

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo IX



CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1973

S U M A R I O

EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Páginas

Actividades del Instituto de Estudios Madrileños durante el año 1972, por <i>Francisco Arquero Soria</i>	9
---	---

E S T U D I O S

El plano de Juan Gómez de Mora de la Plaza Mayor de Madrid en 1636, por <i>Antonio Bonet Correa</i>	15
Documentos para la biografía de Juan Gómez de Mora, por <i>Mercedes Agulló y Cobo</i>	55
La calle de Atocha, por <i>Carmen Rubio Pardos</i>	81
La Ermita y el Cerrillo de San Blas, por <i>María del Carmen Simón Palmer</i>	117
Más documentos sobre impresores y libreros madrileños de los siglos XVI y XVII (continuación), por <i>Mercedes Agulló y Cobo</i>	127
La Capilla de la Concepción del Colegio Imperial, por <i>Ramón Ezquerria Abadía</i>	173
Enterramiento del cardenal Granvela, en 1586, por <i>Florentino Zamora Lucas</i>	225
Un retablo documentado de Alonso Carbonel en la iglesia parroquial de Santa María Magdalena de Getafe, 1612-1618, por <i>María del Pilar Corella Suárez</i>	231
La descripción de «S. Lorenzo el Real de la Victoria» del Escorial por Lorenzo Van der Hamen (1620), por <i>Gregorio de Andrés</i>	251
La Galera o Cárcel de mujeres de Madrid a comienzos del siglo XVIII, por <i>Antonio Domínguez Ortiz</i>	277
La construcción del Palacio de Liria, por <i>José Manuel Pita Andrade</i>	287
Los Reales Estudios de San Isidro: nuevas noticias, por <i>José Simón Díaz</i>	323
Problemas del transporte madrileño en el siglo XVIII, por <i>Francisco Aguilar Pinal</i>	341
Notas geográfico-históricas de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el siglo XVIII (continuación), por <i>Fernando Jiménez de Gregorio</i>	357

	<u>Páginas</u>
Vanidad y temor en una actitud de Moratin, por <i>Joaquín de Entrambasaguas</i> ...	387
La Sociedad Económica Matritense y la promoción de la Sociedad Patriótica de Jerez de la Frontera, por <i>Manuel Ruiz Lagos</i>	401
Una mujer cirujano en tiempos de Carlos IV: Victoria de Félix, por <i>Paula de Demerson</i>	415
Límites del Barrio de Argüelles. Su evolución, por <i>Maria Eulalia Ruiz Palomeque</i> .	427
Don Francisco Coello en la Sociedad Geográfica de Madrid, por <i>José Gómez Pérez</i> .	437
Mapas y Planos de Madrid y su provincia editados o impresos por el Instituto Geográfico. Cien años de labor cartográfica, por <i>José María Sanz García</i>	449
Notas adicionales acerca de los leones del Palacio de las Cortes, por <i>Enrique Pardo Canalís</i>	499
Vicisitudes políticas de una estatua: el «Carlos V» de León Leoni, por <i>Manuel Espadas Burgos</i>	503
Un ensayo de formación humana y social en la escuela, por <i>Antonio Aparisi Mocholí</i>	511

MEMORIAS Y RECURSOS

Diario de un estudiante del Instituto de San Isidro (1920-1921), por <i>José Gavira Martín</i> . Advertencia preliminar, edición y notas por <i>Ramón Ezquerro Abadía</i> .	521
---	-----

SEMBLANZAS DE MADRILEÑISTAS ILUSTRES

El actor madrileño don Enrique Chicote, por <i>José Subirá</i>	617
Conversación con Subirá, por <i>Leonardo Romero Tobar</i>	631

SEMINARIO DE TOPONIMIA URBANA

Las calles de Madrid en 1624, por <i>José del Corral</i>	643
---	-----

BIBLIOGRAFIA

Madrid en los libros, por <i>Juan Sampelayo</i>	691
Bibliografía artística madrileña (1971-1972), por <i>María Luz Rokiski Lázaro</i>	697

PROBLEMAS DEL TRANSPORTE MADRILEÑO EN EL SIGLO XVIII

POR FRANCISCO AGUILAR PIÑAL

Madrid comenzó a tener problemas de tráfico cuando la tentación del lujo fue invadiendo capas sociales de extracción burguesa, deseosas de borrar con su potencial económico los estrictos límites que hasta entonces habían mantenido en España la separación total por imperativos de sangre. Entonces empezó a sentirse más vivamente la incomodidad y el peligro que suponían para la capital, en creciente desarrollo, el aumento incontenible de los coches y la progresiva conquista de las calles por la «insolencia» de los cocheros. Esto ocurría ya a mediados del siglo XVIII, fecha de la que arrancan muchos de los problemas que afectaron después a nuestra patria. Son los preparativos para el despegue hacia la modernidad.

Como apunta un autor, dos circunstancias fuerzan a los españoles pudientes a tener coche: «Una práctica, el lastimoso estado de las calles... El barro, los cantos de las piedras puestas boca arriba, los cerdos de San Antón hozando, los desperdicios tirados de una ventana al grito de ¡agua va!, todo deja al infeliz transeúnte en condiciones absolutamente reñidas con la postura y presentación natural en un baile o en una reunión cualquiera. Pero hay otra circunstancia moral que pesa más en el ánimo del aristócrata —y del que quiere parecerlo, se podría decir—. Y es la necesidad social de distinguirse del pueblo por pasar metido en su cárcel bambolean-te, teniendo entre él y el mundo la pared divisoria de una ventanilla a través de la cual se puede saludar a los amigos»¹.

Quisiera estudiar aquí brevemente tres aspectos del problema que me parecen suficientes para «revivir» aquellos días, en que el transporte urbano comenzó a hacerse dueño y señor de la Villa y Corte.

¹ FERNANDO DÍAZ PLAJA: *La vida española en el siglo XVIII*, Barcelona, 1946, pág. 177.

I. El tráfico urbano

Oigamos, primero, las palabras del siempre curioso y atinado P. Sarmiento, cuando comenta: «Después que en Madrid se introdujo la poltronería de los coches y que impunemente se tolera el uso de ellos a todo saltimbanqui y empuercatintas, ni hay caballos ni caballeros, sino devoción y perspectiva. Hace muchos años que conozco a Madrid. Y cada día oigo más repetidas las quejas de que hay mucha peste de coches, y que ayer no había la quinta parte.»

Ante esta evidente proliferación de transportes privados, y para evitarla en lo sucesivo, «algunos proponen —señala el benedictino— el que se eche tributo sobre los coches. Yo digo que los que por su jerarquía pueden tener coche no deben pagar tributo, y que los que no le deben tener, no se les debe permitir, aunque paguen tributo. Es falsa política tolerar el fausto, el vicio, el daño de tercero, la incomodidad de la sociedad humana, a trueque de un tributo. Las desgracias que cada día suceden en Madrid con tanta multitud de coches, y que son casi inevitables, ¿se podrán remediar o evitar con un tributo?»²

Parte el P. Sarmiento en estas consideraciones de una concepción estamental de la sociedad, que era precisamente la que entraba en período de profunda crisis, para dar origen a la sociedad moderna. El empuje de los de abajo no se hacía sentir sólo en los deseos de saber, poder y riqueza, sino también en la manifestación externa de estas conquistas sociales, tendentes a la igualación de los derechos humanos y a la libertad para defenderlos. No sólo estas ideas, sino también en gran medida la expansión económica estaban en desacuerdo con la tesis del benedictino. El progreso material —y aun el ideológico— era imparable y el Gobierno se limitaría a tomar medidas ordenadoras en el primero, conducentes a respaldar las exigencias del bien público.

El mismo Sarmiento nos habla de algunas de ellas: «Es justísima la ley de Madrid que en Semana Santa, el día del Corpus y cuando hay algún paseo Real, no anden coches, por el grande concurso de gentes en las calles, y porque serán inevitables las desgracias. Es muy piadosa la providencia y muy conforme a la sociedad humana que cuando en alguna calle hay algún enfermo en peligro, se pongan vallas en las bocacalles para que no puedan pasar coches ni carros, cuyo insufrible ruido atormenta al pobre moribundo.»

² Biblioteca Nacional, Mss. 20.396, pág. 265. Copia de Pedro Franco Dávila. He modernizado la ortografía.

Estas leyes, como es lógico, afectan a todos, grandes y pequeños; y lo mismo va a ocurrir en las que se dicten a continuación, aunque veremos con qué pobres resultados. Quedaban ya lejos aquellas órdenes del siglo anterior por las que se limitaba el privilegio de tener coche en la Corte³. Ahora, en el reinado de Carlos III, las prohibiciones y limitaciones se dirigirán, primordialmente, a facilitar la vida ciudadana y a continuar defendiendo la salud pública. Digo continuar, porque las órdenes se iban renovando con repetida periodicidad desde hacía más de un siglo. Había también contaminación del aire ciudadano, como hoy, pero de origen lógicamente diverso. La tracción animal no producía emisión de carburantes, pero sí contribuía a la rareza del ambiente con sus inevitables malos olores. Al fin y al cabo, era energía animal que ensuciaba las calles con sus inevitables «desperdicios». Pero nadie paraba mientes en ello. Había, incluso quien defendía los beneficiosos efectos de esta atmósfera enrarecida.

Eran otros, sin embargo, los daños que, por más evidentes, se intentaban atajar con órdenes y pragmáticas. El más escandaloso y frecuente, los atropellos de pacíficos peatones, por la excesiva velocidad de los coches y la anarquía de la circulación. Al menos en veinte ocasiones se habían repetido las órdenes, entre 1650 y 1750, de no uncir a los coches particulares más de cuatro mulas en el recinto de la urbe. Las denuncias de atropellos se sucedían a diario, sin encontrar eco positivo ni en amos ni en criados, que, al pescante, eran víctimas, ya en aquel tiempo, de ese peligroso complejo de superioridad de tan nefastas consecuencias para el indefenso viandante.

Partiremos para nuestro estudio del edicto del 9 de junio de 1774, fijado en las plazas, plazuelas y puertas de la Corte, por el que se pretendía hacer frente al exceso de velocidad y a la falta de control de las bestias de tiro. Ordenaba en él la Sala de Alcaldes de Casa y Corte que «ningún cochero se separe del coche, mulas o caballos, siempre que estén parados y sin sus dueños dentro, en las calles, plazuelas, paseos y demás sitios de esta Corte, ni cuando van a las cocheras a sacarlos o encerrarlos dejen ir solo al ganado, y no corran con él... y también que los dueños de las calesinas de alquiler vayan precisamente asidos del freno del caballo; y lo mismo los mozos de los particulares; y los panaderos, tahoneros, arrieros, yeseros, cascajeros, trajineros con caballerías o carros, galeras y carromatos, y pasajeros que van montados, conduzcan sus ganados a paso regular». La multa impuesta en la primera infracción sería de veinte ducados, «aplicada la tercera parte al

³ AHN: Sala de Alcaldes de Casa y Corte. Se conservan expedientes de este tema desde 1611 a 1691.

denunciador o ministros de la Sala por quien sean aprehendidos». Las otras dos partes se destinaban a los pobres de la Cárcel Real.

El edicto se repite casi idéntico en febrero de 1782, añadiendo a la multa seis meses de trabajos forzados «en las obras públicas del Prado». Tres años después, en enero de 1785, se reconoce en otro bando que los edictos anteriores no han sido eficientes, sino que «continúan aún con mayor exceso, experimentándose los muchos atropellos, heridas y otros daños que diariamente ocasiona esta inobediencia y abuso de correr por las calles». Las penas se agravan: al cochero, castigo de «vergüenza pública», y al dueño, si fuere dentro del coche, pérdida de coche y mulas en caso de atropello. También se le impone una sanción de doscientos ducados si el cochero —contra lo establecido— es menor de diecisiete años.

En Consejo pleno del 4 de marzo de este año se ve una carta de Florida-Blanca a Campomanes, escrita en estos términos: «El Rey ha llegado a entender que la insolencia de los cocheros y la falta de cordura y juicio de algunos de sus amos ocasiona muchas desgracias y perjuicios, no sólo en la Corte, sino también en las demás ciudades y pueblos del Reino, y en los paseos y caminos públicos, atropellando con los coches a los ciudadanos, arrieros, trajineros y caminantes, con inhumanidad, injusticia y escándalo, maltratando además a sus recuas y bestias de carga, y constituyendo a sus dueños algunas veces en pobreza, por privarles de los medios honestos de que se valía para atender a la manutención de sus familias... y deseando S. M. remediar tan graves excesos y desórdenes se ha servido de resolver que, teniendo el Consejo presente lo que mandó S. M. con motivo de los atropellamientos de coches en la Corte, arregle con la mayor brevedad una Cédula, providenciando lo conveniente en el asunto por lo respectivo a las demás ciudades y pueblos del Reino, comprendiendo en ella los caminos públicos y demás tránsitos comunes, e imponiendo las penas correspondientes...»

El Consejo decide pedir informe a las Chancillerías de Granada y Valladolid, que redactan con urgencia. El 17 de marzo contesta la capital castellana con reflexiones muy sensatas. Acoge con agrado las penas impuestas en Madrid a consecuencia de los atropellos y pide mayor severidad para los cocheros. Los defectos más comunes de éstos, causa ordinaria de los accidentes, son analizados con dureza. Primero, la embriaguez, delito para el que solicita quince días de castigo en las obras municipales o una semana de cárcel; y, si reincide, que se le prive del ejercicio de su profesión. En segundo lugar, denuncia como causa frecuente la «ostentación de su habilidad», usando sin necesidad del látigo, aun en calles estrechas, con perjuicio de los peatones. En tercer puesto, pone de manifiesto el amor propio y la soberbia

de los más, que hacen competencia con sus compañeros por las calles, adelantando peligrosamente o negándose a ceder el paso, ocasionando enfrentamientos violentos, a los que muchas veces no son ajenos los dueños del coche. Así había ocurrido dos años atrás en el ruidoso pleito sostenido entre los Condes de Mora y Benalúa, por un lance de este tipo en la calle Preciados⁴. Señala prudentemente, además, la Chancillería de Valladolid que las ciudades deberían contribuir al mejoramiento del tráfico urbano teniendo limpias y desembarazadas las calles de más tránsito.

Por lo que a Granada respecta, hace atinadas observaciones sobre la carga y descarga, indicando que los coches «no puedan pararse en las calles y sitios, de suerte que incomoden el paso de otro y de las personas que transitan, más tiempo que el preciso para cargar o descargar, retirándolos luego donde no cause estorbo». En otro lugar se refiere al aparcamiento con estas palabras: «Que no se dejen los coches y demás carruajes sin las bestias de uso en las calles públicas, y sólo de día en las plazuelas grandes, y de noche los encierren en los parajes destinados.» También trata de los «encuentros» en vías estrechas, los cuales «verificándose por algún accidente no previsto, ceje inmediatamente el que logre ventaja de sitio y proporción de salida, sin distinción de clases, condiciones y sexos... evitando entre sí toda diferencia y etiqueta, pues debe entenderse que el acto de cejar es sólo efecto de obediencia a los superiores mandatos y a las más finas reglas de urbanidad y política, que deben brillar en las personas de primer orden con particularidad»⁵.

Ya en abril de 1770 el Conde de Aranda había expuesto al Rey los daños que el incumplimiento de las repetidas órdenes ocasionaba en el tráfico madrileño. Se formó entonces una Junta especial de consejeros, que emitió su informe en 1773. Otro aspecto del problema vino a incidir entonces en la normativa legal del transporte. Aunque con algunos precedentes, hasta noviembre de 1785 no se fijaron edictos, que se leyeron «con trompetas y timbales por voz de pregonero público», especialmente en la Puerta de Guadalajara, «donde está el público trato y comercio de los mercaderes». La orden prohibía de nuevo, pero esta vez con mayor solemnidad, el uso de más de dos mulas o caballos en los coches dentro de la capital, quedando exceptuadas «mis casas y Sitios Reales, los coches de tráfico y caminos, llevando casaquillas cortas los cocheros». Su finalidad era más económica que de tráfico urbano, ya que se pretendía salvaguardar la ganadería nacional:

⁴ AHN: Sala de Alcaldes, año 1786, fols. 589 y 1787, fol. 307.

⁵ AHN: *Consejos*, leg. 1284 (10).

el artículo tercero estipulaba que al cabo de dos años todos los caballos de tiro deberían ser españoles, con prohibición de importarlos. Por idéntico motivo quedaban prohibidas las corridas de toros.

Todo ello era, no obstante, papel mojado. Para un observador imparcial resulta incomprensible que un Gobierno como el de Carlos III, que tantas muestras de autoridad estaba dando en otros terrenos, resultase incapaz de controlar el problema de los coches. Habrá que pensar, sin duda, en la secreta oposición de los mismos que aclamaban las órdenes y aun las redactaban, por afectar tan de cerca a su dignidad y vanidosas demostraciones de lujo y alcurnia ante la sociedad. A esta hipótesis habría que añadir los obstáculos que, para el cumplimiento de su deber, encontrarían los escasos ministros de la justicia ante la calidad social de los infractores.

La evidencia de esta situación viene confirmada por las afirmaciones de los mismos bandos, en los que puede leerse que «las repetidas providencias que se han dado, dirigidas a evitar las desgracias ocasionadas del mal uso que de los coches y mulas hacen los cocheros en esta Corte, no han sido suficientes a contenerlos, sino que lo continúan aún con mayor exceso». Así reza, por ejemplo, el fechado el 4 de mayo de 1787. Si los amos, como parece, no eran del todo ajenos a este «mal uso» de sus criados, habría que preguntarse si en la España del antiguo régimen no harían depender muchos «señores» parte de su prestigio social de esta «insolencia» de sus cocheros.

Un hecho fortuito, ocurrido al mes siguiente de este último bando, provoca una nueva y directa intervención del monarca. Así explica el suceso Floridablanca en carta a Campomanes, el 11 de junio: «El día 3, a las ocho y media de la noche, se dio cuenta al Alcalde don Pedro Flores Manzano de que en la casilla de los guardas que está a la entrada del Puente de Segovia se hallaba un hombre expirando, de resultas de haberle cogido un coche.» El agonizante dijo llamarse José Huerta, de estado casado, que vivía en la calle de San Antón. En su declaración hizo constar que « viniendo por la pradera de San Isidro le atropelló un coche que venía corriendo, con seis mulas, pasándole las ruedas por encima del cuerpo, sin haber podido identificar al dueño ni las libreas de los cocheros ».

Añade Floridablanca que S. M. «no lo pudo oír sin conmovirse y enternecerse su corazón paternal, viendo los daños que causan la falta de cuidado y la insolencia de los cocheros, la inconsideración de los amos que se la permite, y la inobservancia de las leyes, pragmáticas y bandos de buen gobierno». La medida más radical tomada en esta ocasión fue la de establecer, como providencia general, que los coches de viaje con seis mulas tuviesen

su punto de partida a 325 varas fuera de las puertas de Madrid, sin permitirles bajo ningún pretexto la entrada en la Villa.

Con inusitada rapidez, desoyendo incluso los consejos del corregidor Armona, se encarga al arquitecto Juan de Villanueva que estudie la instalación de estas obligadas señales en todos los caminos de acceso a la capital.

El día 23 quedó cumplida la orden, con estacas provisionales de madera de color verde, mientras se hacían las definitivas de piedra. Al día siguiente se publicó el bando correspondiente. Las señalizaciones quedaron como sigue:

1. Fuera de la Puerta de S. Vicente, por el camino de la Florida y el Pardo, «antes de la casa de las vacas».
2. En el Puente de Segovia: a) Por el camino de Castilla, «antes de la puerta de la Casa de Campo». b) Por el camino de Alcorcón y Extremadura, «frente del tejado llamado del Angel».
3. En el Puente de Toledo: a) «Desde su salida, por el camino de los Caramancheles, más arriba de la arca del agua y ermita de S. Dámaso.» b) «Por el camino Real de Toledo y Leganés, en el cerrillo, a poca distancia del puentecillo, sobre el primer arroyo.» c) «Por el camino de Aranjuez, a alguna distancia del otro puentecillo sobre el propio arroyo.»
4. En los pórticos de Embajadores y Valencia, «por los caminos que se dirigen al Paseo de las Delicias, se han fijado otras dos estacas, próximas al fin de las bardas de la Fábrica del salitre».
5. Fuera de la Puerta de Atocha: a) «Más abajo de la plaza y mayor anchura del paseo, apartada un corto trecho de la entrada de la calle de Arboles habilitada para los carruajes.» b) En el Camino de Vallecas (Puerta de la Campanilla) «más allá de la esquina de la huerta del convento de Atocha y casilla de guarda».
6. Fuera de la Puerta de Alcalá, «por el nuevo camino Real, pasada la plaza circular, casi frente de la puerta de los jardines del Real Sitio del Buen Retiro».
7. En la de Recoletos, «por el camino que conduce a la Fuente Castellana, al comedio de las tapias de la huerta de Loinaz».
8. Fuera de la Santa Bárbara, «poco antes de dar fin a las tapias de dicha huerta, por otro camino de la Fuente Castellana, Chanmartín (sic.), Maudes y Hortaleza».
9. Por el paseo de Chambería y camino de Foncarral, «pasada la casa de los tapices, frente de las Heras».

10. En la Puerta de los Pozos, «por el ramal de camino que se dirige al de Foncarral, antes de concluirse las bardas de la Fábrica de los salitres».

11. En la Puerta de Foncarral, «frente de una casa de labranza situada en el alto». En el portillo de Guardias de Corps «no se ha colocado por no concurrir éste a otro que a la Ronda y Basureros».

12. En el camino de S. Bernardino, «más arriba de la entrada y descenso del camino de los harineros»⁶.

Concluye el informe del arquitecto Villanueva indicando que «toda la Ronda y paseos bajos quedan incluidos en este circuito, menos toda la parte que da vuelta a los jardines del Retiro, la mayor parte del Paseo de las Delicias, orilla del canal y un buen trozo de la cuesta de los arrieros, por lo que entiendo debería expresarse tal vez la inclusión de estos pedazos de caminos, para evitar dudas en lo sucesivo»⁷.

Cumplióse, sin duda, la orden, pero los excesos del tráfico no menguaron el trágico balance de accidentes. Uno de los primeros actos del nuevo Rey, Carlos IV, fue un bando de 21 de febrero de 1789, en el que se reiteraban las normas establecidas y se imponían las consabidas penalizaciones. En agosto de este año, a petición fiscal, se anuncia que «a los cocheros que corrieren, galoparen o trotaren apresuradamente por las calles de la Corte, se les imponga por primera vez quince días de trabajos forzosos en el Prado», además de los diez ducados de multa; pena que sería duplicada en la segunda ocasión y aumentada hasta seis meses en la tercera. Se añadía una cláusula de cierto interés, ya que, a partir de esta fecha, en cualquier infracción de las normas de tráfico «se pierde todo fuero, sin excepción de alguno, por privilegiado que sea, pudiendo los alguaciles y demás ministros de justicia prender a los contraventores en el mismo acto». A los cocheros se les quitarían las libreas que vistiesen en ese momento, exceptuándose los de las Reales Caballerizas»⁸.

A esta excepción vino a sumarse años después la conseguida por el omnipotente Príncipe de la Paz, a quien, para asombro y envidia de toda la aristocracia cortesana, le fue concedido por R. O. en 1798 el poder pasear por Madrid en coche tirado por seis mulas, privilegio no compartido legalmente por nadie, y que pudiera superar con facilidad —al menos en la mente popular— a todos los honores y títulos concedidos hasta entonces al favorito⁹.

⁶ Véase sobre Puertas de Madrid el excelente estudio de MIGUEL MOLINA CAMPUZANO: *Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII*, Madrid, 1960, págs. 659-663.

⁷ AHN: *Consejos*, leg. 1033 (5).

⁸ AHN: *Consejos*, leg. 1284 (14).

⁹ AHN: Sala de Alcaldes, 1798, fol. 75.

II. Los primeros taxis

Los coches de alquiler no eran novedad alguna en la España del siglo XVIII. Cualquier particular podía disponer de ellos para hacer un viaje, celebrar un festejo o en ocasión similar. Pero lo que sí es absolutamente novedoso en la época de Carlos IV es la instalación en la Villa y Corte del primer servicio de coches con «parada» propia que, a imitación de Francia, ofrecían sus servicios por horas o trayectos. En rigor, no se les podría llamar «taxis» al no disponer del actual taxímetro, pero sí se puede hacer en forma figurada, como un claro precedente de este insustituible servicio público en cualquier gran capital moderna.

En el Archivo Histórico Nacional se conserva la solicitud presentada el 17 de agosto de 1792 con este objeto. El expediente está encabezado por el siguiente título: «Plan que D. Francisco Tolosa, vecino de esta Villa, presenta a S. M. para el establecimiento de unos coches a modo de los que llaman en Francia y otras partes *Fiacres*, para el servicio del público de Madrid»¹⁰. El plan fue aprobado en todas sus partes, sin modificación alguna, por R. C. del 14 de septiembre. Veamos sus pormenores.

1. El nuevo servicio público se llamaba *Coches diligentes de Madrid*. Constaba, en principio, de una docena de vehículos, todos nuevos y de idénticas características de fabricación y color, que permitían distinguirlos con facilidad. «La caja y juego a la inglesa, pero sin muelles y sí con garruchones y sopandas largas, para un mejor movimiento y solidez». Los colores elegidos fueron: el verde para la caja, el limón para el juego, y el negro para el hierro. En el respaldo exterior llevaba cada coche su número correspondiente, en color blanco, «para que en todo caso se pueda saber cuál fuere el responsable de algún acaecimiento». La tracción era de dos mulas, yendo los cocheros en el pescante con librea, casaca y calzón verde, chaleco, collarín y vuelta plateada, con botones de metal dorado. Las guarniciones y demás accesorios se procuraba fuesen decentes, «a fin de que el público se halle bien servido».

2. Se establecieron tres «paradas» en otras tantas plazuelas del centro: Cebada, Santo Domingo y Puerta del Sol, quedando estacionados cuatro coches en cada una, con un horario fijo. En primavera y verano, de 7 a 1 por las mañanas, y de 3 a 11 por las tardes. En otoño e invierno, de 8 a 1 y de 3 a 12. Se exceptuaban los días de corrida de toros, «que estarán a las dos de la tarde para mayor comodidad del público, quedando a su arbitrio poder reforzar una plazuela más que otra, según la experiencia del tráfico»¹¹.

¹⁰ AHN: *Consejos*, leg. 1388 (1).

¹¹ Por primera vez, creo, se usa esta palabra en el sentido moderno. De origen italia-

Igualmente se destinaba un incremento del servicio a las puertas de los teatros, volatines y conciertos, estacionándolos en los mismos lugares destinados a los coches particulares.

3. Los servicios se pagaban por viajes y por horas, no por días, a razón de cuatro reales de vellón el viaje, por tiempo máximo de tres cuartos de hora, «pues en este tiempo puede muy bien atravesar la Villa de parte a parte». La hora de alquiler se fijaba en seis reales, con posibilidad de realizar varios viajes. Desde el anochecer hasta la terminación del servicio había que abonar otros dos reales suplementarios. «Las horas o viajes —dice el Plan— se han de contar desde que se toma el coche, por sí o por criado, y finaliza en el punto que despiden al coche, con tal de que no exceda de una hora.» A mediodía, en la hora del descanso, cabía la posibilidad de alquilar otros coches de repuesto.

4. Los coches eran de cuatro cómodos asientos, no permitiéndose la entrada a más de cuatro personas, pero sí llevar a la zaga uno o dos criados. No se ponía más reparo, en la admisión de viajeros, que la indecencia y la suciedad. Estaban prohibidos los trajes de «carboneros, aceiteros, tocineros y otros de esta naturaleza», aunque no se les impedía la entrada a estos trabajadores «siempre que vayan con trajes limpios». Tampoco se permitía llevar en los coches pasajeros enfermos («a menos de no ser un caso fortuito»), borrachos o muertos. Expresamente estaba prohibido el uso de cortinas, persianas, celosías ni «cosa que pueda ocultar a los que vayan dentro». La democracia más liberal regía la contratación de los coches. Para evitar las contiendas estaba reglamentado que «la primacía o derecho la tiene el primero que toma con la mano la llave de la portezuela del coche, sin distinción de personas, y el cochero preferirá a este primero, sin que el interés u otros motivos abusivos les muevan».

5. En tres puntos extremos de Madrid se habilitaron otras tantas cocheras o almacenes, donde debían pernoctar obligatoriamente estos coches públicos. Allí se podía acudir en horas extraordinarias y casos de urgencia para alquilar alguno, a ocho reales la hora. En cada almacén, además de los coches y cocheros de repuesto, había un *sobrestante*, al cargo de sus respectivas cuadrillas. Durante el día estaba en la parada correspondiente, «con una lista rubricada con la fecha del día, donde anotará cada viaje». Al final

no, según COROMINAS, falta en los diccionarios de C. DE LAS CASAS, OUDIN y COVARRUBIAS. La recoge el *Diccionario de Autoridades* para expresar el sentido original de trasiego comercial, con estas palabras: «Comercio o trato, llevando o trahiendo de unas partes a otras las géneros y mercaderías para venderlas o cambiarlas.»

del mismo, el cochero daba cuenta al sobrestante de los incidentes y le entregaba los objetos perdidos o abandonados en los coches.

6. Estaba prohibido a los cocheros el pedir propina, «pero si le diesen algo —dice el plan— aunque fuesen sólo cuatro cuartos, no exigirán más, pues aun éstos serán voluntarios los pasajeros de darlos o no darlos, y dichos cocheros no podrán manifestar ningún resentimiento porque no les den nada». Estos coches, «que servirán al público de Madrid y trajinarán de una parte a otra de la Villa, no podrán de ningún modo correr ni galopar, siempre arreglados a las Reales Pragmáticas». Tampoco podían hacer viajes fuera de Madrid, «a menos que no sea para sus paseos», tomando como punto de referencia un cuarto de legua de las puertas de la Villa, citando como ejemplo: la huerta de los Cipreses, San Bernardino, Venta del Espíritu Santo, Fuente del Berro, Camino de las Delicias, San Isidro del Campo «y otros semejantes que se incluyen en los paseos de esta Corte, con la advertencia de que siempre que el coche salga de las puertas de Madrid para estos paseos deberá pagar ocho reales la hora».

7. No se admitían grandes paquetes en los coches, cofres, arcas, ni otras cosas de mucho peso, pero sí fardos manejables, «como telas de mercaderes, envoltorios de sastres, cajas o cestas ligeras, siempre que sean efectos limpios». Se prohibían terminantemente toda clase de verduras y alimentos.

Con estas condiciones se inauguró este servicio a fines de 1792, habiendo obtenido el promotor, Francisco Tolosa, un privilegio de explotación por espacio de diez años. Lo que no podía prever el animoso empresario es que a mitad de camino, las circunstancias económicas del país le iban a poner al borde de la quiebra.

En efecto, en julio de 1797 se ve obligado a solicitar un aumento en el coste de los alquileres, a razón de dos reales más por servicio. La petición va acompañada de un detallado estallido de gastos e ingresos, de no poco interés. Lo transcribo a continuación.

«Gastos efectuados por Francisco Tolosa en el negocio de coches»:

17 coches, a 11.000 reales cada uno	195.500 reales.
1 carro y dos juegos de ruedas de repuesto	8.997 »
28 troncos de guarniciones, a 700 reales cada uno	19.600 »
20 juegos de entremantas para los collerones, a 40 reales	800 »
18 fundas de pescante, a 300 reales	5.400 »
18 galgas, a 70 reales	1.260 »
38 mantas para mulas, a 90 reales	3.240 »
28 juegos de tirantes para las guarniciones	1.008 »
70 mulas, una con otra a 3.000 reales	210.000 »

Libreas con capotes para 18 cocheros	9.000	»
Vestidos con capotes para 9 mozos de mulas	3.240	»
Gastos de almacenes y otros varios	45.000	»

La suma total desembolsada ascendía, pues, a 503.045 reales. Y al cabo de cinco años, las pérdidas eran notorias. Así detalla el balance de los seis primeros meses de 1797:

«Relación de lo que han producido los coches en los primeros meses de 1797»:

Enero	32.049 reales.
Febrero	27.863 »
Marzo	25.434 »
Abril	24.261 »
Mayo	22.403 »
Junio	20.694 »

Total 152.706 reales.

Nótese cómo el uso de los coches, y la consiguiente recaudación, va disminuyendo conforme avanza el buen tiempo. De todas formas, un promedio de unos mil reales diarios no es ninguna cifra despreciable, y da una clara idea de la aceptación por parte del público madrileño de este moderno servicio. De otra parte, los gastos ocasionados en este tiempo no se cubrían, pese a todo, con los mencionados ingresos:

Sueldos al contador y administradores	8.838 reales.
» a cocheros y mozos	24.479 »
Herrador	8.340 »
Guarnicionero	5.063 »
Pintor	2.896 »
Herrero	16.319 »
Pasamanero	681 »
Oficiales de coches y maderas	17.525 »
Caballerizas	5.569 »
Vestuarios de mozos	1.525 »
Cebada	75.000 »
Paja	27.000 »
Verde	3.356 »
Mulas compradas por muerte de otras	13.610 »
Alquileres de cocheras y cuadras	9.156 »
Gastos del despacho	221 »

Total 219.580 reales.

Tolosa achaca esta pérdida de 66.874 reales al constante aumento de la paja y de la cebada, alimentos indispensables para las caballerías. La fanega

de cebada había subido en pocos años de 15 a 60 reales, y la paja, de 12 cuartos a 3 reales la arroba. Según sus cálculos, a fines del año 97 los gastos de cebada sumarían 115.000 reales más que en años anteriores, y los de paja más de 30.000. Ante razones tan fundadas, cuyas consecuencias estaban en el ánimo de todos, el Rey acepta la subida propuesta en diciembre de ese mismo año.

III. Los enlaces con los Reales Sitios

Otro capítulo interesante del transporte humano en la Corte de Carlos IV es el que se refiere a las comunicaciones de Madrid con los Sitios Reales, donde aquélla tenía su asiento en las diversas épocas del año. También por primera vez se establecen en este reinado las «líneas regulares» que servían de enlace entre la capital y la residencia del monarca.

A poco de instalado el servicio interior, otros dos vecinos de Madrid, Pablo Antonio Tarsis y Felipe Masi, comerciantes, piden la aprobación de un proyecto de coches «faetones»¹², que harían el servicio regular de Madrid a los Reales Sitios en menos tiempo que las «colleras» o coches de alquiler¹³. Según el expediente de aprobación, el tipo de coche faetón era de «figura y construcción de góndola», descubierto, con catorce asientos, tres en cada lateral y dos en cada uno de los testeros, más dos asientos en el pescante y otros dos a la zaga, para los criados. El tiro lo formaban seis mulas, más una de repuesto, en previsión de accidentes¹⁴.

Al principio, el servicio estaría cubierto por dos coches, que saldrían de Madrid y del Sitio Real a la misma hora, de 5 a 6 de la mañana en verano y de 7 a 8 en invierno, «aun en el caso de que no haya sujeto alguno que lo ocupe, de manera que todos los días se ha de verificar la salida respectiva de Madrid y del Real Sitio, a excepción de cuando la Corte se halle en San Ildefonso, que, por la distancia, será en días alternos». También se admitían viajeros durante el trayecto.

Cada uno de los pasajeros tenía derecho a llevar una maleta «vulgar» y debía tomar el billete con un día de antelación. Los precios de los asientos interiores se fijaban en 35 reales para los trayectos de Aranjuez y de El

¹² «Faetón», carruaje descubierto, con cuatro ruedas, alto y ligero. Nombre de origen mitológico, documentado por primera vez en TERREROS (1787) como de origen francés.

¹³ «Collera», pareja de mulas o caballos, y por extensión, el coche tirado por ellos. Procede el nombre del collar o yugo que uncía a los animales, y que a veces se adornaba profusamente. El *Diccionario de Autoridades* no incluye esta acepción, que aparece en los diccionarios posteriores de la Academia.

¹⁴ AHN: *Consejos*, leg. 1687 (1).

Escorial, en 55 reales para la Granja, y en 40 reales de San Ildefonso a El Escorial. Por los asientos exteriores se pagaría 10, 15 y 12 reales respectivamente.

Con la firma autorizada del Duque de Alcudia, concedió S. M. a los solicitantes privilegio por diez años, a partir del 8 de febrero de 1793. Pero el negocio no debió marchar todo lo bien que se esperaba, porque en julio del año siguiente, obligados en parte por las circunstancias económicas, se reducen a doce los asientos y se suben los precios: 40 reales costaría el billete de Aranjuez y de El Escorial, y 80 reales de San Ildefonso. Otra subida, a 50 y 100 reales, solicitada en 1797, es negada por el Rey, lo que ocasiona la quiebra final, después de nueve años de servicio, en 1802.

Otro emprendedor madrileño, Francisco Villagrasa, compra el total de los efectivos a bajo precio y decide intentar de nuevo la aventura. La solicitud de aprobación lleva la fecha del 9 de septiembre de 1803 y en ella se hace constar que, además de los faetones, se usarán faetoncillos, con media cabida. Los primeros serán «de la mejor construcción y solidez y hermosura», tirados por ocho mulas, para acelerar el viaje. El Consejo, desconfiando de la viabilidad de la empresa, pide a Villagrasa cierta garantía económica que le permita subsistir a las circunstancias adversas. Este manifiesta, con orgullo, que tiene dinero bastante y dos casas en Madrid, además de «un infinito número de alhajas preciosas del mayor valor». Y añade: «Soy solo, sin dependencia de otro alguno, dueño único de todos mis haberes.»

No obstante, el Consejo insiste en que debe depositar una fianza y bajar los precios propuestos, que el solicitante había fijado en 50 reales para los Sitios más próximos, y en 100 para la Granja. Contesta el interesado que en estas condiciones no puede arriesgar su dinero y el proyecto muere antes de nacer¹⁵.

Finalmente, creo que debo hacer mención del servicio que desde 1771 venía prestando la compañía de transportes fundada por el catalán Buena-ventura Roca, para unir la Corte con Barcelona y Cádiz. En la solicitud presentada hizo constar que «siendo el comercio y tráfico interior y exterior uno de los objetos que llevan la atención de V. M. y en que se ocupan sus celosos ministros, como que de él dimanar las riquezas de las Monarquías, es importantísimo, para que llegue a estado floreciente, que, así los patricios como los extranjeros, a quienes sus negocios o el gusto de viajar atraen a lo interior del Reino, hallen en sus marchas facilidad y comodidad. En las posadas y rutas de España se carece por lo común de uno y otro, por cuyo motivo sólo transitan a quienes les obliga la necesidad y por consiguiente

¹⁵ AHN: Id.

quedan los pueblos privados de las utilidades que les proporciona la abundancia de pasajeros»¹⁶.

Este servicio, que fue concedido con privilegio de veinticinco años, se atenía a las siguientes tarifas: Barcelona-Zaragoza, 204 reales. Barcelona-Madrid, 424 reales. Madrid-Andújar, 270 reales. Madrid-Cádiz, 530 reales. Este exceso en el precio de los viajes al sur queda justificado «por ser la carrera de Madrid a Cádiz mucho más penosa en tiempo de lluvia y más costosa que la de Barcelona-Madrid, por los precios más crecidos». Se tardaba de diez a once días en cada trayecto. Pero el tema, de indiscutible interés para la historia del «turismo» y de los transportes generales en nuestra patria, debe ser estudiado en relación con el de las posadas y hospedajes de carretera, por lo que desborda nuestro inicial propósito¹⁷.

¹⁶ AHN: *Consejos*, leg. 849 (7).

¹⁷ Se inician nuevos expedientes para la línea Barcelona-Madrid-Cádiz, en 1783, y para la de Bayona-Madrid en 1787 [AHN: *Consejos*, leg. 1002 (7)].

Sobre las posadas se puede encontrar un «plan general» de arreglo en 1803 (id., legajo 3235).