

PODER SOBRE RUEDAS: COCHES Y CARROZAS DE LA NOBLEZA EN EL MADRID DE FELIPE III Y FELIPE IV (1600-1650)

JOSÉ MANUEL ORTEGA JIMÉNEZ | UNIVERSIDAD DE ALMERÍA

ORCID: 0000-0001-7620-4200

Fecha de recepción: 03/09/2025

Fecha aceptación final: 27/10/2025

RESUMEN

La nobleza de la Edad Moderna se sirvió de las herramientas que poseía para exhibir su riqueza ante sus semejantes. Para ello, un pilar fundamental eran los bienes suntuarios, entre los que se encontraban los coches y las carrozas. Indispensables para pasear su patrimonio por la capital, muchos de ellos de gran valor artístico. Analizamos documentos de varios archivos, destacando el Archivo Histórico Provincial de Madrid, que nos permitirán profundizar en la importancia que los vehículos tenían para la aristocracia, añadiendo datos sobre su construcción y algunos maestros de carrocerías, los cuales, consideramos, han quedado relegados a un segundo plano.

PALABRAS CLAVE

Nobleza, Madrid, coches, carrozas, siglo XVII

POWER ON WHEELS: COACHES AND CARRIAGES OF THE NOBILITY IN MADRID DURING THE REIGNS OF PHILIP III AND PHILIP IV

ABSTRACT

To highlight their power, nobility of Modern Age used many means to display their social status. Personal properties such as coaches and carriages were essential pillars of wealth. Many of these structures possessed an immense artistic value and nobles used to showcase them in the streets of Madrid. Several documents, localized in the Archivo Histórico Provincial de Madrid and others, will be analyzed. Through the documents of construction descriptions, the importance of these structures in the nobility status will be studied in more detail. Besides, some dates about the artists who built vehicles will be added.

KEYWORDS

Nobility, Madrid, coaches, carriages, 17th century

Cómo citar: José Manuel Ortega Jiménez, «Poder sobre ruedas: coches y carrozas de la nobleza en el Madrid de Felipe III y Felipe IV (1600-1650)», *Trocadero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte*, 37, 2025, pp. 174-193.
DOI: <https://doi.org/10.25267/Trocadero.2025.i37.09>

1. COCHES Y CARROZAS: PROTAGONISTAS DE LAS CALLES DE MADRID

El 4 de julio de 1625 «sacò el Marques de Toral quatro vidrios en el coche a los cavallos que fue la primera vez que se avían visto vidrieras en los coches y la gente iba a ver quando se quebraban con el movim[ien]to del coche»¹. La anterior cita es una fuente interesante para mostrar el interés que tenía parte de la población del siglo XVII por el modo de vida de la élite nobiliaria. Bien fuera por novedad, bien por simple curiosidad, lo cierto es que la aristocracia era consciente de la atracción que esto tenía para las clases populares e, incluso, para sus semejantes. Era, pues, una manera de dejar constancia de la jerarquía y de su posición frente a la gran masa que, aunque invisibilizada, era clave para mantener la tranquilidad y el orden social de la época (Castroviejo Salas, 2013: 47-62). Pero, además, la exhibición de su riqueza era una obligación si querían mantenerse en el foco social y político, pues si algo pretendían con estas actuaciones era ganarse la confianza del monarca y formar parte del complicado y competitivo organigrama cortesano que les conducía a la primera línea de la nobleza castellana. Para ello, no dudaron en servirse de todos los instrumentos que tenían a su alcance, destacando el patronazgo y la fundación de edificios religiosos, así como el acopio de patrimonio suntuario (Atienza López, 2008; Morán Turina y Checa Cremades, 1985).

Fueron, precisamente, muchos de estos últimos bienes los que mostraban en las grandes celebraciones de la corte, o los que lucían cotidianamente por las callejuelas y paseos de la Villa del Manzanares bajo la atenta mirada de los curiosos viandantes. La ciudad se convertía, por tanto, en el escaparate perfecto de la ostentación, un escenario propicio para la transmisión del poder regio y nobiliario propio del barroco (Del Río Barredo, 2000: 15-16). Son numerosos los escritores de la época que hacen referencia a los vehículos, entre los que destacamos al insigne Lope de Vega quien, refiriéndose a la fiesta de Santiago «El Verde», nos traslada a la ribera del Manzanares donde se podían ver «tantos coches tan bizarros/tantos entoldados carros/tanta gallarda muger» que lo convertían en un lujoso lago (de Vega Carpio, 1620). Un escaparate de poder como el que reflejaron las numero-

¹ Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), mss. 2513, ff. 113v-114.

sas fiestas que se celebraban en la corte a lo largo del año. Así, con motivo de la jura del príncipe Felipe, futuro Felipe IV, en la noche del 13 de enero de 1608, se dejaron ver en el Alcázar madrileño 600 coches alumbrados con hachas (Alenda y Mira, 1903: 146). Por su parte, en 1612, con ocasión de las capitulaciones matrimoniales entre el príncipe Felipe y la princesa Isabel de Borbón se nos señala que:

La bizzarria Española por celebrar esta fiesta, y por la competencia de la gala se estremò este dia, saliendo los Grandes, Titulos y Cavalleros a porfia, con los mayores, y mas ricos bordados que se [h]an visto; las gualdrapas de lo mismo, en estremados cavallos, con muchas diferencias de libreas, y cada uno yva triunfando de la fiesta y de la gala, aviendo tanto que ver, que casi lo impidia el centellar de los diamantes, señalándose entre todos el Duque de Alva, Duque de Maqueda [...] Conde de Olivares [...] y otros muchos. Las calles desde el Prado, hasta Palacio estavan tan llenas de gente, en ventanas, puertas y plaças, que no se podia romper (Anónimo, 1612: s/f).

Las capitulaciones dieron lugar al casamiento en 1615. Entre los coches que recorrieron las calles de Madrid durante estas fiestas se encontraba el del duque de Lerma «bordado todo de torçales de oro grueso los mastiles de plata, tirado de seys cavallos» que creemos puede corresponder al vehículo que realizó el maestro Francisco Daza, encargo al que haremos referencia más adelante (Mantuano, 1618: 154). Como último ejemplo, Almansa y Mendoza, con motivo de las capitulaciones celebradas en 1624 entre María de Guzmán, hija del conde-duque de Olivares, y Ramiro Pérez de Guzmán, marqués de Toral, nos señala que hubo «una inundacion de carrozas y sillas de las Señoras, y señores, y universalmente de la Corte» (Almansa y Mendoza, 1624: 327).

Por tanto, agolpados en los principales caminos y calles de la villa, los vehículos de tiro eran los protagonistas cotidianos de un Madrid abarrotado de gente y cubierto de polvo. El crujir de la madera y el movimiento de las ruedas estaba presente en bautizos, entradas de reyes, bodas, funerales y fiestas religiosas. Una realidad cotidiana, la de la manifestación pública de la nobleza, que puede apreciarse en numerosas pinturas como la atribuida a Jan van Kessel III, localizada en el Museo Thyssen-Bornemisza, en la que se nos ofrece una vista de la Carrera de San Jerónimo y el Paseo del Prado. Si bien su cronología es de finales del siglo XVII, nos permite observar a la perfección esa «bizzarria» de las grandes celebraciones a la que se hacía referencia en la cita anterior. Entre un sinfín de personajes y edificios destaca una larga fila de carrozas engalanadas, probablemente formando parte de un cortejo (Imagen 1).

Imagen 1.
Jan van Kessel III (atribución). Vista de la Carrera de San Jerónimo
y el Paseo del Prado con cortejo de Carrozas. 1686

Fuente: Museo Thyssen-Bornemisza[©]



Tanto las carrozas como los coches tuvieron gran presencia en los inventarios de los nobles, pues se trataba de objetos de lujo y poder (Sempere y Guarinos, 1788: 86). Como prueba de ello, en las arras que entregó Enrique de Guzmán, II conde de Olivares a su futura esposa María Pimentel en 1576, se apunta una carroza y un coche «nuevo aforrado en carmesi con fluecos y franjas de oro y clavazon dorada»². Asimismo, en 1646, al pequeño Gaspar Felípez de Guzmán, nieto del conde-duque de Olivares, se le dejó en herencia un coche con dos mulas y un caballo³.

Sin embargo, estas estructuras no solo fueron simples vehículos que trasladaban a sus dueños mientras mostraban sus galas, pues en su interior transcurrían acontecimientos cotidianos que nos permiten conocer mejor la sociedad del momento. Fueron testigos de las pasiones clandestinas como Quevedo así escribió, señalando que en estas carrozas rebosaban prostitutas «dueñas», «De todo un barrio cada coche lleno/ Señoría, y limas por regalo» (Quevedo, 1877: 112). De la misma manera fueron el escenario de acontecimientos trágicos como el acaecido en agosto de 1622, en el que el conde de Villamediana encontró la muerte en su coche mientras paseaba junto a Luis de Haro por la calle Mayor (Rosales, 1964: 55). Algunos años después, en 1642, el conde-duque de Olivares sufrió un intento de asesinato

² Archivo Histórico Provincial de Madrid (en adelante AHPM), prot. 273, f. 365. Documento dado a conocer por Herrera García (1990).

³ AHPM, prot. 6234, f. 220.

cuando en el trayecto de Molina de Aragón (Guadalajara) a la corte, una bala «hirio en la cara a un enano que iba allí que llaman el primo, i alcanco algo al secretario Carnero, aunque no de peligro». Pellicer de Ossau y Tovar, nos dice, además, que «la Vala o Taco dio en una Barra del coche, hacia la parte de la Proa, i rompio la Barra»⁴. Por último, y no menos reseñable, el mismo Gaspar de Guzmán, fue víctima, en 1643, de una violenta situación cuando, al exiliarse de la corte camino a Loeches, varios jóvenes descargaron «una tempestad de piedras» a un carro que creían era del noble⁵. Estos últimos sucesos nos permiten comprobar la visión que se tenía de los coches como un elemento unido intrínsecamente a su dueño y, por tanto, una seña de identidad.

La masiva presencia de vehículos llevó a que la situación se volviera estresante para los viandantes y ya, en la época de Felipe II, se estableció un límite en la cantidad de carros que se debían poseer, así como en el número de caballos que podían llevar (Sempere y Guarinos, 1788: 87-88). En 1611, a la vista de que el problema era de difícil solución, se promulgó una nueva pragmática que exigía la expedición de una licencia por parte del Consejo de Castilla para realizar nuevos coches, así como una lista de los que ya se habían adquirido y paseaban por las callejuelas (Aranda Doncel, 2019: 136). A pesar de ello, Luis Quiñones de Benavente, en su entremés *El casamiento de la calle Mayor con el Prado Viejo*, critica la abusiva presencia de coches que circulaban por las calles pues, la Puerta del Sol, un lugar para el paseo, se vuelve «puerta cerrada» por la «multitud de cocheros» (Quiñones de Benavente, 1872: 279). Más explícito se muestra Góngora quien, en uno de sus sonetos, identifica Madrid como el Infierno, un lugar donde las «Carrozas y lacayos, pages cientos» forman parte del día a día (Góngora, 1654: 37). Una presencia que no solo entorpecería el tráfico, sino que, como escribe la condesa d'Aulnoy en 1679 «el vaivén de los coches arroja el fango de los baches á los transeuntes» (D'Aulnoy, 1891: 95). En definitiva, no se podía poner fin a un problema que era, en cierta medida, un mal necesario. Quedaba claro que la posesión de vehículos suponía seguir las normas que regulaban la cultura material nobiliaria de la época donde primaba la visibilidad. Así, localizamos varios documentos en los que queda patente que, a pesar de las críticas que este asunto suscitaba, no parecía complicado conseguir licencias para tener coche y viajar en él, aunque, en principio, se expedían conforme a ley del momento. En 1611, El I conde de Luque, recibió el permiso de Felipe III para «andar en coche de dos

⁴ BNE, mss. 7693, f. 110.

⁵ BNE, mss. 9954, f. 124v.

Cavallos con las limitaciones de la premática»⁶. Por su parte, Antonio López de Ledesma, caballero de la Orden de Santiago, pidió permiso en 1621 para poder pasear en coche por Madrid, aceptándose el mismo, siempre que se respetasen «las limitaciones y condiciones contenidas y espressadas En la Pragmatica que El Rei mi padre [...] mando»⁷. Sin embargo, siempre había personalidades que, por su estatus, conseguían esquivar la ley. Cabe destacar el caso de Rodrigo Calderón quien, en 1616, recibirá desde Nápoles «otto Cavalli», los cuales había pedido dos años antes e irían destinados a los numerosos coches que poseía (Martín González, 1988: 291). A pesar de ello, y desde el punto de vista legal, la pragmática anterior no solo siguió vigente durante el reinado de Felipe «El Grande», sino que se amplió con otra de 1628 en la que no se permitirá circular con «coches de rua assi de dos como de quattro o seis mulas», disposición, esta última, no contenida en la legislación de 1611, pues se permitía que pudieran «caminar todos en coche de mulas qualquier camino»⁸. De nuevo, ajustarse a la norma dependía del poder de la persona pues, tan solo ocho años después de este último decreto, el conde-duque de Olivares, con ocasión de la inauguración de una de las fuentes de su villa de Loeches, llegó a esta población madrileña «habiendo tenido a su servicio ochenta mulas; porque iban tres coches de á seis y había otras tantas en la parada»⁹.

Sin embargo, no solo importaba la cantidad sino también la calidad y, en esto último, tenían mucho que ver los artífices que construían y decoraban estas carrocerías que llenaron de color las calles de Madrid, el escenario del poder de la Monarquía Hispánica.

2. UN BREVE ESTADO DE LA CUESTIÓN

Son significativas las investigaciones que se han llevado a cabo acerca de la importancia de los carruajes en la España del siglo XVII. Antes de abordar este epígrafe, nos gustaría apuntar que, según Covarrubias, no hay diferencia entre un coche y una carroza. De hecho, define coche como «carro cubierto, y adornado de quatro ruedas, que le tiran cavallos ô mulas, como carroza» (Covarrubias, 1674: 150). Por ello, en el conjunto del trabajo los trataremos de forma similar. Ya en 1788, Sempere y Guarinos traslada la idea de los carruajes como instrumento de distinción social en su obra sobre la historia del lujo. En ella remarca el importan-

⁶ Archivo Histórico de la Nobleza (en adelante AHNOB), Luque, C.1, D.85-86, s/f.

⁷ AHNOB, Luque, C. 306, D.76, s/f.

⁸ AHNOB, Frías, C.87, D.6, f. 392.

⁹ BNE, mss. 18447, f. 80v.

te papel de los vehículos en la cultura material de la alta aristocracia castellana, además de ofrecer datos imprescindibles sobre la reglamentación y restricción del uso de carros desde la época de Felipe II a los que se ha hecho referencia anteriormente (Sempere y Guarinos, 1788). En cuanto a la historiografía contemporánea, entre las primeras referencias tenemos la de Luis Soler quien, en 1952, publica una monografía sobre la historia del coche. A lo que a nuestro estudio concierne, es muy interesante el epígrafe dedicado al vehículo en la Edad Moderna, época en la que evolucionarán a estructuras más ligeras, pero de gran elegancia, imprescindibles en el día cotidiano de la alta sociedad madrileña (Soler, 1952). Trabajos imprescindibles son, además, los de Alfonso de Carlos Peña, quien realiza una pequeña síntesis sobre la historia del carruaje, y el de Isabel Turmo, que pone el énfasis en la construcción de estas estructuras, ambas investigaciones publicadas en *Reales Sitios: Revista de Patrimonio Nacional* (De Carlos, 1967: 78-86; Turmo, 1967: 33-40). Varias décadas después, en 1984, Domínguez Ortiz señala la influencia que tuvieron los carruajes en el ámbito económico, urbano y artístico como elemento básico en el progreso social (Domínguez Ortiz, 1984: 35-40). A finales de los años 80, López Castán realiza un artículo sobre la construcción de carruajes y el gremio de los maestros de hacer coches en el Madrid del siglo XVIII en el que pone de relieve la importancia de esta industria en la corte durante la Edad Moderna (López Castán, 1986: 99-118). Un trabajo que, tiempo después, amplió en su tesis doctoral. Si bien sobrepasa los límites de nuestro estudio, en ella ofrece numerosa información sobre la realización de los coches y carrozas, su decoración interior y el nombre de algunos maestros de la Villa del Manzanares (López Castán, 1989).

Las principales aportaciones a este campo de estudio por parte de la historiografía contemporánea se han centrado en poner en relieve el uso de los carruajes como un medio de representación y legitimación de una clase social, en este caso de la nobleza. En este sentido, el siglo XX ofreció nuevas aportaciones como la monografía sobre el *carruaje en España*, publicada en 2005 y coordinada por Eduardo Galán Domingo.

En este volumen encontramos numerosos trabajos como el de Silvana Bessone, quien subrayó la dificultad de abordar la diferencia entre los distintos tipos de vehículos —principalmente coches y carrozas— debido a la escasa atención que se ha prestado a los aspectos más técnicos (Bessone, 2005: 96). Especial interés para nosotros tiene el escrito de López Álvarez, uno de los grandes especialistas del tema. Para el autor, el uso de vehículos era imprescindible en la nobleza si se aspiraba a hacer visible su riqueza y poder ante la sociedad. Asimismo, realiza una síntesis de los oficios relacionados con la construcción y decoración de los coches como los maestros que diseñaban dichas estructuras, los tapice-

ros o los pintores. Entre los primeros cabría destacar a Juan Dáquez, maestro de la época de Felipe III (López Álvarez, 2005: 122, 130, 145 y 146), haciendo visible a un artífice que, de forma habitual, forma parte de un grupo que ha quedado en segundo plano para los historiadores del arte.

Son varias las aportaciones de López Álvarez, aunque nos gustaría destacar su libro monográfico, resultado de su tesis doctoral (2004), publicado en 2007. Pionero en este campo, en él realiza una profunda investigación sobre el papel que los coches, carrozas y sillas de mano tuvieron a la hora de crear el escenario de poder de los Austrias. Un estudio que aporta numerosa documentación inédita y que se sustenta, además, con fuentes literarias de la época. En definitiva, se trata de una consulta imprescindible para todos aquellos investigadores que quieran abordar este campo (López Álvarez, 2004: 2007). Un trabajo que se ha visto ampliado en sucesivas publicaciones posteriores, entre la que cabe destacar la de 2023 en la que aborda el uso del coche entre la élite urbana, así como las ventajas y los inconvenientes que eso produjo, no solo en Madrid, sino también en otras ciudades como Sevilla (López Álvarez, 2023: 57-68).

En los últimos años, las publicaciones han ampliado la perspectiva más allá de la Villa del Manzanares, abarcando lugares como Badajoz (Montero Montero, 2013: 149-161), Córdoba (Aranda Doncel, 2019: 135-188) o Zamora (Lorenzo Pinar, Samaniego Hidalgo y Almaraz Vázquez, 2020: 168-181). Asimismo, cabe señalar las aportaciones de Recio Mir sobre los vehículos en el continente americano, y cuya función de distinción social siguió las mismas pautas que en Europa (Recio Mir, 2015: 515-543; 2021: 195-215).

Pues bien, a pesar del impulso que durante las últimas décadas ha tenido el estudio de los vehículos en la Edad Moderna, especialmente en Madrid, consideramos que no se ha prestado la suficiente atención a los documentos sobre la construcción y decoración de los coches de la nobleza. Asimismo, al ser considerados secundarios por la historiografía contemporánea, han sido escasas las menciones a los artífices y decoradores de estas carrocerías. Por tanto, con este artículo queremos hacer hincapié en la función de los carruajes como instrumento de poder para los nobles del siglo XVII a través de los encargos que estos hacían. Para ello, nos basaremos en las numerosas noticias documentales que hemos localizado en el Archivo Histórico Provincial de Madrid (AHPM), antiguo Archivo de Protocolos, sobre la construcción de vehículos en el Madrid de la primera mitad del siglo XVII, así como sobre algunos de sus maestros. Queremos aclarar que, si bien muchas de estas escrituras se publican por primera vez, su referencia ha sido tomada de los cua-

dernos de Alejandro Martín, libros manuscritos de referencia donde se recopilan algunos documentos depositados en el archivo. Analizaremos, por tanto, algunos contratos de coches y carrozas que miembros de la nobleza encargan a destacados artífices que están trabajando en la Villa del Manzanares entre 1607 y 1643, años que corresponden con parte de los reinados de Felipe III y Felipe IV.

3. CONSTRUCCIÓN DE COCHES Y CARROZAS: CONDICIONES Y ALGUNOS MAESTROS DESTACADOS

En 1606, y tras cinco años en los que la corte se trasladó a Valladolid, se decidió asentarla definitivamente en Madrid (Belloso Martín, 2022: 69). La villa recuperó el esplendor de antaño y volvía a convertirse en el escaparate de la Monarquía de los Habsburgo y de la nobleza castellana. Era el momento oportuno de continuar la transformación de la urbe para dicho objetivo, por lo que se construyeron nuevos edificios y se llevaron a cabo puntuales reformas urbanísticas que embellecieron sus plazas y sus calles (Del Río Barredo, 2000: 214-224).

Un escenario barroco con un bonito decorado en el que no podían faltar los actores que, como señala Luis Vélez de Guevara, eran los «coches, carroças, y literas, y sillas, y Cavalleros a cavallo, y tanta diversidad y hermosuras, y de galas, que parecia que se havian soltado Abril y Mayo, y desatado las Estrellas» (Vélez de Guevara, 1641: 92-93). Aunque con fuertes inconvenientes, mencionados anteriormente, el uso del coche era una seña de identidad y así lo expresa Luis Brochero diciendo que «conviene por el adorno de las Ciudades, porque en fin es esta la ostentacion de su opulencia, la prueba de su grandeza, y el principal ornato de sus calles, y conviene tambien para el lustre de los Magistrados y de nobles» (Brochero, 1626: 5). Sin embargo, el lujo que irradiaban los vehículos contrastaba con la opacidad de todos aquellos oficios que se encargaban de dar color a la ciudad con aquellas estructuras de ruedas. Con el objetivo de continuar esta investigación, ampliando la nómina de los maestros de carrocería, vamos a llevar a cabo una primera aproximación que permita conocer mejor a estos artífices, así como las condiciones de construcción de los vehículos y algunos de sus principales clientes, la mayoría pertenecientes a la nobleza.

En la plaza de Herradores, a escasos metros de la Plaza Mayor y del antiguo Alcázar, vivía Pedro de Pierres Borgoñón, maestro de hacer coches de Felipe III. Disponemos de escasa información sobre su vida, más allá de que era hijo de Pedro Borgoñón, del que aprendería el oficio, pues tenemos constancia que este último ocupó el puesto de maestro de guarne-

cer coches durante la época de Felipe II (Martínez Millán y Fernández Conti, 2005: 538). Su actividad en la corte fue muy prolífica y debió de crear un taller, pues, en 1607, aceptó como aprendiz a Alonso Sánchez «por tiempo y espacio de tres añ[o]s E medio»¹⁰. Trabajó para importantes miembros de la nobleza como el marqués de Poza (López Álvarez, 2004: 190) o el de Almazán, quien le encargaría la construcción de dos coches en abril de 1610¹¹. Francisco Hurtado de Mendoza y Cárdenas, II marqués de Almazán, llegó a ostentar el título de virrey de Cataluña, por lo que se trataba de una personalidad destacada en el organigrama cortesano. Tal y como se puede comprobar en el Archivo de la Corona de Aragón, será nombrado virrey en 1610¹². No obstante, debido a una enfermedad que le produjo fuertes episodios de fiebres, este nombramiento no se va a hacer efectivo hasta junio de 1611, puesto en el que permanecerá hasta 1615 (Pérez-Bustamante, 1993: 77).

Es más que probable que el encargo de este coche pueda deberse a su inminente marcha a tierras de la Corona de Aragón. Recordemos que la figura del virrey era un apéndice del rey en los territorios donde gobernaba (Aranza López, 2025: 38), por lo que querría presentarse de forma ostentosa y acorde a tan alto grado. Pedro Pierres se obliga a hacer dos coches, uno de «terciopelo negro por dentro» y otro de «cordovanes açules leonados que su ex[celenci]a mandare». Ambos se encontraban guarnecidos de pasamanos y pequeños clavos llamados tachuelas —uno doradas y el segundo de «yerro pabonadas con sus respaldos—». Por la descripción, sabemos que el de terciopelo tenía «ocho cortinas de Damasco negro Guarneçidas con sus franjones a dos hilos y alamares de oro y seda con sus dos Goteras a la redonda una de terciopelo y otra de vaquetones con su franjon». Tanto fuera como dentro estaba cubierto de «vaqueta negra de flandes muy buena y sin pedaços». En su interior se colocaría un pesebrón —«assiento baxo en el coche para estender las piernas. Dixose assi por la semejança del pessebre que està hondo» (Covarrubias, 1671: 141)—, que se completaría con dos almohadones y bollones —clavos grandes— en los respaldos. Por su parte, el coche descrito con cordobanes solo tenía dos cortinas de damasco azul o negro, con franjas y alamares, completándose su interior con un pesebrón, en este caso de nogal, y dos arquillas. Pedro Pierres se encargaba, además, de pagar a otros maestros, así como de comprar materiales para aderezar los carros. De esta manera lo hizo con el cerrajero Francisco Fernández en

¹⁰ AHPM, prot. 3335, s/f.

¹¹ AHPM, prot. 3431, ff. 676-678.

¹² Archivo de la Corona de Aragón, Consejo de Aragón, leg. 0031, nº. 138-139, s/f.

1613 a quien abonó 479 reales por, entre otras cosas, la realización de varias abrazaderas, guardapolvos y cubos¹³.

Podemos asegurar que Pedro Pierres fue uno de los maestros de carrocerías más solicitados de la corte, pues recibió encargos por parte de importantes miembros de la nobleza como el V conde de Fuensalida. Para él realiza, en 1608, un coche «de madera de Alamo negro de quatro ruedas» cuyo interior debía estar guarnecido con pasamanos y tachuelas doradas «a fuego y bullones q[ue] han de ser mill y qui[nient]os y las tachuelas an de ser treçe mill [...] tres almoadones de d[ic]ho terciopelo Verde con Una arquilla dentro del d[ic]ho coche en la delantera y los d[ic]hos almohadones con sus çenefas». Un vehículo que debía tener tres cortinas, todas ellas de paño verde «fino de borgoña», y por el que recibiría 3800 reales¹⁴. A los duques de Alba les volvió a tapizar su coche, pues en un documento de 1612, el maestro les reclama el pago de 7407 reales por la compra de varias piezas de tafetán¹⁵. También recibió encargos de consejeros destacados como es el caso de Tomás de Angulo, quien en octubre de 1613 le manda hacer un coche «de madera de alamo negro seco con su pesebron de nogal», todo ello «por de dentro en vaquetas leonadas de moscovia lisas con sus pasamanos y fundas de seda de gante de la color que se me pidiere». Se especifica que estaría con «encerado afforado en paño excepto el texado de yladillo» y tendría tres cortinas a juego con paños. Por este trabajo Pedro Pierres recibiría 4802 reales¹⁶.

Como ya se ha apuntado, sabemos que vivía en la casa familiar de la plaza de Herradores (Imagen 2), uno de los espacios más céntricos de la villa en donde, además, se podían alquilar sillas de manos y coches por todos aquellos transeúntes que lo deseaban (De Répide, 1971: 304-305; Lozón Urueña, 2004: 82). Por un documento fechado en 1624, sabemos que esta casa había pertenecido a su padre, el también maestro de carrocería Pedro Borgoñón. Es posible que en ella viviese, además, su hermano Pedro Pablo Pierres, del cual desconocemos su oficio. Decimos esto porque, en 1624, tras la muerte de nuestro protagonista, este hermano y sus hijos —María y Juan—, alquilaron el inmueble y, por ello, se reunieron para hacer las cuentas de «los alquileres que [h]an Rentado las cassas»¹⁷.

¹³ AHPM, prot. 2730, f. 183.

¹⁴ AHPM, prot. 24847, ff. 225-226v.

¹⁵ AHPM, prot. 2730, ff. 588-589v.

¹⁶ AHPM, prot. 2943, ff. 380-381v.

¹⁷ AHPM, prot. 3476, ff. 625-628.

Imagen 2.
Plaza de los Herradores, Madrid
Fuente: autoría propia



Algunos años antes, el 5 de octubre de 1618, Pedro Pierres dictó su testamento en el que dejaba establecido que debían enterrarlo en la parroquia de Santiago, el mismo lugar donde se ubicaban las sepulturas de sus suegros¹⁸. Entre otras cláusulas, destacamos la que obligaba a dar el dinero que se debía al que había sido su aprendiz, Alonso Sánchez, que seguía trabajando con Pierres en su taller, así como la de la paga de la fianza para que su hermano pudiese salir de la cárcel.

La estela familiar parece continuar, pues, en 1633, nos encontramos a Antonio Pierres realizando «cuatro Carrozas de damasco y Cordoban berdes [...] todos los yerros negros» para el rey Felipe IV por las que recibe 18000 reales¹⁹. Desconocemos si se trata de otro hijo, un sobrino o de un nieto, ya que en el testamento no hemos visto ninguna referencia a su parentesco. En el mismo documento sobre este encargo, se nos señala que es vecino de la «plazuela del principe desquilache en Cassas de don j[ua]n de Luxan» sin aportar ningún

¹⁸ AHPM, prot. 4901, ff. 377-383.

¹⁹ AHPM, prot. 6516, ff. 137-137v.

dato más. En todo caso, nos encontramos ante una importante saga familiar que, por el momento, y a la espera de nuevas noticias, sabemos que trabajó durante los últimos años del siglo XVI y la primera mitad del XVII.

Igual de importante fue Francisco Daza, maestro carroceros cuya actividad se desarrolló durante los reinados de Felipe III y Felipe IV. Al contrario que el anterior artífice, es frecuente ver su nombre en distintos estudios. Esto se debe a que su figura está asociada al todopoderoso duque de Lerma, pues para el valido realizó uno de los coches más lujosos de los que había en las «Jornadas de Francia», celebradas en 1615 con motivo de las bodas reales cruzadas entre el príncipe Felipe e Isabel de Borbón, y el rey Luis XIII y Ana de Austria (Matilla Tascón, 1987: 253). Asimismo, trabajó para el concejo de Madrid, pues realizó un carro que transportaba en procesión el arca con el cuerpo de san Isidro con motivo de su canonización en 1620 (Mora Palazón, 2018: 238), así como la construcción de varios vehículos para recoger las basuras de las calles de la villa (Pinto Crespo, Gili Ruiz y Velasco Medina, 2016: 34).

Francisco Daza vivía en la calle de la Magdalena, frontero a la casa de Miguel de Cervantes (Pellicer, 1800: 245). Un inmueble que compartía con su esposa María de Aragón, con la cual estaba comprometido desde 1607, tal y como se puede comprobar a través de la escritura de dote de María, redactada en agosto de ese mismo año²⁰. Sin embargo, para 1619, tenemos constancia que cambió de residencia, pues, con motivo de un encargo por parte de Juan Rivera y Silva, canónigo de Toledo, se nos señala que es vecino de la calle de la Espada, cercana a la actual plaza de Tirso de Molina en el barrio de Lavapiés²¹. Podemos fijar el momento de mayor actividad del maestro entre 1615 y 1620, una horquilla cronológica marcada por acontecimientos muy importantes para la Historia de España en general y de Madrid en particular. Como ya hemos comentado anteriormente, en 1615 se llevan a cabo las dobles bodas entre España y Francia, una oportunidad en la que los monarcas españoles y sus cortesanos tenían que manifestar su poder ante los reyes galos (Bueno Blanco, 2021: 65).

Este matrimonio trascendental conllevó un importante trabajo para los maestros de carrocería pues tenemos constancias de numerosos encargos. Así, el V conde de Orgaz, Esteban Hurtado de Mendoza y Guzmán, contrató con Francisco Daza la construcción de un «coche accarrocado q[ue] quepan ocho perssonas de a una [...] sus cortinas que [h]an de ser seis

²⁰ AHPM, prot. 3755, ff. 1053-1057v.

²¹ AHPM, prot. 4015, ff. 1477-1478v.

de la propia media Grana». El interior, de baqueta con telas de color carmesí y leonada, se completaría con una arquilla. Por último, la cornisa estaría decorada «con sus fluecos y por encima al acabar passamanos»²². Pero, sin duda, el encargo más importante sería el que recibió del duque de Lerma, para quien construyó un «coche Rico bordado y dos carros largos» por un valor de 13000 reales²³. A la par que se llevó a cabo el contrato con Francisco Daza, Pedro Polanco de la Cruz y Urbano Baraone, se comprometían a «dorar toda la madera del juego Del coche rrico a su rruedas como bigas cabeças estixeras bollas lança y toda la demas madera el oro bruñido y el oro de las ruedas de oro mate»²⁴.

En el Archivo Histórico Provincial de Madrid hemos encontrado documentos de otro maestro de carrocería con el apellido Daza, en este caso Alonso. Su actividad es posterior a la de Francisco, pues tenemos constancia del compromiso de hacer un coche para el V marqués de Cañete en 1634. Sin poder contrastarlo documentalmente por el momento, parece lógico suponer que se trata de un familiar cercano. Nos inclinamos a pensar que pudiera ser un sobrino o nieto, ya que, en agosto de 1638, el curador que se encarga de sus cuentas tras la muerte Francisco Daza nos señala que su esposa María de Aragón, se ocupó de los bienes tras la muerte de su hijo, aunque tenía dos hijas más que dejó por herederas «Agustina y Bernarda daca»²⁵. Del mismo modo, se nos señalan algunos de los bienes que poseía, los cuales montaron un total de 924236 maravedíes. Entre ellos destacamos:

Dos bueltas de cordones de oro [h]echura de portugal=Una firmeca de oro=quatro sortixas=unas arracadas de oro guarnecidas con sus lacadas de alcovar=Un Retablito de S[an]ta teresa guarnecido de oro=Un jarro salero, salbilla y barquillo=y tres cucharas, tres tenedores y dos biullas todo ello de pl[at]a²⁶.

Por último, nos gustaría hacer referencia a Pedro Zancajo, otro maestro que ha pasado desapercibido por parte de la historiografía a pesar de su importante actividad en la corte durante las primeras décadas del siglo XVII. Al igual que los artífices anteriores, fueron los nobles y consejeros los que se interesaron por sus servicios, entre los que señalamos al licenciado Vázquez, Oidor del Consejo de Hacienda, quien le pidió realizar un coche de dos

²² AHPM, prot. 3591, ff. 427-428v.

²³ AHPM, prot. 1868, f. 353. Este encargo ha sido referenciado en López Álvarez, 2004: 115.

²⁴ AHPM, prot. 1868, f. 352.

²⁵ AHPM, prot. 6119, ff. 167-167v.

²⁶ AHPM, prot. 6119, ff. 171-180.

caballos²⁷, o al conde de Castilnovo. En este último caso, Pedro Zancajo se obligó a hacer una carroza de nogal con tres asientos «anchos y sus cueros de vaca el qual a de ir clavado con chaflanes dorados»²⁸. Pero, sin duda, entre los encargos más destacados se encuentra el de Ruy Gómez de Silva Mendoza y de la Cerda, III duque de Pastrana, y el de Alonso Luzón, caballero de la Orden de Santiago (1610).

En relación con el primero, debemos señalar que su presencia en las fiestas de la corte era frecuente, tal y como se atestigua mediante las noticias manuscritas de la época²⁹. Creemos que el encargo de este vehículo pudo estar condicionado por la jura del príncipe Felipe (1608), ya que su construcción se llevó a cabo unos meses antes de la misma. De esta manera, uno de los linajes más importantes de la nobleza castellana, luciría una carroza acorde a su rango. No era la única que tenía, pues se especifica que debe ser con «el tamaño bullo y forma de la q[ue] tiene», motivo por el que no se especifican las condiciones de forma detallada, salvo que sea de madera y tenga cortinas. El duque de Pastrana pagará a Zancajo un monto total de 1800 reales, una cantidad elevada, por lo que la estructura debió de ser muy llamativa³⁰. Por su parte, Alonso Luzón, pertenecía a una familia profundamente arraigada en Madrid, pues tenemos constancia de su asentamiento desde, al menos, comienzos del siglo XV (Castellanos Oñate, 2017: 153 y 157). Como heredero de tan insigne estirpe, era lógico que quisiera mantener su estatus entre los miembros de la aristocracia, más teniendo en cuenta que con el establecimiento de la corte, estas familias locales se vieron, en muchos casos, desplazadas a un segundo plano en favor de otras más destacadas. Una de las formas más comunes para hacerse visible era, precisamente, pasear por las calles montado en un vehículo. En octubre de 1610, Pedro Zancajo se compromete a realizarle un coche «mediano de pesebron que el pesebron sea de nogal y la madera de la caja de alamo negro muy seca y limpia. Con quatro Ruedas con toda su clavazon muy bien Acavado»³¹. El interior debía ser de cuero carmesí de «moscobia, oloroso y pasamanos de seda Verde con clavazon de Tachuelas y bollones dorados». Se completaría con cortinas «de paño Verde muy bueno con sus fluecos de seda verde con quatro ojales cada una», así como numerosos almohadones,

²⁷ AHPM, prot. 4281, f. 157.

²⁸ AHPM, prot. 3593, ff. 1241-1257v.

²⁹ BNE, mss. 1764, ff. 186v-189v.

³⁰ AHPM, prot. 1668, ff. 176-177v.

³¹ AHPM, prot. 2779, ff. 620-622v.

también de seda. Alonso Luzón pagó al maestro algo más de 2000 reales por dicho vehículo, el cual debía estar terminado en menos de un mes.

Pedro Zancajo seguirá activo gran parte de la primera mitad del siglo XVII, otorgando testamento el 19 de septiembre de 1643³². En él indica que quiere ser enterrado en el convento de San Norberto, fundado en el siglo XVII por la orden premonstratense (Díaz Moreno, 1994: 270). Este conjunto religioso se encontraba muy cerca de la casa del maestro, sita en la calle de los Convalecientes de San Bernardo³³. La lectura de esta escritura nos deja, además, algunos datos interesantes pues, en el momento de la redacción del documento, el marqués de Leganés, uno de los nobles más importantes del momento, primo hermano del conde-duque de Olivares, le debía 400 reales por la realización de varios «coches y carrozas», hecho que nos permite hablar de un maestro muy apreciado en el círculo de la nobleza castellana. Asimismo, dejó dinero a algunas instituciones religiosas como a la madrileña parroquia de san Martín, en la actualidad en la calle del Desengaño pero que en origen se situaba frente al monasterio de las Descalzas Reales (Fernández García, 2004: 15).

Esta es, tan solo, una pequeña nómina de los maestros carroceros que trabajaron en la corte durante la primera mitad del siglo XVII, cuyos nombres, aún hoy, siguen ocultos entre legajos. Con este trabajo hemos querido mostrar algunos documentos sobre las condiciones de construcción y decoración de vehículos en la Villa del Manzanares durante los reinados de Felipe III y Felipe IV que son, tan solo una pequeña muestra, de la importante información que todavía guardan los archivos. Unas estructuras que paseaban por sus callejuelas, legitimando el poder y la riqueza de aquellos que iban en su interior. Asimismo, nos parecía interesante otorgar protagonismo a algunos de los muchos artífices de estos coches y carrozas que hicieron posible que la urbe se llenase de color y movimiento, aunque también de ruido y tráfico.

4. BIBLIOGRAFÍA

ALEDA Y MIRA, Jenaro (1903): *Relaciones de solemnidades y fiestas públicas de España*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

ALMANSA Y MENDOZA, Andrés de (1624): *Capitulaciones de los señores Marqueses de Toral, y boda del señor Condestable de Castilla, mascara y acompañamiento de su Magestad*, Madrid.

³² AHPM, prot. 4385, ff. 454-455v.

³³ AHPM, prot. 1342, s/f. El maestro confirma que vive en la calle de los Convalecientes al firmar un documento en el que exige al mercader Pedro Vázquez que le pague los 852 reales que le debe por unas baquetas (25 de octubre de 1614).

ANÓNIMO (1612): *Relacion verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Vme-na, y capitulaciones entre España, y Francia*, Madrid.

ARANDA DONCEL, Juan (2019): «Coches y ostentación en la Córdoba de los siglos XVII y XVI-II», en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *Movilidad cortesana y distinción: coches, tiros y caballos*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, pp. 135-188.

ARANZA LÓPEZ, José Javier (2025): «“De la Majestad son copias los virreyes”. Armendáriz, alter ego del rey en la cultura visual virreinal», *Fronteras de la Historia*, 30, pp. 24-52.

ATIENZA LÓPEZ, Ángela (2008): *Tiempo de conventos. Una historia social de las fundaciones en la España Moderna*, Madrid, Marcial Pons.

BELLOSO MARTÍN, Carlos (2022): «Valladolid, corazón del imperio y centro político de la corte», en Carlos Belloso Martín (ed.), *La corte en Valladolid*, Valladolid, Universidad Europea Miguel de Cervantes, pp. 15-75.

BESSONE, Silvana (2005): «El camino hacia el carruaje», en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, FCC, pp. 96-101.

BUENO BLANCO, Álvaro (2021): «Propaganda monárquica española en las relaciones de sucesos: las bodas hispano-francesas de 1615», *Libros de la corte*, 22, pp. 46-69.

BROCHERO, Luis (1626): *Discurso problemático del uso de los coches en que se proponen las conveniencias, que tienen, y los inconvenientes que causan*, Sevilla, Simón Fajardo.

CASTELLANOS OÑATE, José Manuel (2017): *40 linajes madrileños*, Madrid, Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía.

D'AULNOY, Condesa (1891): *Relación que hizo de su viaje por España la señora condesa d'Aulnoy*, Madrid, Juan Jiménez.

DE CARLOS PEÑA, Alfonso (1967): «Breve historia del carruaje», *Reales Sitios: Revista de Patrimonio Nacional*, 13, pp. 78-86.

DE COVARRUBIAS Y OROZCO, Sebastián (1674): *Parte primera del Tesoro de la Lengua Castellana o española*, Madrid.

DE GÓNGORA, Luis (1654): *Todas las obras de don Luis de Gongora en varios poemas recogidos por don Gonzalo de Hozes y Cordova, natural de la ciudad de Cordova. Dedicadas a don Luis Muriel Salcedo y Valdivieso, Cavallero de la Orden de Alcantara*, Madrid, Imprenta Real.

DE QUEVEDO VILLEGAS, Francisco (1877): *Obras de don Francisco de Quevedo Villegas. Poesías. Colección ordenada y corregida por don Florencio Janer. Tomo tercero*, Madrid, M. Rivadeneyra.

DE VEGA Y CARPIO, Félix (1620): *Santiago el Verde*, Madrid.

DE RÉPIDE, Pedro (1971): *Las calles de Madrid*, Madrid, Afrodísio Aguado.

DEL RÍO BARREDO, María José (2000): «La ciudad como corte: la construcción de una capital ceremonial (Madrid, 1590-1630)», en Florencia Sevilla y Manuel Alvar (eds.), *Actas del XIII Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas: Madrid, 6-11 de julio de 1998. Tomo IV. Historia y sociedad. Literatura comparada y otros estudios*, Madrid, Castalia, pp. 214-224.

DÍAZ MORENO, Félix (1994): «Un edificio del Madrid monumental desaparecido. La iglesia de San Norberto, vulgo de los mostenses», en VV.AA., *Congreso Nacional. Madrid en el contexto hispánico desde la época de los descubrimientos*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, pp. 269-282.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio (1984): «Los primeros coches de caballos en España», *Historia* 16, 95, pp. 35-40.

FERNÁNDEZ GARCÍA, Matías (2004): *Parroquias madrileñas de San Martín y San Pedro el Real. Algunos personajes de sus archivos*, Madrid, Caparrós Editoriales.

LÓPEZ CASTÁN, Ángel (1986): «La construcción de carruajes y el gremio de maestros de coches de la Corte durante el siglo XVIII», *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, 23, pp. 99-118.

LÓPEZ CASTÁN, Ángel (1989): *Los gremios artísticos de Madrid en el siglo XVIII y primer tercio del siglo XIX: oficios de la madera, textil y piel*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro (2004): *Poder, lujo y conflicto: coches, carrozas y sillas de manos en la corte de los Austrias, 1550-1700*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.

LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro (2005): «Vehículos representativos en la monarquía hispana de los siglos XVI y XVII», en Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España*, Madrid, FCC, pp. 120-149.

LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro (2007): *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*, Madrid, Polifemo.

LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro (2023): «“Porque tener hambre y coche, no es hambre, sino co-chambre”. Coches, carrozas y sillas de mano. Objetos de lujo y símbolo de prestigio en el Siglo de Oro», en Isabel María Rodríguez Marcos (ed.), *En movimiento. Vehículos y carruajes de Patrimonio Nacional*, Madrid, Patrimonio Nacional, pp. 57-68.

LORENZO PINAR, Francisco, SAMANIEGO HIDALGO, Santiago y ALMARAZ VÁZQUEZ, Pilar (2020): «Propietarios de carruajes en Zamora durante la Edad Moderna», *Studia Zamorensia*, 19, pp. 167-181.

LOZÓN URUEÑA, Ignacio (2004): *Madrid, capital y corte. Usos, costumbres y mentalidades en el siglo XVII*, Madrid, Consejería de Educación.

MANTUANO, Pedro (1618): *Casamientos de España y Francia y Viaje del duque de Lerma llevando a la Reyna Christianissima Doña Ana de Austria al passo de Beoba y trayendo a la Princesa de Asturias nuestra señora*, Madrid.

MATILLA TASCÓN, Antonio (1987): *Catálogo de documentos notariales de nobles*, Madrid, Ediciones Hidalguía.

MORA PALAZÓN, Alfonso (2018): «Las celebraciones por la canonización de san Isidro en la Plaza Mayor», *Instituto de Estudios Madrileños*, 47, pp. 219-249.

MARTÍN GONZÁLEZ, Juan José (1988): «Bienes artísticos de Don Rodrigo Calderón», *BSAA*, 54, pp. 267-308.

MORÁN TURINA, José Miguel y CHECA CREMADES, Fernando (1985): *El coleccionismo en España: de la cámara de maravillas a la galería de pinturas*, Madrid, Cátedra.

MARTÍNEZ MILLÁN, José, FERNÁNDEZ CONTI, Santiago, y et. al. (2005): «Oficiales, ordenanzas y etiquetas», en José Martínez Millán y Santiago Fernández Conti (dirs), *La monarquía de Felipe II: la casa del rey*, vol. II, Madrid, Fundación MAPFRE.

MONTERO MONTERO, Pedro (2013): «Vivir la fiesta sobre ruedas: Carrozas, cacharros y otros artilugios rodantes en las fiestas de Badajoz», *Boletín de la Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes*, 21, pp. 149-161.

DEL RÍO BARREDO, María José (2000): *Madrid, Urbs Regia: la capital ceremonial de la Monarquía Católica*, Madrid, Marcial Pons.

HERRERA GARCÍA, Antonio (1990): *El estado de Olivares. origen, formación y desarrollo con los tres primeros condes (1535-1645)*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla.

PINTO CRESPO, Virgilio, GILI RUIZ, Rafael y VELASCO MEDINA, Fernando (2016): *Historia del saneamiento de Madrid. Proyecto de investigación, marzo 2012-diciembre 2014*, Madrid, Fundación Canal de Isabel II y UAM Ediciones.

PELLICER, Juan Antonio (1800): *Vida de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, Gabriel de Sancha.

PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio (1993): «Virreialització i castellanització de la lloctinència del Principat de Catalunya (segles XVI i XVII)», *Pedralbes*, 13, pp. 75-94.

QUIÑONES DE BENAVENTE, Luis (1872): *Colección de piezas dramáticas: entremeses, loas y jácaras escritas por el licenciado Luis Quiñones de Benavente; y sacadas de varias publicaciones o de manuscritos recientemente allegados, por Cayetano Rosell*, Madrid, Librería de los Bibliófilos.

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

RECIO MIR, Álvaro (2021): «Apuntes para la historia de los carruajes y otros vehículos representativos en el virreinato de Nueva Granada», *Fronteras de la Historia*, 2/26, pp. 194-215.

ROSALES, Dámaso (1964): *Pasión y muerte del conde de Villamediana*, Madrid, Real Academia Española.

SEMPERE Y GUARINOS, Juan (1788): *Historia del Luxo, y de las leyes suntuarias de España*, Madrid.

SOLER, Luis (1952): *Historia del Coche*, Madrid, Ediciones Cigüeña.

TURMO, Isabel (1967): «Construcción de carruaje», *Reales Sitios: Revista de Patrimonio Nacional*, 13, pp. 33-40.

VÉLEZ DE GUEVARA, Luis (1641): *El Diablo Cojuelo*. Madrid, Imprenta del Reyno.