueroa. Fols. 116-142; Leg. 737. 11-VIII-1612. Cuentas del obispo fray Pedro Ponce de León. Fol. 328 r.

⁵² En el caso burgalés no sobrepasaron los 9.000 reales –no incluye esta cifra los animales de tiro–. Véase, SANZ DE LA HIGUERA, Francisco José. *Op. cit.*, p. 51. A.H.P.Za. P.N. Leg. 1235. 28-I-1668. Fol. 6 y ss y 51 y ss.

⁵³ En uno de los contratos se abonaron 660 reales y otra calesa de segunda mano por una nueva adquirida en Valladolid. La suma de ambas cantidades probablemente la convirtieron en el precio más elevado pagado. A.H.P.Za. P.N. Leg. 2312. 2-III-1751. Fol. 126.

⁵⁴ A.H.P.Sa. P.N. Leg. 3592. 1712. Tasación de los bienes de don Francisco Calderón de la Barca. Fols. 921-943.

⁵⁵ CASQUERO FERNÁNDEZ, José Andrés, “El culto y devoción al santísimo en la ciudad de Zamora”. *Anuario 1994 del Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 1994, p. 390.

⁵⁶ A.H.P.Sa. P.N. Leg. 5713. 10-IV-1640. Fols. 740-741.

⁵⁷ A.H.N. Osuna. Caja. 870. Documento 58. 25-II-1533 Escritura de obligación para construir una litera para Diego Enríquez de Guzmán.

⁵⁸ Solía ser tirada por acémilas. A.H.P.Za. P.N. Leg. 501. 23-VI-1587. Fols. 213-214; Leg. 737. 22-VIII-1612. Fol. 331 v.

⁵⁹ A.H.P.Za. P.N. Leg. 119. 14-I-1548. Inventario de bienes de Alonso de Ayala, escribano de la Audiencia Real. Fol. 29 v.

categoría social. Así sucedió con el regidor zamorano don Antonio de Ledesma, quien reprodujo el de su homólogo en el cargo don Juan Sarmiento⁶⁰. Esta emulación podía resultar peligrosa y derivar en confrontaciones con los individuos de un nivel superior. Tener un vehículo “deseado” suscitaba en ocasiones no sólo una “envidia sana”, sino también una posible animadversión. Este hecho lo apreciamos en la experiencia, dos siglos después, del arquitecto Miguel de la Fuente Velasco. Fue llevado preso y encadenado desde Carbajales a Zamora, a instancias del corregidor zamorano –quien “admiraba” su calesa–, obligándosele a recorrer el camino más largo para ser contemplado por el mayor número posible de personas. Se le transportó además a lomos de un borrico, una actuación de la justicia considerada por el reo como una humillación causada por la envidia del corregidor. Miguel se vengaría de la vejación escribiendo un memorial histriónico al rey y varios pasquines contra sus enemigos⁶¹.

Durante el siglo XVII, encontramos varias referencias alusivas al gobernador zamorano y a los miembros del cabildo catedralicio sobre sus viajes en literas –a veces alquiladas–. Éstos últimos lo hicieron especialmente cuando se encontraron enfermos o convalecientes. Don Gabriel Flores Valdés, canónigo magistral, hizo uso de una para su viaje a Cangas de Tineo. Se trasladó en ella, tras haber recibido algunas sangrías para curar una enfermedad que no especifica, con el objeto de recuperarse, pero murió durante el trayecto en un mesón de la localidad leonesa de Carrizo. El organista de Santiago de Compostela, Jerónimo del Castillo, viajó a Zamora para restablecerse de una enfermedad y cuando fue requerido por su cabildo se negó a volver, debido a su estado de salud y alegó que “aunque lo hiciera en litera pondría en peligro su vida”⁶².

Los prelados emplearon sus propios coches para dirigirse desde sus antiguas diócesis a las nuevas, aunque, también, lo hicieron en vehículos alquilados, caso de don Pedro Ponce de León desde Ciudad Rodrigo a la de Zamora cuando fue ascendido: buscaban una entrada en la nueva sede conforme a su dignidad⁶³. De los 2.714 reales que costaron sus ocho días de viaje, 1093 reales fueron destinados al alquiler de las mulas, sillas, coche y acémilas⁶⁴. Un comportamiento similar se aprecia en el obispo don Antonio Castañón quien adquirió con ese propósito un lujoso coche con vidrios por 20 000 reales, incluidas seis mulas, del marqués de los Arcos, capitán general de fronteras de Castilla. El documento indica que lo agenció “para venir a esta ciudad y obispado [*de Zamora*] con la decencia, autoridad y porte que convino”⁶⁵. Probablemente, don Fernando Suárez de Figueroa lo emplease también, para sus desplazamientos a la Corte de cara a ejercer sus funciones como miembro del Consejo Real⁶⁶.

Hubo otros actos protocolarios a los cuales asistieron los obispos en carruaje. El zamorano y arzobispo de México, Juan Pérez de la Serna, alquiló varios coches para su viaje a Valladolid a realizar “un juramento de fe” y a Sevilla para embarcar hacia América. La jornada duró seis días y abonó en los alquileres una elevada cantidad de dinero –798 reales–. En su libro de cuentas aparece una partida de 16 reales, que le entregó su mayordomo, para jugar durante el trayecto,

⁶⁰ El regidor zamorano Felipe González de Guadalajara mandó construir al entallador Cristóbal de Acosta una litera de la misma madera y tamaño que la de don Pedro Osorio. La construcción de vehículos durante esta centuria, como se puede apreciar, recayó en manos de entalladores. A.H.P.Za. P.N. Leg. 571. 1-XI-1594. Fol. 729; Leg. 237. 13-XI-1576. Fols. 107-108.

⁶¹ ALMARAZ VÁZQUEZ, Mercedes; BLANCO SÁNCHEZ, José. “La construcción de las panaderías de Zamora y la intervención del arquitecto Manuel Martín Rodríguez”. *Anuario del Instituto de Estudios Zamoranos 2010, 2011*, pp. 198-199.

⁶² El primero pagó 44 reales de alquiler diario a los litereros más 3 cada día por la mula. A.H.P.Za. P.N. Leg. 1765. 18-VII-1684. Fols. 270-310; A.H.D.Za. Mitra. Leg. 930-III. 9-III-1617.

⁶³ Se trataba de una práctica que también se estilaba en la América hispánica y Filipinas donde se pasó de entradas solemnes en sillas de manos a coches tirados por hasta 6 caballos. Esta costumbre ocasionó la protesta de las autoridades civiles al excederse de las caballerías permitidas. Se ha subrayado que tras estas reclamaciones subyacían confrontaciones institucionales por cuestiones de precedencia de los vehículos. Véase RECIO MIR, Álvaro. “<Ostentación, lucimiento y escándalo>: los coches en las fiestas filipinas del siglo XVIII”. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, 26, 2014, pp. 186-187.

⁶⁴ A.H.P.Za. P.N. Leg. 737. 11-VIII-1612. Fols. 323-344.

⁶⁵ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1235. 19-I-1668. Fol. 6.

⁶⁶ A.H.P.Za. P.N. Leg. 733. 15-I-1608. Fols. 23-26.

probablemente para hacer más ameno el viaje, entreteniéndose con algún juego de mesa en el que se solía apostar dinero. Durante su estancia de ocho días en Madrid pagó a dos cocheros a razón de 4 reales diarios cada uno. Estos alquileres fueron circunstanciales, pues, en su contabilidad, se menciona su propio coche tirado por cuatro caballos y engalanado por profesionales madrileños, el cual trasladó a México. En la nave donde lo embarcó se introdujeron salvados –para freírlos en aceite– y alhucema –planta con propiedades antisépticas y antiespasmódicas– para evitar el mareo de las caballerías⁶⁷.

Al margen de uso personal, se observa cómo en ocasiones los propietarios de coches prestaron sus vehículos a particulares para efectuar desplazamientos a pesar de las prohibiciones legislativas al respecto. El obispo Antonio Castañón afirmaba en su testamento, que tenía en posesión una carroza grande y dorada, propiedad del toresano don Pedro de Vitoria, caballero de la Orden de Santiago, que se la había cedido para ir a la ciudad de Zamora; ordenaba devolvérsela, entre otras razones, porque ya había adquirido una propia⁶⁸. El coche con el que había circulado en Ciudad Rodrigo, su anterior sede episcopal, era ya viejo y tenía algunos desperfectos –entre ellos rotos algunos vidrios–, aspecto que menoscababa su imagen. Su sucesor, don Dionisio Pérez Escobosa, miembro del Consejo Real, quien poseía una litera⁶⁹, un coche de baqueta y otro para la familia, viajó en otro grande, con vidrios, prestado por el regidor y capitán don Mateo Monje de Amaurita⁷⁰. Estos préstamos no se circunscribieron de manera exclusiva a los obispos. El abad de la colegiata toresana solicitó al cochero del regidor don Gaspar Melena su vehículo, para trasladar al predicador de la fiesta del Confalón, el maestro Gutiérrez, mercedario calzado salmantino, quien se encontraba en un estado de salud “delicado”⁷¹. Alcanzado el destino, uno de los músicos de la fiesta, al apoyarse en el estribo, quebró uno de los cristales. Debido a esta circunstancia se ocasionó un pleito por el pago del desperfecto⁷². Gracias a este tipo de accidentes, podemos constatar la existencia de estos préstamos entre particulares.

En el caso de la nobleza zamorana se observa, que no siempre dispusieron de los animales suficientes para viajar con sus vehículos, sobre todo, si se trataba de desplazamientos masivos. Así sucedió con la familia de la condesa de Alba y Aliste, propietaria de dos coches, una litera y una estufa. Cuando decidió en el último tercio del siglo XVII, trasladarse a la corte madrileña necesitó 36 mulas –además de las seis que poseía– arrendadas a alquiladores particulares. La comitiva nobiliaria abonó 8 reales diarios por cada mula de silla y 180 por el resto de los vehículos⁷³.

Las caballerías y vehículos de utilidad pública –denominados en la documentación como coches de camino–, en teoría, también estuvieron al servicio de las comitivas reales; no obstante, en alguna ocasión la respuesta a los requerimientos del monarca encontró escaso eco. Así le sucedió a Felipe IV cuando comunicó al corregidor zamorano que se pusiesen a su disposición “todo carruaje que se pudiere juntar, así de mulas de silla, de acémilas y coches” para la jornada de la reina de Hungría, doña María de Austria, el 15 de diciembre de 1629. No se encontraron coches de camino disponibles, ni animales de carga entre los alquiladores de mulas, ni cabalgaduras de recuas en los mesones de la ciudad, sólo se pudieron aportar 18 machos de recua en uno de estos

⁶⁷ Agradecemos a Emilia Rodrigo Fernández la aportación de estos detalles. A.H.P.Za. P.N. Leg. 999. 28-VI-1613. Fol. 298 v. y 310 y ss.

⁶⁸ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1235. 20-I-1668. Fols. 12 y ss. y 21-I-1668. Fols. 51 y ss.

⁶⁹ Es considerado como un vehículo representativo o propio de épocas pretéritas, caso de la medieval. Sobre su uso y estructura véase LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. *Op. Cit.*, p. 59.

⁷⁰ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1618. 2-IV-1671. Fol. 392.

⁷¹ La conducción de predicadores solía realizarse en ocasiones en coches alquilados. En los libros de contabilidad del convento de la Nuestra Señora de la Concepción, de Agustinas Recoletas de Salamanca, fechados a inicios del siglo XVIII, aparecen entre junio y diciembre de 1696 cuatro partidas destinadas a pagar el alquiler del coche del predicador que iba a dar el sermón al monasterio. Los gastos oscilaron, en las diferentes ocasiones, entre 2 reales y 3 reales y 24 maravedís por viaje. Archivo Histórico Diocesano de Salamanca. Provisorato. Leg. 1. 192. 16-X-1700–2-VI-1702. Fols. 128 v.; 129 v.; 131 r y 131 v.

⁷² A.H.D.Za. Mitra. Leg. 1158-II. 18-V-1759.

⁷³ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1236. 30-I-1672. Fol. 458.

establecimientos⁷⁴. Tal “ausencia” resulta comprensible, ante una situación, donde se iban a requisar las caballerías. Estas teóricas “carencias” contrastan con numerosos testamentos de cocheros donde no se indican, que éstos trabajasen para una persona en concreto, ni quienes se dedicaron al transporte público. También, se conservan documentos de fianza de alquiladores de mulas para coches que viajaban a Portugal transportando a particulares o familias, comprometiéndose a traer los animales de vuelta, dando fe de ello ante el corregidor de la ciudad⁷⁵.

La utilización del coche para actos funerarios, quedó reservada, tanto para la nobleza como para los estratos superiores del clero. El deán zamorano don Lorenzo Estabili de Salazar ordenó enterrarse siendo transportado en un coche litera por la noche, sin pompa alguna y secretamente. Doña Francisca Delgadillo Ordóñez, enterrada en la capilla del Cardenal de la catedral zamorana, dispuso también que se llevase su cuerpo en un coche, sin pompa, secretamente⁷⁶. La carencia de fasto, como se puede apreciar, no estaba relacionada tanto con el empleo de un medio de transporte acorde con la dignidad o decoro de la persona, como con el número de acompañantes o con la visibilidad del acto⁷⁷.

Durante el siglo XVIII apenas aparecen testimonios de su utilización. No se han conservado en Zamora noticias sobre usos que requiriesen cierta discreción como sucedió en Salamanca. El prelado salmantino José Sancho Granado empleó uno de seis mulas para trasladar recatadamente a una monja de Santa Isabel a la villa de Alba. La religiosa había causado varios problemas en su convento, llegando incluso a fugarse de él. El desplazamiento se efectuó estando “echadas las cortinas”, aditamento que servía para la ocultación de los ocupantes. Apenas tres años después, fracasado el intento episcopal de que la religiosa profesase en el monasterio albense, ésta fue llevada de nuevo a Salamanca en un coche de mulas que partió del zaguán, puertas adentro del convento, con total discrecionalidad⁷⁸.

El coche, al igual que en otras ciudades, se empleó por los zamoranos para acudir a actos públicos, como el teatro, actuando como un elemento de proyección social. En este contexto, impedir su uso suponía una humillación para el propietario. Se aprecia este hecho en lo sucedido a don Juan de Pignatelli, mariscal de campo de los reales ejércitos, y a su esposa, a quienes los centinelas “no les dejaron tomar el coche a las puertas del patio de comedias... sufriendo todo género de intemperies y lodos”⁷⁹. El militar incoó un proceso que acabaría recalando en la chancillería vallisoletana. A través de él, se aprecia cómo culpaba al corregidor de tal provisión en su contra, la cual parece no fue aplicada a los dueños de otros coches. En teoría se estaban siguiendo disposiciones reales al respecto, pero a don Juan le molestó que se realizasen excepciones con otras personas. Los propietarios de coches zamoranos, también acudieron con ellos a las romerías, saludando en sus vehículos a la gente de a pie, así hacían gala de su posición social a través de ellos⁸⁰.

En lo que respecta al estado llano, las referencias son bastante limitadas a lo largo de estas tres centurias. Los individuos de este sector, viajaron habitualmente en carros, carretas y vehículos de alquiler como las calesas. Las menciones a los desplazamientos en carro, habituales en el agro, las encontramos en el siglo XVI, también en personajes ajenos al mundo rural, caso de algún ministril, quien alquiló los servicios de un carretero para viajar hasta Zamora con su hacienda y ropa⁸¹. En la centuria siguiente, entre los clientes de coches y carros alquilados se hallaron las

⁷⁴ A.H.P.Sa. P.N. Leg. 1136. 1-XII-1629. Fol. 556.

⁷⁵ A.H.P.Sa. P.N. Leg. 1529. 9-VIII-1671. Fol. 460.

⁷⁶ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1261. 27-X-1643. Fol. 842.

⁷⁷ A.H.P.Za. P.N. Leg. 667. 13-X-1608. Fol. 990.

⁷⁸ LORENZO PINAR, Francisco Javier, *La monja organista y cantora: una voz y una identidad silenciadas*. Salamanca: Universidad de Salamanca, 2019.

⁷⁹ A.H.P.Za. P.N. Leg. 2638. 30-I-1796. Fol. 179.

⁸⁰ Lo mismo se aprecia en la nobleza salmantina. Los duques de Alba convirtieron la carroza en el instrumento que sirvió para captar la atención sobre la duquesa en la visita a sus estados a finales del siglo XVII. LORENZO PINAR, Francisco Javier y VASALLO TORANZO, Luis. *Diario de Antonio Moreno de la Torre (1673-1679)*. Zamora: I.E.Za. Florián de Ocampo, 2001, p. 288; LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. *Poder... Op. Cit.*, p. 141.

⁸¹ A.H.P.Za. P.N. Leg. 681. 18-VI-1599. Obligación de Juan del Valle, ministril. Fol. 415.

compañías teatrales, que adquirieron los servicios de los cocheros para trasladarse y efectuar sus representaciones. La de Francisco Fernández Galindo se dirigió desde Ciudad Rodrigo a Zamora en dos coches ocupados con un total de 16 actores –la mayor parte del personal que comprendía la compañía–. Los cocheros se comprometieron en sus contratos a proporcionarles la comida. El resto de los cómicos –otros cuatro– partió en el mismo carro que llevaba el hato con los enseres y el “atrezzo” para actuar. En las escrituras de contratación para estos viajes se penalizaba el hecho de que hubiese detenciones durante el trayecto por causa de “llevar ruin ganado, [o] ruines coches”, o por falta de ruedas de recambio⁸². En ocasiones los autores de comedias tenían que solicitar préstamos a otras personas para poder afrontar el elevado coste de tales traslados. Si el prestamista de los actores era el propietario del corral o de las casas donde se representaba, éstos ofrecían parte de la recaudación diaria como garantía de pago⁸³.

El uso del coche por parte de los sectores no privilegiados durante el Seiscientos, debió de limitarse a la asistencia a acontecimientos excepcionales. Antonio Moreno de la Torre, merino mayor de la ciudad, afirmaba en su diario que “topó coche” para acudir al bautismo de su sobrino-nieto en Morales, evento en el que su mujer iba a ser la madrina –ignoramos si fue alquilado o prestado–. También se desplazó, junto con otras personas, al entierro del corregidor en este tipo de vehículo porque había nevado. Lo mismo solían hacer los regidores zamoranos frente a una climatología adversa o para asistir a las fiestas⁸⁴.

El coche también actuó como un instrumento empleado para el contrabando. Se intentó introducir en las ciudades, a través de él, productos sin abonar los impuestos pertinentes. En 1678 se fraguó un incidente violento con los guardas de la puerta del puente zamorano cuando dos coches trataron de meter vino clandestinamente –“descaminado” o “de mala entrada”– para evitar abonar las tasas. Tras un lance de cuchilladas con los guardas, intervinieron el corregidor y los comisarios de las rentas de sisas, quienes requisaron la mercancía y se dejó a la discreción de la autoridad la imposición de un castigo ejemplar para tales delincuentes⁸⁵.

El alquiler de estos medios de transporte fue, por lo general, escaso a lo largo del Setecientos en la ciudad de Zamora, disponiéndose solo de varios caleseros y cocheros que no se encontraban al servicio de un particular concreto, y que ejercieron un servicio más de carácter público. La cifra de los primeros fue bastante reducida, no superando la de cinco individuos⁸⁶. Ignoramos si su magnitud fue suficiente para cubrir las necesidades de la ciudad. Aunque lo habitual fue que se empleasen estas calesas para viajes diarios, observamos alquileres para largas distancias como fue el caso de Susana, hija del teniente general francés don Carlos Robelit quien empleó una para desplazarse hasta Francia⁸⁷.

⁸² El precio de la contratación de coches para el viaje ascendió a 460 reales, algo menos de una cuarta parte de lo que gastó el obispo fray Pedro Ponce de León desde la diócesis mirobrigense a la zamorana. Por los actores que recorrieron esta misma distancia a la inversa en carro se abonaron 15 reales por cada uno. A.H.P.Sa. P.N. Leg. 948. 21-VIII-1618. Fol. 473.

⁸³ La compañía de Antonio Pinelo solicitó 600 reales en préstamo a la platera Antonia de Almeida para poder ir a representar a Zamora debiendo entregar avales por el doble de esta cantidad. A.H.P.Za. P.N. Leg. 1273. 6-XI-1632. Fol. 461; Leg. 1765. 13-IX-1684. Fol. 502.

⁸⁴ LORENZO PINAR, FRANCISCO JAVIER y VASALLO TORANZO, Luis. *Op. Cit.*, pp. 73, 143, 237 y 238.

⁸⁵ A.H.P.Za. A.M. Libro de Actas 51. 29-III-1678.

⁸⁶ El Catastro del Marqués de la Ensenada ofrece una relación de 21 cocheros para el año 1752. Su salario moda estaba en 1.100 reales anuales, aunque algunos de ellos ejercieron oficios complementarios por los que percibieron otros ingresos. En la de 1771 aparecen mencionados 3 caleseros. A.H.P.Za. A.M. Sigs. 924/20 y 931/32. Única Contribución. 1770-1771 y A.H.P.Za. Catastro del Marqués de la Ensenada. Caja 620. 1752. Fol. 12 y 402-428.

⁸⁷ A.H.P.Za. P.N. Leg. 1997. 23-II-1729. Fol. 93.

3. CONSIDERACIONES FINALES

La posesión de coches por parte de zamoranos a lo largo de la Edad Moderna, se encuadra en gran medida dentro de los parámetros delimitados por otros estudios sobre las localidades castellanas: nobleza, regidores y destacados miembros de los cabildos catedralicios constituyeron los principales propietarios de estos vehículos⁸⁸. Las posibles transgresiones a la normativa vigente, sobre su propiedad o el préstamo de los mismos constituyeron casos excepcionales, como sucedió con la posesión o el empleo de coches por parte de algún cura párroco.

La aparición de coches y carrozas no relegó la utilización de otros medios de transporte empleadas con anterioridad, como las sillas de manos –algunas de las cuales estuvieron destinadas específicamente a las mujeres–, o las literas, al menos durante las dos primeras centurias en la ciudad de Zamora⁸⁹. Aunque las primeras apenas aparecen citadas en los documentos notariales, sabemos, a través de una cédula real de 1799, que se aplicaba un servicio anual sobre animales de transporte y a diferentes tipos de carruajes, que aún seguían empleándose a pesar de haber caído en desuso⁹⁰.

Si bien durante los siglos XVI y XVII el clero mantuvo una notable presencia entre los propietarios de coches, esta la fue perdiendo en favor de los miembros de la Administración –gobernadores, intendentes, capitanes generales, tenientes real contadores, regidores...– y de la nobleza –marqués de Villagodio, condesa del Vado, marquesa de la Rocha, conde de Garcigrande...–, así como de los sectores medios⁹¹. Esta circunstancia pudo darse en parte por la preponderancia militar en la ciudad que permitió la presencia de altos mandos del ejército con un elevado poder adquisitivo. Sobre el clero, se necesitan aún estudios concretos que nos permitan analizar el nivel de rentas del mismo, para inferir si su menor representatividad se debió a un descenso de su poder adquisitivo, al carácter de sus prelados –caso de don Antonio Jorge y Galván, obispo con tendencias ilustradas contrario a actuaciones ostentosas– o a factores de otra índole.

En lo que respecta al cumplimiento de las diferentes pragmáticas reales, no resulta fácil, con la información limitada de los protocolos notariales, comprobar en qué medida se transgredieron. Será necesario consultar en el futuro fuentes de carácter judicial para constatarlo. No podemos saber, en este sentido, si se sobrepasó la cifra de animales establecida por las diferentes pragmáticas para el tiro de estos vehículos. Más plausible, parece el hecho de que no se respetasen, en cuanto al préstamo de coches entre particulares.

Por último, hemos de subrayar que las fuentes archivísticas nos ofrecen una visión sesgada acerca de la utilización de los vehículos predominantemente masculina. Esta percepción contrasta con la obtenida a través de la creación literaria donde las mujeres cobraron un mayor protagonismo, y no sólo por el empleo de coches, sino por la forma de hacerlo, por el papel de proyección social que jugaron estos vehículos respecto a sus personas, o por la visibilidad que les otorgaron y el precio pagado por ello.

⁸⁸ LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. *Op. cit.*, p. 195.

⁸⁹ A.H.P.Za. P.N. Leg. 572. 1-XI-1595. Inventario de bienes del canónigo zamorano Miguel González de Gualajara. Fol. 588 r.; Leg. 492. 30-VI-1596. Testamento de doña Ana de Vozmediano. Fol. 308; Leg. 525. 30-V-1601. Inventario del canónigo Francisco Ramírez. Fol. 355 v.

⁹⁰ A.H.D.Za. Cámara. Leg. 17. Doc. 54. 10-XI-1799.

⁹¹ A.H.P.Za. A.M. Fondo Nuevo. Única Contribución. Sign. 927/3. Año 1770.