ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XXII

C. S. I. C.
1985
MADRID

ANALES DEL INSTITUTO
DE
ESTUDIOS MADRILEÑOS

Tomo XXII

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS
MADRID, 1985

SUMARIO

Páginas

ACTIVIDADES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Memoria de actividades del Instituto de Estudios Madrileños ... 9

Apuntes para una futura bibliografía del Instituto (continuación), por *M. P. J.* ... 15

ESTUDIOS

Arte

La colección de Platería del Museo parroquial de Santa Cruz de Madrid, por *José Manuel Cruz Valdovinos* ... 25

La proyección del Arte islámico en la arquitectura de nuestro primer renacimiento: El «estilo Cisneros», por *M. A. Castillo Oreja* ... 55

Juan de Herrera diseña el Puente sobre el Río Guadarrama, por *Luis Cervera Vera* ... 65

El Hermano Bautista y otros maestros en las obras de la Iglesia parroquial de Navalcarnero durante los siglos XVII y XVIII, por *María del Pilar Corella Suárez* ... 81

Proyectos de José del Olmo, Manuel del Olmo, Teodoro Ardemans, Felipe Sánchez, Juan de Morales y Francisco Ruiz para la Carnicería de Antón Martín, por *Elvira Villena Cortés* ... 97

Un desconocido en la Saga de los Salvador Carmona, por *Carmen Castañeda Vicente* ... 111

La arquitectura doméstica madrileña de la segunda mitad del siglo XVIII, por *Virginia Tovar Martín* ... 117

«El Desembarco de Fernando VII en el Puerto de Santa María», por José Aparicio, por *Enrique Pardo Canalís* ... 129

Notas para una historia de la Rejería Arquitectónica madrileña (II Parte). El siglo XIX, por *Fernando de Olaguer-Feliú y Alonso* ... 159

El Nuevo Monasterio de Santo Domingo El Real, por *Gloria Salterain Díez* ... 177

Derecho

Notas sobre el Fuero de Madrid, por *José Valverde Madrid* ... 187

Fiestas y Costumbres

Literatura y legislación sobre coches en el Madrid del siglo XVIII, por *Joaquín Alvarez Barrientos* 201

Toros en la proclamación de Carlos III, por *Francisco López Izquierdo* ... 225

Páginas

Geografía

Apunte geográfico-económico de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el año 1752, por *Fernando Jiménez de Gregorio* ... 259

Historia

Noticias sobre una Cámara subterránea en la Puerta de la Vega, por *Manuel Montero Vallejo.* 301

Documentación sobre Pueblos de la provincia de Madrid en el Archivo Histórico de Protocolos, por *Antonio Matilla Tascón* ... 307

Literatura

Documentos inéditos para la Biografía de la Familia hispano-genovesa de Gabriel Bocángel y Unzueta, por *Trevor J. Dadson* ... 415

Apuntes y antecedentes para una historia del sainete madrileño: El estreno de la «Gran Vía», por *Mariano Sánchez de Palacios* ... 453

Musicología

Marcha de la Corporación del Ayuntamiento de Madrid. Compuesta sobre un Motete del siglo XVI atribuido a Carlos V. (Ensayo sobre la personalidad musical del Emperador), por *Juana Espinós Orlando* ... 467

Sociología

Aportación a la Historia Social de Madrid. La transformación de los enterramientos en el siglo XIX: la creación de los cementerios municipales y su problemática, por *Federico Ponte Chamorro* ... 483

Aproximación a un estudio sociológico de la masonería madrileña en la Restauración, por *Francisco Márquez Santos* ... 497

Urbanismo

La Ordenanza de Colmenar Viejo (1575) como fuente de investigación para su historia local, por *Adrián Arcaz Pozo* ... 513

Nuevos Documentos sobre Saneamiento y alumbrado público de Madrid en el siglo XVIII: Las «Reglas para construir cloacas», de Francisco Sabatini, y las «Instrucciones» para el Servicio de Iluminación, por *José Miguel Muñoz Jiménez* ... 525

SEMBLANZAS DE MADRILEÑISTAS ILUSTRES

Don Martín Almagro Basch, por *José Simón Díaz* ... 551

Madrid en la Obra de Don Manuel de Terán, por *Aurora García Ballesteros* ... 555

BIBLIOGRAFIA

Ensayo de revisión parcial de la «Bibliografía Madrileña» de Pérez Pastor (I), por *Yolanda Clemente San Román* ... 579

La Tipobibliografía Complutense: Pasado, presente e inmediato futuro, por *Julián Martín Abad.* 607

LITERATURA Y LEGISLACION SOBRE COCHES EN EL MADRID DEL SIGLO XVIII

Por JOAQUÍN ALVAREZ BARRIENTOS

Los problemas urbanísticos de Madrid comienzan con el traslado de la Corte a esta ciudad en 1561, cuando Felipe II llega desde Toledo. Aumentó la población de manera sorprendente y el centro de la ciudad —social y geográfico— cambió de sitio. Pasó de la Plaza Mayor y alrededores, a la Puerta del Sol. En esta zona, por ser la más transitada y frecuentada, por estar en ella las tiendas y los centros administrativos y burocráticos más importantes, se construyeron después los famosos corrales de teatro. Hacia 1566, la Puerta del Sol era ya el centro social y comercial de Madrid. La expansión ciudadana creó, como era de esperar, problemas de vivienda, de higiene y salubridad, etc. [1]. Los problemas de despoblación de zonas de España, al trasladarse sus moradores a Madrid y a América, fueron tratados por pensadores de ese mismo siglo, aportando soluciones... que no se tuvieron en cuenta [2].

---

[1] Vid. T. MIDDELTON, «El urbanismo madrileño y la fundación del corral de la Cruz», *V Jornadas de Teatro Clásico Español*, Madrid, Ministerio de Cultura, 1983, págs. 135-67. S. DE COBARRUVIAS, *Tesoro de la lengua Castellana o Española* (1611), Madrid, Turner, 1979, dice de Madrid, s.v., «Villa del reyno de Toledo, famosa y ennoblecida con la assistencia de los reyes y su Corte, antiguamente fue dicha *Mantua Carpentanorum Carpentum* es un género de carroza en que passeavan las matronas romanas. Ovidio, lib. I, *Fastorum: Nam prius Ausonias matres carpenta vehebant* Podríale cuadrar agora el nombre por los muchos coches y carrozas que ay en ella», pág. 778. Para la extensión de Madrid y su sucesivo aumento de población, vid. *Planimetría general de la villa de Madrid y visita de sus casas, asientos y razón de sus dueños, sus sitios y rentas, formada de orden de S. M. por la Regalía del Real Aposento de Corte.* Se comenzó según orden del marqués de la Ensenada en 1749, pero no se acabó hasta 1767. Se numeraron las casas, se midieron y se contaron las manzanas. (R. MESONERO ROMANOS, *El antiguo Madrid* (1861), BAE, CCII, sobre el XVIII, págs. 37-49.) También M. MOLINA CAMPUZANO, *Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII*, Madrid, 1960. Para la noción de «barrio» y de «parroquia», como conceptos delimitadores —topográfica y moralmente— de la ciudad, vid. J. CARO BAROJA, «Los majos», *Temas castizos*, Madrid, Istmo, 1980, págs. 27-37 y la bibliografía allí citada.

[2] Véanse las obras, por ejemplo, de MIGUEL CAJA DE LERUELA, *Discurso sobre la principal causa y reparo de la necesidad común, carestía general y despoblación destos reynos*, Madrid, 1627. Con otro título se publicó en Madrid, 1713. PEDRO FERNÁNDEZ NAVARRETE, *Discursos políticos*, Barcelona, 1621. Tuvo ediciones hasta entrado el siglo XIX. LUIS DE CASTILLA, *Discurso sobre el remedio general de la necesidad de estos reinos*, Valladolid, 1604. FRANCISCO DE ERASO, *Discursos históricos sobre la población de España*, Sevilla, 1682. MANUEL DE ZABALA Y AUÑÓN, *Representación... dirigida al más seguro aumento del real erario*, Madrid, 1732. (Hay ed. s.l. 1731).

La aparición de coches en la Corte de Madrid es casi instantánea. Aparecen a mediados del XVI, floreciendo su uso de modo llamativo. Hasta el punto de que el rey en 1578 promulga una Pragmática sobre el abuso de su circulación y sobre los usos a que se destinan [3].

Con su aparición también hacen acto de presencia las protestas de los viandantes y los moralistas. Veremos que las quejas se repiten constantemente y que los comportamientos de cocheros y amos son invariablemente los mismos a lo largo del tiempo. Todo ello tiene que ver con la mala educación que reciben los jóvenes y con la imitación que, entre las distintas capas sociales, afecta a aquellos que quieren adoptar comportamientos ajenos a su estatus [4].

Los escritores del XVII observan que el uso de coches está vinculado a la dignidad del que lo emplea. Así Giacomo Ciuti, «spenditore» de Cosme III, señala en su diario que «los grandes de España están con grandísimo lujo, teniendo coches de dos y cuatro mulas, con gualdrapas. Pero ninguno puede llevar seis, sino por el campo, pues en la ciudad está reservado al rey» [5].

Tras observaciones que atañen a este aspecto del problema, dan a entender que, en realidad, tiene mucho que ver con la vanidad de los hombres y con el deseo de aparentar. Sobre todo en una ciudad como Madrid, Corte donde, junto a lo pobre y sucio, se lleva una vida de apariencia y picaresca. Los moralistas cargan las tintas en estos aspectos. De esta forma, Francisco Santos puede escribir que un loco compró

> una caja de coche (y para ello vendió dos colchones de la cama), y la tiene colgada del techo, con cuatro cordeles; y en vistiéndose, abren un estribo y se mete dentro, diciendo... Hola, González, a Palacio [6].

Y lo mismo hace su mujer, de manera que se pasan casi todo el día paseando por la Corte, dentro de su casa. La fuente posible de esta anécdota puede estar en algo semejante que cuenta Vélez de Guevara, en *El diablo cojuelo*, donde una

---

[3] Vid. A. MARTÍNEZ ALCUBILLA, *Códigos antiguos de España*, II, Madrid, 1885, pág. 1262a. LOPE, en 1616, dice sobre la cantidad de coches que había en la Corte, *El sembrar en buena tierra*, ed. W. L. Fichter, London, 1944: «está la corte de coches/ como el mar con varias nabes./ Ay coches, vrcas flamencas,/ coches, galeras reales,/ coches, nabes de alto borde,/ coches, pequeños patajes,/ coches, ynglesses baules,/ coches, cofres alemanes,/ perdidos ya los estribos/ de correr por tantas partes», pág. 60. Cit. por C. CASADO LOBATO y A. CARREIRA VÉREZ, *Viajeros por León*, León, Santiago García, editor, 1985, pág. 70.

[4] Vid. J. CADALSO, *Cartas Marruecas*, ed. J. Arce, Madrid, Cátedra, 1982. Especialmente la carta VII, págs. 100-104; y FEIJOO, *Cartas eruditas*, III, 19: «Nadie ignora cuánto la calidad de la educación influye en todo el resto de la vida».

[5] L. MAGALOTTI, *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal*, Madrid, s.a. Cito, sin embargo, por A. SÁNCHEZ RIVERO, *Viaje de Cosme III por España* (1668-1669). *Madrid y su provincia*, Madrid, Impr. Municipal, 1927, pág. 16.

[6] F. SANTOS, *Obras selectas, I. Día y noche de Madrid* (1666), *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso* (1694), ed. M. NAVARRO PÉREZ, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1976, pág. 337.

familia vive en un coche, sin tiro para usarlo, y sin nada que comer, puesto que todo lo gastaron para comprar el coche [7].

Con estos ejemplos, y otros que se podrían aducir, nos hacemos una idea de la importancia de la apariencia y de que «el lujo es efecto principalmente de la vanidad y del deseo de distinguirse, o de igualarse en el porte exterior a las clases superiores» [8].

El coche es, pues, un signo de ostentación y lujo. Los autores lo utilizan como recurso para la sátira de costumbres —en especial de las femeninas—. Esta actitud misógina, como se verá después, se podría resumir citando una consideración de Ventura Rejón, en su novela *Aventuras de Juan Luis*, cuando dice que las mujeres apetecen más lo que más se les prohíbe [9]; si no fuera porque, como se verá también más adelante, el coche no estaba prohibido a las mujeres, sino a los hombres.

Habrá otros escritores que utilicen los coches como motivo y motor narrativo. Es el caso de Castillo Solórzano en su novela *Las Harpías en Madrid y coche de las estafas* (1631). Sin embargo, en opinión de Díez Borque, aunque era una obsesión pasear en ellos y unos se los prestaran a otros, o los alquilaran, o los compraran entre varios, el coche no estaba generalizado. Existía una reglamentación que frenaba los excesos de los cocheros y que prohibía que los que no eran Grandes ni Títulos fueran en coches con tiros de cuatro mulas. Si esto sucedía, se ponía multa y se cortaban los tiros en la misma calle. Pero la reiteración de la ley y de los autores, hace pensar que no se respetaba demasiado y que no tuvo los resultados esperados [10]. Entre estas disposiciones, hay una que regula la colocación de los coches a la puerta de los teatros de la Cruz y del Príncipe, desplazando a todos, salvo el del Alcalde, a las calles cercanas en previsión de alguna salida urgente de éste. El lugar que deben ocupar los coches está reflejado en un dibujo [11].

Los que han escrito sobre coches, no vacilan en hacer de éstos lugar de vicio y nido de lujuria. Uno de los que lleva esta idea más lejos es Francisco Santos en *Las tarascas de Madrid y Tribunal espantoso*, donde hace que sus ocupantes va-

---

[7] L. Vélez de Guevara. *Diablo cojuelo*, tranco III.

[8] J. Sempere y Guarinos. *Historia del luxo y de las leyes suntuarias de España*, II, Madrid, Impr. Real, 1788, pág. 206.

[9] D. Ventura Rejón y Luca, *Aventuras de Juan Luis*, Madrid, J. Ibarra, 1781, pág. 96. Vid. A. Amorós, «*Las Aventuras de Juan Luis*, novela didáctica del siglo XVIII», *Estudios sobre literatura y arte dedicados al profesor Emilio Orozco Díaz*, I, Granada, Universidad, 1979, págs. 51-64.

[10] Vid. J. de Zabaleta, *El día de fiesta por la tarde*, ed. J. M. Díez Borque, Madrid, Cupsa, 1977, pág. 45. Barrionuevo, *Avisos* (LXXXII).

[11] Vid. *Precacuciones que se deben tomar para la representación de comedias y debajo de cuya puntual observancia se permite el que se ejecuten, 6 de abril de 1776*. Este decreto es muy similar a otro de 1753. En el cap. II se dice: «Que la tropa que va a auxiliar al Alcalde, repartida en las puertas de los corrales, no permita que los coches se detengan después de que se apeen sus dueños, y los haga salir de la calle para ponerse en carrera en los sitios acostumbrados, guardando el mismo orden al salir de la comedia, y dejando el del Alcalde en la callejuela más próxima, como es estilo, para que le tenga pronto en cualquier urgencia que se le ofreciere de su Real Servicio.»

yan directamente del coche al infierno. En la «Relación que hace Aqueronte, Barquero del Leteo y Gobernador de los coches del Mundo», nos cuenta de qué modo estimulaban los coches la lujuria:

> Si un hombre ve a una mujer guapa por la calle, saca la cabeza por un estribo y dice: Reina mía, si se quiere servir del coche, aquí lo tiene, y a su dueño, que la servirá de lacayo; entre si quiere, que será muy bien recibida [12].

Para este autor, y para otros, en cuanto una mujer sube al coche, «alhaja tan de su gusto... da cuanto la piden». De esta forma, el coche, como el teatro, se convierte en uno de los escapes eróticos de la población madrileña. Según el anónimo autor del entremés *El Prado de Madrid y Baile de la Capona*, publicado en las *Coronas del Parnaso* (Madrid, 1635), las consecuencias de estos escarceos eróticos eran evidentes:

> en este Prado [13] es justo que repares
> no entran [los coches] como unidad sino a millares.
> Este Prado es común a los casados,
> deleite es de maridos y mujeres;
> igualmente dos sexos lo recrean,
> porque ellos pacen y ellas se pasean.

Y más adelante:

> Los coches son bajeles de la tierra,
> y ninguno dejó de ser zorrero
> por la virtud del ínclito cochero [14].

Y no deja de ser llamativa la inteligencia y suavidad con que el autor alude al «deleite» de unos y otros: «ellos pacen, ellas se pasean». En este tema la peor parte la llevan prácticamente siempre las mujeres. La misoginia medieval sigue vigente en muchos escritores, especialmente en aquellos moralistas como Zabaleta o Santos. El tópico está íntimamente unido, a la hora de expresarlo, al de la volubilidad femenina, a su carácter de portadora del pecado y al hecho de que es ella la que ha de mancillar la honra del varón. Castillo Solórzano señaló el proceso de una relación amorosa basándose en la perspectiva del coche. Este marca el estadío distinto en que se encuentran los amantes. Tres citas bastarán:

---

[12] SANTOS, *op. cit.*, pág. 371.

[13] Sobre el Prado, vid. J. DELEITO Y PIÑUELA, *Sólo Madrid es corte*, Madrid, Espasa Calpe, 1968, págs. 62 y ss. Y para el siglo XVIII, una obra anónima, *Madrid por adentro y el forastero instruido y desengañado*, escrito por un ingenio de esta Corte quien le dedica a la muy alta y antigua señora Mariblanca, perpetua habitadora de la gran Puerta del Sol, Madrid, Impr. Real, 1784, págs. 49-53. Hay edición anterior del año 1735.

[14] E. COTARELO Y MORI, *Colección de entremeses, jácaras, loas, bailes y mojigangas, desde fines del siglo XVI a mediados del XVIII*, Madrid, Bailly, 1911, pág. 296a.

> Acabada la fiesta volvieron las damas a su coche, y en él fueron al Prado, donde tuvieron muy buena tarde, viendo en él todo lo más ilustre de la Corte. Reconoció el enamorado don Fernando el coche de su nuevo martelo... y quiso al estribo galantear un rato acabando de rematarse con la vista de su doña Luisa.
>
> Llegó la fineza del amor a tanto, que de dos coches que tenía, el menos conocido (con el tiro de cuatro caballos), le tenían como por suyo, pues todos los días paseaban por Madrid en él. No poca envidia había en las damas del cuarto bajo...

Después muere el amante y la dama no puede conciliar el sueño:

> Aquella noche... durmió poco, que como se halló señora de un buen coche, con un tiro de cuatro caballos rucios, quiso que no se le sacasen de las uñas, assí otro día los hizo llevar de Madrid a Vallecas, adonde los tuvieron ocultos [15].

El único interés que lleva a esta mujer, a su hermana y a su madre a tener relaciones con don Fernando es que tiene coche y fortuna para sostener el nivel de vida que ellas se han impuesto, busconas venidas de Sevilla. Cuando el galán muere, se quedan con uno de los coches y deciden que éste será su salvación, pues lo usarán para estafar a los hombres:

> Toda nuestra felicidad y descanso consiste en conservar este coche, y que la Corte nos juzgue por poderosas, y con hacienda para poderle sustentar: ésta nos falta, del mismo coche ha de salir su conservación y muchos más provechos... este coche (disfrazado con dos cubiertas y conducido por dos tiros de caballos diferentes del que ha tenido) podrá servir de cubierta a nuestros embelecos. A cada una aviso... desde coche ha de hacer con su cara y luego con su astucia un rendimiento tal, que dél redunde una provechosa estafa: esto sin que la cueste enamorarse más que en lo fingido [16].

Se unen, en este caso, dos símbolos de la maldad y del pecado: la mujer y el coche. En las tarascas de Madrid sucede lo mismo: la mujer es el símbolo del pecado. Gracias al serpentón que sustenta toda la figuración, la simbología de la maldad queda muy clara; también su relación con el relato bíblico [17].

Por las referencias de los autores, comprobamos que la libertad de las mujeres era bastante más de la que deseaban los esposos. Agramont, *Lo que pasan los maridos*, dice:

> Por la mañana, por la tarde y noche
> toda su tema es: yo quiero coche,
> con mulas por cerrar, en pelo iguales,
> y con siete cristales;

---

[15] A. DEL CASTILLO SOLÓRZANO, *Las Harpías en Madrid y Coche de las Estafas* (1631), B.N.M. Ms. 862, ff. 14r-v; 18v-19r; 24v.

[16] Ibid. f. 26r-v. Vid. *Novísima Recopilación*, Lib. 6, tit. 14, ley VIII, párrafo 6, prohibía a las mujeres públicas ir en coche.

[17] Vid. J. M.ª BERNÁLDEZ MONTALVO, *Las tarascas de Madrid*, Madrid, Ayuntamiento, 1983, y la bibliografía allí adjunta.

su cochero y lacayo.
para ir al río por Abril y Mayo [18].

Y a este respecto es especialmente interesante el entremés de Barrionuevo, *El triunfo de los coches* [19]. En él presenta el autor a varios personajes con actitudes distintas hacia ellos; pero más centrado el tema, Barrionuevo enfrenta a un hombre y una mujer, que desean casarse, y que para conseguir cónyuge emplean el reclamo del coche y el deseo de éste. Montanches es un casamentero al que se presenta doña Hipólita con la pretensión, insólita para el primero, de que le busque un coche. Poco después ella aclara: «Digo un marido que sea honrado y de buenas partes, y que tenga coche; y aunque no tenga hacienda, no repare vuesa merced en ello». El le hace ver que sin hacienda difícilmente podrá mantener un coche. Doña Hipólita sigue empeñada, y cuando el casamentero le propone un pretendiente con silla, ella responde:

Por cierto no me faltaba a mí otra cosa sino ensillarme agora, habiendo dejado un coche de cuatro caballos.

— Con el dueño se casaría vuesa merced, que con el coche era disparate.

— Señor, ¿no se casan ellos con las haciendas? Pues nosotras nos casamos con los coches [20].

En este fragmento se juntan varias reflexiones sobre las relaciones sociales y maritales. Podría parecernos exagerado si fuera éste el único caso, pero hay más. Hemos visto más arriba que el interés de las harpías de Castillo Solórzano era por el coche y la hacienda. Al tiempo, observamos la evidencia de la distinción que daba el coche frente a la silla o a ir caminando [21]. Además del hecho, al que aludiré después, de que las calles de Madrid estaban bastante intransitables, y cualquier persona distinguida debía emplear un coche para mantener su dignidad. Lope de Vega, en la comedia, *La llave de la honra*, habla del respeto que debía merecer una mujer, de cómo iría en coche, pero también del modo en que debía evitar parecerse a las que se «afeitaban» y no caer en requiebros:

Quiero comprar lo primero,/ pues en ti tan bien se emplea,/
un coche; que las mugeres/ van más honradas y honestas/
dentro de un coche que a pie;/ que tú no serás de aquellas
que dan mano en la cortina,/ que para ese efecto afeitan./
Claro está que no has de hablar/ con los que también requiebran/
desde su coche las damas;/ que es una cosa muy fea [22].

---

[18] COTARELO, *op. cit.*, pág. cxxva. En el anónimo del siglo XVII, *Los coches de Sevilla*, una dama dice «¡Mal haya mujer que en coche/ de campañillas navega;/ pues traigo todo el viaje/ del sonido de las ruedas/ y el tin, tin, tin de las mulas/ mareada la cabeza», pág. cxxviiia.

[19] COTARELO, *op. cit.*, págs. 208a-16a.

[20] *Ibid.* págs. 210b y 211a.

[21] MORATÍN, al comentar su *Comedia nueva*, habla de los problemas que creaba trasladar en silla a las actrices. Por esta razón, se sustituyó por coches de alquiler las sillas, «y desde entonces van y vienen con seguridad sin que la juventud imprudente y libre las incomode». Esto sucedió en 1792. *Obras póstumas de Leandro Fernández de Moratín...*, I, Madrid, Rivadeneyra, 1867, págs. 95-96.

[22] *La llave de la honra*, II, ix. Vid. también, Zabaleta, *op. cit.*, «El passeo común», págs. 36-54.

La opinión de Lope, "las mugeres/ van más honradas y honestas/ dentro de un coche", contradiría en parte todo lo expuesto hasta ahora, si no hiciera alusión después al comportamiento más usual.

Doña Hipólita sigue alabando las cualidades de los coches y los relaciona con los hombres; incluso llegará después a valorar al sexo masculino por su capacidad para conseguir coches o no conseguirlos. Los carruajes tienen todas las condiciones que un amante debe tener: son solícitos, sabios, secretos y únicos. Es así porque no ha habido coche que haya revelado lo que pasó dentro de él, porque adonde quiera que le manden va rodando, porque es balcón en el Prado y "galera despalmada" en el camino.

Finalmente, la mujer consigue casarse con un hombre corcovado, viejo y enfermo, pero con coche. Sin embargo, ella ha sido objeto de burla, pues el viejo no lo posee realmente: lo alquiló para conseguir esposa. Su mujer se desmaya al conocer la noticia y no vuelve en sí hasta que no le promete regalarle otro. Este rasgo del marido hace que la madrina acuse al suyo de "majadero, que no habéis sido en toda vuestra vida para comprarme un coche" [23]. A pesar de este triunfo de los coches, Barrionuevo no deja de lanzar su crítica, y lo hace como muchos moralistas del siglo, y con los argumentos que repetirán después, en el XVIII, los que traten el tema. Don Beltrán sostiene

> que el coche es una necesidad fundada en honra, y un símbolo de ingratitud, y al cabo de poco tiempo que uno le tiene, cuando más descuidado está, se trastorna y mata al dueño. Mas que los coches no se hicieron sino para las personas reales y caballeros grandiosos y de la Cámara, que tienen con qué sustentarlos, y no para personas que dejan de comer ellos y sus familias, y venden sus haciendas para tenerlos, y no viven de otra cosa sino de infernar las almas, y son polilla de la hacienda y una segunda cruz del matrimonio [24].

Es el mismo tono que emplean los moralistas del XVII. Zabaleta y Santos, en especial el segundo, emplean estos argumentos y el mismo estilo sentencioso. Tras leer la "Relación que hace Aqueronte...", por ejemplo, la visión que nos queda es de Apocalipsis. Ya dijimos que este autor consideraba los coches como camino directo al Infierno; pero, al parecer, también servían para llevar a la sepultura. Doña Hipólita lo presenta en 1617, aproximadamente, como un deseo:

---

[23] COTARELO, *op. cit.*, pág. 214b.

[24] *Ibid.* pág. 211b. Barrionuevo se hace eco aquí de un refrán que dice «Mujer, moza y coche, la hacienda hace noche». Más adelante, en el siglo XVIII, C. DEL HOYO SOLÓRZANO, marqués de San Andrés, *Madrid por dentro* (1745), ed. A. CIORANESCU, Tenerife, Aula de Cultura, 1983, pág. 260, dirá: «El desdichado marido que no quiere o no puede tener coche muere en perpetuo martirio y en peligro manifiesto vive, con el gesto de su mujer esquivo, el cual se enciende (Etna inextinguible) en las concurrencias con sus amigas, y mejor se atiza si con alguna que lo tiene va al paseo.»

> pienso... dejar mandado en mi testamento que me lleven en coche en lugar de andas o ataud; y aun si no fuera indecente, quisiera que el coche me sirviera de túmulo y aun de sepultura [25].

Francisco Santos en su libro, publicado en 1694, lo presenta ya como algo habitual:

> Y a tal extremo llega la vanidad de este trasto, que hago [Aqueronte] que lleven en él los difuntos a enterrar a la Iglesia: con que por aquí quito muchas oraciones, que alcanzara si fuera en público en un ataúd, a hombros de cuatro pobres [26].

Santos cifra todos los males de la sociedad en la vanidad de los hombres, en la apariencia de los que no se es. Y en su escritura apocalíptica nada queda fuera: hasta las parteras no acuden a las llamadas si no es en coche o silla. Otro tal hacen los médicos, que antes acudían en mula [27].

El número de coches era grande, lo que hace suponer que los problemas de tráfico en la ciudad, de calles tortuosas y estrechas, eran considerables. Antonio Domínguez Ortiz señala que en un censo de 1637 había unos novecientos. En otro registrado en 1658 se encontraron 2.078 mulas, pertenecientes a 665 dueños, y es posible que algunos de éstos poseyeran más de un coche. En tiempos de Carlos II habría unos dos mil, según Cosme de Médicis; y el marqués de Villars, embajador francés, creía que, proporcionalmente, Madrid tenía más coches que cualquier otra ciudad europea [28].

El marqués de la Villa de San Andrés, que escribía a mediados del siglo XVIII, era de la opinión de que había entre dos mil y dos mil quinientos, cifra que parece alta, tanto a Domínguez Ortiz, como a Iris Zavala. El fracaso de Mauricio Aragonés, amigo del marqués, al intentar establecer cuarenta sillas de mano, «para la comodidad de quien no puede tener coche», tal vez ponga de manifiesto que el número de coches no debía estar muy distante del apuntado por el autor. El fracaso de la iniciativa tiene que ver con que a los madrileños les gustaba ir en coche y con que, además, los mozos eran borrachos, trataban «como a mulas de alquiler» las libreas y gastaban el dinero con los corchetes. Cuando se intentó paliar el fracaso colocando en lugar de estos silleteros, otros de profesión, trai-

---

[25] COTARELO, *op. cit.*, pág. 212a.

[26] SANTOS, *op. cit.*, pág. 376.

[27] En el anónimo *Madrid por adentro* se dice «creímos que los Médicos andaban de golilla, y que sus coches eran raros y de un vidrio muy pequeño; por cuya razón, cuando por la carretera de nuestro Lugar pasa algún coche ridículo, decimos: Aquel parece coche de Médico. Amigo... eso era antiguamente, según dicen...». Añade luego un detalle muy importante con la intención de aleccionar a su visitante para que pueda distinguirlos de los Mariscales de campo y otras dignidades: «estos Ministros de la muerte, aunque su coche sea bueno, siempre es de dos mulas, sin Lacayos; y así notarás que andan con la pensión de esperar que el Cochero se apee para abrirle la puerta, o se la abre él», pág. 18.

[28] Vid. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Hechos y figuras del siglo XVIII español*, Madrid, siglo XXI, 1980², pág. 156; también J. M. DÍEZ BORQUE, *La sociedad española y los viajeros del siglo XVII*, Madrid, SGEL, 1975.

dos de Génova, la picaresca de los usuarios, que no les pagaban o les perdían en calles desoladas, acabó con el empeño y así «una noche (pero todos juntos y dejando las libreas) tomaron las de Villadiego y se acabaron las sillas» [29].

Dado el estado de las calles, no parecía muy conveniente ir andando a los lugares adonde llevaran las ocupaciones; sin embargo, tampoco era mejor emplear coches. El desnivel del suelo, el mal empedrado y la forma en uve de éste, para facilitar la evacuación de la basura, hacía que los coches marcharan inclinados y los que iban dentro, saltando. El marqués de San Andrés dice que, abolida la pragmática suntuaria, se vieron muchos carros con tiros de seis mulas. También cuenta la suciedad de las calles y comenta que «más valor ha menester un hombre para andar en estas calles a pie» (p. 157). Así describe una de estas vías:

> Y sobre estar las calles como puedes de lo que te digo presumir; sobre andar corriendo coches de vuelta encontrada, recuas de mulas, machos borricos, de cal, arena, piedras, palos, trigo, harina, carbón, etc..., carros con bueyes, hombres con sacos, mujeres y hombres de campo con cuanto traen a vender, caer de repente o de pensado semejante rayo de basura, es caso punto menos que imposible sacar a tiempo el cuerpo del peligro ni la casaca de un rasgón y treinta manchas [30].

Si esto sucede a los que caminan, los que son transportados en coche tampoco escapan a los peligros de la basura madrileña. Lo que tiraban desde las casas caía, en el mejor de los casos, sobre el coche y «si los vidrios van abiertos, puede (sin ser maleficio) entrar dentro y poner como un San Sebastián herreño» (p. 160).

El marqués señala que las calles están en mal estado y no pueden caminar los coches. El Padre Sarmiento culpa a éstos del «repetido desvarato de las Calles y [de que son] ocasión de que sucedan mil desgracias con los Niños que se están divirtiendo a las Puertas de sus Casas» [31]. Más tarde volveré sobre Sarmiento; sin

---

[29] San Andrés, *op. cit.*, pág. 220. El anónimo, *Madrid por adentro*, pág. 51, dice que las «sillas están desterradas de las Señoras».

[30] San Andrés, *op. cit.*, pág. 258. Sobre el deplorable estado y suciedad de las calles madrileñas, años después, hay dos curiosas composiciones. Una, anónima, en *Capituli burleschi d'incerto autore*, s.l.n.a., titulado «Merdeide; stanze in lode dei stronzi della Real Villa di Madrid». Dedicado al «Signor Barbante Boccacio da Dentone, da Merdid, non piú Madrid». La otra es de Juan Iriarte, «Merdidium Matritense, sive de Matriti sordibus carmen affectum», en exámetros, *Obras sueltas*, I, Madrid, 1774, pág. 330. Vid. también la opinión de Carlos III, en C. de FERNÁN NÚÑEZ, *Vida de Carlos III*, prólogo de J. VALERA; biografía del autor, notas y apéndice de A. MOREL-FATIO y A. PAZ y MELIÁ, II, Madrid, Fernando Fe, 1898. 63-64. Sobre París, la opinión de D. DIDEROT, *El sobrino de Rameau*, trad. de N. ESTÉVANEZ; ed. V. BOZAL, Madrid, Ciencia Nueva, 1968, pág. 81: «Cuando hace mal tiempo, dichoso aquél de nosotros que tiene en su bolsillo 24 sueldos para pagar un coche; porque algún cofrade ha sido objeto de burlas cuando ha llegado por la mañana con barro hasta en el cogote y calado hasta los huesos, y por la tarde mojado hasta la médula y con fango en las narices».

[31] Fr. MARTÍN SARMIENTO, *Obra de los 660 pliegos*, tomo 17, 2.ª parte. B.N.M. Ms. 20396, f. 268r. San Andrés, *op. cit.*, pág. 217, observa que los coches andan «con abominable movimiento por el empedrado abominable, el cual me aseguran (y no lo dudo yo) que a consilio se hace malo, para que se rompan más aprisa, para que el herraje se gaste y para que los empedradores se entretengan; en cuya cábala entran albañiles, maestros de coches y herreros».

embargo, señalaré ahora la relación de éste con lo escrito por Francisco Santos en su tantas veces citada obra:

> —¿En el infierno coches? Bueno dejaran el sitio, donde no hay empedrado, pues en Madrid, donde cada dia están empedrando, apenas hay piedra con piedra, cansado todo de estos infernales trastos [32].

La distribución urbana, los tiros de muchos caballos o mulas y el concurso del elevado número de personas que se paseaban por los paseos de Madrid, producían conflictos entre los cocheros y los usuarios, especialmente los días festivos. Unos coches se estorbaban a otros y no cedían el paso; y del mismo modo que había que destocarse ante alguien de rango superior, y surgían problemas de honra cuando este estricto código no se cumplía, se producían con los coches semejantes situaciones [33]. Así pues, se legisla que los chóferes cedan el paso en las calles estrechas al que tenga prioridad, al que llegue antes, sin atender ni a sexos, ni a clases, ni a la condición de los ocupantes.

Los accidentes entre viandantes y pobres se repiten con extremada frecuencia. Las causas solían ser los estados de ebriedad de los cocheros, la ostentación de habilidad y las competencias que unos con otros hacían por las calles. Francisco Aguilar Piñal señala que, entre 1650 y 1750, se repitió varias veces la orden de no uncir más de cuatro mulas a los coches particulares, dentro de la ciudad [34], puesto que el exceso de velocidad era causa de muchos atropellos.

Para evitar en lo posible los desmanes de los animales, se fijó en las paredes de la ciudad un edicto de 9 de junio de 1774, ordenando que los cocheros no se separaran ni de los coches ni de los animales, cuando estuvieran parados, ni cuando fueran a las cocheras a encerrar el ganado. Lo mismo se pide a panaderos, arrieros, «trajineros con caballerías o carros» y otros que las empleaban en su trabajo. El edicto no produjo los efectos esperados y se repitió durante varios años, agravando siempre las penas.

En el siglo XVIII, además de escuchar las inmutables voces de los moralistas como en los siglos precedentes, la atención se dirige a otros aspectos del problema. Así se prohíbe en 1785 usar más de dos mulas, como ya se hizo antes, pero también que las caballerías sean extranjeras y que se exporten mulas y

---

[32] SANTOS, *op. cit.*, pág. 381. MESONERO ROMANOS, *El viejo Madrid*, Madrid, 1861, cita una obra anónima de 1746 donde se dice que «el empedrado de la Corte está tenido por una de las mayores dificultades... está una mitad mal empedrada y la otra sin empedrar. Pónense las piedras con las puntas hacia arriba porque suponen que se quebrantaría si las pusieran de otra forma». Las consecuencias para los animales y los transeúntes eran fatales.

[33] Vid. A. CEA GUTIÉRREZ y J. ALVAREZ BARRIENTOS, *Fuentes etnográficas en la novela picaresca española. I. Los «Lazarillos»*, prólogo de J. CARO BAROJA, Madrid, C.S.I.C., 1984, págs. 41-47 y 82-94. El marqués de San Andrés, *op. cit.*, págs 129-130, reproduce una de estas situaciones conflictivas. Lo mismo hizo el anónimo *Madrid por adentro*, págs. 49-53.

[34] F. AGUILAR PIÑAL, «Problemas del transporte madrileño en el siglo XVIII», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, IX, 1973, pág. 343.

caballos españoles. El Padre Martín Sarmiento había señalado antes que en los lugares donde había caballeros, era donde menos caballos había. Especialmente desde que «en Madrid se introduxo la Poltronería de los Coches y que impunemente se tolera el uso de ellos, a todo saltimbanqui, Perafustán, hecha Cuervos, Sacamuelas y empuerca tintas» [35]. Sarmiento observa que la razón de que no haya animales para la agricultura y para la guerra, ni caballeros que sepan manejar las armas pertinentes, está en que se usan para los coches:

> faltan Mulas para la Labranza y acarreos... y bueyes para la Agricultura y Carreterías... faltan cavallos para la guerra. Cavalleros que sepan manejar un cavallo... Faltarán el cochero y el lacayo, que por lo común han huído del arado (ff. 267v-268r).

Estas apreciaciones de Sarmiento, que incluso nos dice «que tres mulas comen anualmente, por título de granos, por doce Hombres» (ff. 266v-267r), ya habían sido expuestas por Francisco Santos. Este señala que se subía el precio de las mulas para que los labradores no las pudieran comprar y sí los poseedores de coches:

> suben el precio a las mulas, con que las hallan ellos, y no el labrador para arar y cultivar las tierras, subiendo la cebada en tal forma, que al verlo el labrador, y conociendo en ello su ganancia, la siembra antes que el trigo, subiendo el precio, como se ve, causado todo el gasto de los coches (p. 374).

Y lo mismo sucede con lo referente a la guerra:

> Yo hago que se crien muchos hombres que podrían jugar una pica, o un mosquete en servicio de su Rey, empleándose en desvergonzados cocheros, y atrevidos lacayos, y libres mozos de sillas, ... (p. 374).

Parece pues, que el empleo de cochero era del agrado de muchos, a pesar de las malas connotaciones que tenía.

El conde de Floridablanca, a causa de los atropellos que sufría la población de a pie, prohibió el 11 de junio de 1787 que los coches de viaje entrasen en Madrid y mandó que su punto final y de partida estuviese a 325 varas de las puertas de la ciudad, según la dirección que se había de tomar [36]. Esta decisión, que no agradó al corregidor Armona, se llevó a cabo con celeridad. Antes, el Padre Sarmiento, al hablar del problema de los carruajes y de los males que producían, había propuesto esta misma solución, fijándose en lo que sucedía en la «villa de Vañeza, [donde] no se permite que entre Carro alguno, y eso mismo se podría introducir en Madrid, mediante el porteo en Cavallería, desde los extremos de Madrid, hasta tal o tal casa, determinada; pues assí sucede en los Puertos de Mar, en donde los Navios, no entran en la Villa o Ciudad». (f. 266v). Sar-

[35] SARMIENTO, *660 pliegos*, folio 265r-v.
[36] AGUILAR, *art. cit.* págs. 346-47.

miento ofrece soluciones y, como vimos antes, relaciona el uso de coche con la dignidad y jerarquía. No admite, como algunos proponen, un tributo sobre los coches para limitar su empleo, por esa razón:

> 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 habia la quinta parte. Algunos proponen 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 una falsa Politica, tolerar el fausto, el vicio, el daño de terceros, la incomodidad de la sociedad humana, a trueque de un tributo (f. 265v) [37].

Considera este autor que, entre otros males que ocasiona el uso de carruajes aquéllos que no deben emplearlo, está el mantenimiento de un tipo de vida y actitudes ociosas que son carga y lacra de la sociedad. Además, conocer el mecanismo por el que muchos madrileños —que no tienen derecho a transporte, pero que mantienen coches, gastando quinientos o seiscientos ducados anuales— consiguen soportar ese ritmo de vida, daría la clave ética y posiblemente económica de lo que era el «Madrid por dentro», utilizando la expresión del Padre Martín Sarmiento, pero también la del marqués de la Villa de San Andrés en su obra ya citada [37 bis].

El empleo excesivo de ganaderías, también en el espectáculo taurino, ocasionaba perjuicios a la economía por la falta de mulas y caballos para la guerra y la agricultura. Sarmiento, por fin, es partidario de que se regule el número de coches y qué personas pueden utilizarlo, según «la Pragmática del siglo pasado» (ff. 267r-268r).

La Pragmática de 1723, expedida por Felipe V, decía entre otras cosas que, dado

> el exceso grande que de algún tiempo a esta parte ha habido en el uso de los coches y gastos que ocasionan en los caudales de algunas personas, que por sus ministerios no deben tenerlos, siendo justo hacer distinción de los que pueden usar de ellos por su decencia; [se prohibía] traer coche, carroza, estufa, calesa ni forlón a los alguaciles de Corte, Escribanos de provincias y Números y otros cualesquiera; a los Notarios, Procuradores, Agentes de pleitos y negocios y a los Arrendadores, si no es que por otro título honorífico lo pueden traer; a los Mercaderes con tienda abierta y a los de lonja; a los Plateros, Maestros de Obras, Receptores, Obligados de Abastos, Maestros y Oficiales de cualquier oficio.

---

[37] Se tributó durante el reinado de Carlos II, pero se renunció a cobrarlo por lo difícil que se hacía. Con Carlos IV, en 1799, se restableció el tributo, destinando su producto a la Caja de Amortización de los vales reales.

[37 bis] La expresión «Madrid por dentro» estaba bastante extendida. Ya se ha visto más arriba la obra anónima del XVIII. Hay también una comedia titulada *Madrid por de dentro*, de PEDRO ROSETE NIÑO, que sólo se representó dos veces porque fue silbada por algunos que se sintieron retratados. El tema eran los tahúres y rufianes de la época, y éstos maltrataron al autor al sentirse aludidos. Pellicer, *Avisos*, 23 de abril de 1641. En este «por dentro», recordemos las obras de Quevedo, Vélez, Torres Villarroel, entre otros.

Igualmente se prohibía

> traer en coches, berlinas y demás carruajes de vía más de dos mulas o caballos dentro de los pueblos, en sus paseos interiores o en otros públicos y frecuentados. Si van de viaje irán los cocheros con casaquillas cortas.

A este respecto, el viajero Bourgoing, que estuvo aquí entre los años 1777 y 1778, dice:

> Es raro encontrar trenes de caballos. Ante el peligro de que se perdiese la raza de los caballos, se prohibieron las mulas, dejándolas sólo para mujeres y eclesiásticos. Pero su fuerza y frugalidad privan y son compradas en el extranjero a elevados precios [38].

Posteriormente, en la *Novísima Recopilación*, se prohibió llevar más de seis mulas, galopar por las calles, llevar cochero menor de 17 años, formar los coches en hilera y tener más de dos lacayos. Se prohibió también fabricar coches, estufas, carrozas, etc., con excesivo lujo, evitando sobrepuestos dorados o plateados. Sin embargo, F. Díaz Plaja señala que en el *Diario Curioso, Erudito y Comercial* del 8 de febrero de 1758, se anunciaba la venta de un «forlón con talla dorada y en el campo pintura menuda, aforrado de terciopelo carmesí y guarnecido con fleco azul y cartulina con siete vidrios» [39].

Según el marqués de San Andrés, por la Pragmática se prohibía, como hemos visto, la demasiada decoración de los carruajes; sin embargo, «se enterró la pragmática (en una urna de plata, dicen, fabricada en León de Francia)», y comenzaron a ser más vistosos y «a pasearse con seis mulas el que quisiere y con tiros largos, sin otro privilegio que la bolsa abierta y cerrada la justicia.»

Los que no podían comprar coche, tenían la posibilidad de viajar en silla —como ya hemos visto— o de hacerlo en coches alquilados. Existía alquiler de coches desde principio de siglo [40]; más tarde llegaron los «simones» [40 bis].

La opinión del Marqués no es muy favorable:

> Los que se alquilan, a quienes llaman Don Simón (cuyo bautismo tomaron del primero que fundó la orden rigurosa de alquilarlos), puesto que cuestan cuarenta reales por día o cincuenta pesos por meses cuando menos, son tan infames, tan desfirrapados, tan flacas las mulas y tan borrachos los cocheros, que es entrar en ellos simonía; y con tal desprecio se usa de ellos, que menos afrentoso es nadar en este golfo de

[38] *Voyage nouveau en Espagne (1777-1778)*, London, 1783.

[39] F. Díaz Plaja, *La vida española en el siglo XVIII*, Barcelona, A. Martín, 1946, pág. 179. Vid. Desdevisses du Dézert, «La société espagnole au XVIII siecle», *Rev. Hisp.* 1925, LXIV, págs. 225-654. Para Madrid, págs. 492-529; y Ch. E. Kany, *Life and manners in Madrid 1750-1800*, N. York, AMS Press, 1970².

[40] Se alquilaban coches, carros, galeras, literas. Hay un Auto del Consejo, de 20 de marzo de 1704, que lo regula y prohíbe que las mulas permanezcan en la calle durante la noche. Vid. Martínez Alcubilla, *op. cit.*, pág. 1264a.

[40 bis] Sobre los simones, vid., R. Mesoneros Romanos, «El coche simón», *Escenas matritenses*, 2.ª serie, 1836-42, BAE, CC, págs. 82-86.

basura, que pasar de un mar a otro embarcado en ellos. Son muy pocos; nadie va en ellos a el paseo... Sirven para visitas de señoras doñas Juanas, para bautismos de pobres, para enfermos, para forasteros que no saben donde se han metido, para alguno que le precisan sus negocios en ocasiones que llueve y para otras aventuras de Venus... [41].

No se regulará el empleo de estos coches de alquiler hasta el año 1792, con los llamados «Coches diligentes». En el Archivo Municipal de Madrid existe un legajo (6-487-3) donde se reproduce la Cédula Real de 14 de septiembre de 1792 y se da detalle del uso y precios de estos coches [42].

Aunque ya dio noticia de él Muñoz Rivero [43], creo conveniente hacer una glosa de la Cédula, pues presenta implícitamente todas las órdenes anteriores que no se tuvieron en cuenta y plantea además otros problemas. Por ella vemos también el modo y horario de vida madrileños, igual que por la legislación que reguló, por ejemplo, el empleo de faroleros y serenos [44].

El servicio, establecido a imitación de los «fiacres» franceses [45], estuvo bajo el privilegio de explotación de Francisco Tolosa durante diez años. Los coches debían tener la misma planta todos, y así «la caja y el juego [eran] a la Inglesa, pero sin muelles, y sí con garruchones y sopandas largas para su movimiento y solidez; la caja pintada de verde, el juego color de limón y el hierro de negro». En la

[41] San Andrés, *op. cit.*, págs. 217-18. Sobre el nombre, «simones», Cioranescu anota: «Esta explicación del nombre madrileño de los coches de alquiler ha sido aceptada generalmente; pero no se sabe quién fue Simón. No parece ser el francés Simón Garron, cuya presencia en Madrid sólo se certifica a partir de 1772. La mención del nombre en esta obra bien podría ser cronológicamente la primera».

[42] *Real Cédula de S.M. y Señores del Consejo, en que se aprueba el establecimiento de Coches Diligentes para el servicio del Público de Madrid; y se concede a D. Francisco Tolosa privilegio exclusivo de tenerlos y alquilarlos por el tiempo de diez años, baxo las reglas y condiciones que se expresan.* Madrid, P. Aznar, 1792, 8 h. Son un total de 26 artículos. La petición se hizo el 23 de agosto y la resolución fue el 14 de septiembre de ese año. Estos coches se llamaron también de plaza o punto y más adelante de providencia o providentes.

[43] M. Muñoz Rivero, «Los Diligentes de Madrid», *RBAM*, I, 1924, págs. 245-47. Moratín, «Apuntaciones sueltas de Inglaterra», *op. cit.*, I, págs. 229-30, dice sobre los «Coches de alquiler»: «El número de coches de alquiler en Londres será, lo menos, igual de los propios. Hay dos clases de coches alquilones (sin contar los de camino): los de la primera son los que se alquilan por días, semanas, meses, o mayores épocas: nada hay que decir de ellos, sino que son de lo mejor que se puede pedir; los de la segunda son los que equivalen a nuestros simoniacos. Estos están todos numerados y llegan a mil: en general, son muy decentes, y sobre todo, muy cómodos y seguros; los cocheros lo echan a perder, porque muchos de ellos suelen ir en malísimo traje; tal vez en justillo, y tal vez con un gran camisón grasiento, que les sirve de sobretodo; pero el honor del que va en el coche no padece en la opinión pública, por muy indecente que esté el cochero. Estos coches están repartidos por las calles todo el día, a cortas distancias; luego que se pide uno, está a la puerta. Se paga según el trecho que andan, y hay una tarifa arreglada a este fin. Si el cochero quiere exigir más de lo que es justo, no hay que disputar; se le presenta la mano llena de monedas para que tome lo que quiera; y si toma algo que exceda al precio establecido, viendo el número del coche y dando una queja, se le castiga al instante y rigurosamente.» Obsérvense a continuación las diferencias y los parecidos con los «diligentes» de Madrid. Hay una reciente edición de estas *Apuntaciones*, en Madrid, Bruguera, 1984.

[44] M. del Carmen Simón Palmer, «Faroleros y serenos (Notas para su historia)» *AIEM*, págs.1-22.

[45] El duque de Roannez consiguió privilegio en 1650 para alquilar coches en París.

parte posterior del coche iba el número de identificación, en color blanco, para que siempre se supiera quién era el responsable de cualquier suceso.

Siguiendo la legislación que limitaba el empleo de mulas, eran sólo dos las que tiraban de estos «diligentes». El aspecto del cochero era el siguiente: librea, casaca y calzón verdes, chaleco, collarín y vuelta plateado y en el collarín y vuelta, una franja blanca y negra con botones de metal dorado.

Como prueba, se empezó con doce coches que tenían parada en las plazas de la Cebada, del Sol y de Santo Domingo. Su horario variaba según la época del año y en esto sucedía algo típico en un país, cuyo régimen de vida es más bien agrario que industrial y esencialmente dominado por la climatología y los cambios de luz según las estaciones, puesto que no había aún luz artificial en las calles [46]. Este hecho matizaba todas las expresiones de la vida social, puesto que hasta el teatro empezaba su función dependiendo de la estación climática. Así pues, de abril a septiembre, su horario era de siete a una del mediodía, y de tres a once de la noche; y de octubre a marzo, era de ocho a una, y de tres a diez. Los días de toros el régimen era distinto, pues se empezaba a las dos de la tarde, para acabar a las doce de la noche. Igual sucedía todos los días en que había algún tipo de representación teatral: se permitía que hasta la mitad de estos coches estuvieran en la salida de los teatros, en la misma fila que los coches particulares.

Los diligentes de Madrid podían alquilarse por viajes o por horas, pero no por días. De esta forma, el viaje no debía exceder de una hora, y no se podía ceder el coche a otra persona si se acababa antes de la dicha hora. Su precio variaba según fuera día o noche. El alquiler, de día, por viajes, era de 4 rs. de v.; por hora, de 6 rs. Y lo que se dice a continuación es importante por darnos una idea de la extensión que en esa época tenía Madrid:

> como viaje, no deberá hacer más que uno corto o largo, y éste sin ocupar el coche lo más *tres cuartos de hora, pues en este tiempo bien puede atravesar esta Villa de parte a parte...*

Si se alquilaba por horas, se debían hacer tantos viajes como cupieran en dicha hora.

Por lo que se refiere a los precios nocturnos: el viaje costaba 6 rs. de v. y la hora 8 rs, «bajo las mismas reglas expresadas» para el día. Se entendía viajes y horas de noche, desde «el anochecer en adelante hasta las diez ó las once..., según los tiempos en que se retiran dichos Coches a sus Almacenes».

Estos coches, de cuatro plazas, tenían prohibido llevar a más personas, si bien a la zaga podían ir uno o dos criados, «bien entendido que si éstos caben en el

[46] A. González Palencia, «El alumbrado público de Madrid en el siglo XVIII», *Eruditos y libreros del siglo XVIII*, Madrid, CSIC, 1948, págs. 295-309. Moratín, «Viaje de Italia», *op. cit.*, I, pág. 327, cuenta que por estas fechas (1793) Bolonia carecía de alumbrado público.

número de cuatro con los de dentro, no pagarán, y si excedieren entre todos, satisfará cada uno de la zaga un real por viaje, y uno y medio por hora».

La fórmula empleada para conseguir uno de estos coches tiene algo de peculiar. Tenía preferencia para ocuparlo aquel que agarrara antes el picaporte de uno de ellos. Los cocheros no debían atender sino a este criterio, de forma que no debían ceder a otros empeños de interés o clase, pues serían «castigados con las penas que tenga el Gobierno por convenientes». No deja de ser llamativo cómo en lo que respecta a la legislación de los carruajes, los privilegios por clase y nobleza sufren ciertos desdoros, en beneficio de una mejor y más práctica circulación. Hemos de recordar ahora que no se debía ceder paso a los de más categoría, si quien había entrado antes en una calle estrecha era de inferior condición. La preferencia no dependía de la nobleza y alcurnia del dueño del coche, sino del que llegaba antes. El carácter práctico de los gobiernos ilustrados se deja ver en estas disposiciones, como en las siguientes.

Podían hacer uso de estos vehículos todos aquellos que pudieran pagarlos, salvo si perjudicaban la limpieza del coche. Era el caso de «Carboneros, Aceiteros, Tocineros y otros de esta naturaleza, pues a todas estas clases no se les pondrá reparo siempre que vayan con trajes limpios y decentes». No se los podía usar para llevar enfermos al hospital (como hemos visto que se hacía con los simones), «a no ser por herida o accidente, pues en estos casos la caridad del prójimo obliga a el socorro de estas necesidades y diligencias». Igualmente estaba prohibido este servicio a los borrachos.

Haciéndose eco de las continuas referencias a la dudosa moralidad de los ocupantes de carruajes, la Cédula dedica su art. 12 a legislar sobre ello:

> Estos coches no tendrán cortinas, persianas, celosías, ni cosa que pueda ocultar a los que vayan dentro, ni a los vidrios delanteros, ni a los de las portezuelas, *para evitar de este modo varios inconvenientes.*

Estaba previsto el empleo de estos coches por la noches, fuera de las horas habituales, para casos de urgencia. En estas ocasiones, el usuario debía acudir a alguno de los almacenes donde estaban guardados, debiendo pagar 8 rs. por hora. En cada almacén había un Sobrestante, que de día se encontraba en su plaza correspondiente, con una lista donde anotaba las incidencias, horas, viajes, etcétera, de cada coche. Con estas listas hacían la cuenta de los viajes. Al acabar un viaje, no volvían a la plaza que les sirvió de origen, sino a la más cercana al lugar donde acabara su carrera, donde había otro sobrestante que le anotaba la llegada.

Los cocheros no podían pedir propina, pero sí aceptar las que les diesen «aunque fuesen sólo 4 cuartos... pues aun estos serán voluntarios, y libres los que ocupan el coche de darlos... dichos cocheros no podrán manifestar ningún resen-

timiento porque no les den nada». Lo mismo se dice para los serenos de Madrid, años después. Entre sus ocupaciones estaba la de ayudar a los forasteros y vecinos perdidos, lo cual debían hacer «con el mayor agrado y sin interés por su trabajo, aunque podían aceptar alguna expresión voluntaria» [47].

Haciendo caso, nuevamente, de las Reales Pragmáticas, no podían galopar ni correr por la ciudad, y sólo podían salir de ella un cuarto de legua. Podían llegar a San Bernardino, a la venta del Espíritu Santo, a la Fuente del Berro, al camino de las Delicias y a San Isidro del Campo. Estas salidas costaban 8 rs. de v. la hora.

Por último, no se podían llevar arcas, ni bultos voluminosos y pesados; aunque sí telas, cestas ligeras y otros objetos que fueran manejables, siempre limpios. Se prohibía, en consecuencia, llevar aves, verduras y comestibles. Los objetos perdidos en los «Coches diligentes» de Madrid podían recuperarse en el Despacho principal, justificando antes su existencia y su propiedad.

En esta Real Cédula hay un artículo, el 18, dedicado a reglar los posibles fraudes que por parte de los cocheros pudieran darse. La norma por la que se aboga favorece siempre al público, intentando los legisladores que la administración y la organización no ponga barreras a la vida de los que necesiten usar el coche. Así se dice que,

> siendo indispensable en todas las cosas la buena fe en los dependientes, y que éstos pudieran en algún caso hacer fraude ocultando algún viaje, como por ejemplo: una persona toma un Coche para una diligencia y sólo lo ocupa un cuarto o media hora, y este Coche le toma otra persona en el mismo pasaje que se desocupa y, por consiguiente, lo han ocupado dos diferentes sujetos, y el Cochero ha cobrado lo correspondiente a los dos viajes, y en todo ha trabajado una hora, y llega a la Plazuela. El Sobrestante le hace cargo de una hora, y él puede ocultar el otro viaje, sin que el Sobrestante pueda conocerlo; en estos casos, u otros de esta naturaleza, es necesario que el Gobierno favorezca imponiendo las penas correspondientes a los que hicieran semejantes fraudes, y no privar al Público de tomar el Coche donde le encuentre desocupado, pues en tal caso podrá el Cochero servir al que lo tome, dando cuenta al Sobrestante de los viajes que ha hecho, y desde qué parajes, luego que se restituya a alguna de las Plazuelas.

Como en tantas otras ocasiones a lo largo del siglo XVIII, los legisladores apelan a la buena fe de los usuarios y de aquellos responsables del servicio que se está regulando. Este aspecto desaparecerá con las sucesivas recopilaciones de leyes, pero sobre todo, desde el momento en que los que deben cumplirlas se sientan menos relacionados con aquellos que se las dictan. Desde el momento en que la relación entre las capas sociales pase, de ser vertical, a ser horizontal, a causa de las modas europeas, que identifican a las clases superiores, y los intere-

[47] SIMÓN PALMER, *art. cit.* pág. 10.

ses económicos, diferentes a los hasta ese momento atendidos por los propietarios de tierras y negocios.

La iniciativa de Tolosa tuvo que ser revisada en 1797 porque la subida de los precios de la paja y la cebada, junto al hecho de que, por problemas económicos, fueran menos cada vez los que tomaran coches, hacía imposible seguir manteniendo los precios con que se inició el negocio en 1792. Tolosa pidió aumentar en 2 rs. el precio del servicio y su petición fue aceptada. Su propuesta era el intento de solucionar una situación que, aunque continuamente legislada, se mantenía entre el fraude y la ilegalidad, como ponen de manifiesto las leyes agrupadas en la *Novísima Recopilación*, bajo el epígrafe «Del uso de sillas de mano, coches y literas», que se hallan en el Libro 6, título 14, y tratan las disposiciones suntuarias sobre estos medios de transporte, además de señalar quiénes podían y quiénes no hacer uso de ellos.

La primera ley es de 1578 —en la *Nov. Recop.* es la ley IV del dicho tit. 14— y prohíbe llevar coche con más de cuatro caballos. Además éstos debían ser «todos suyos propios del dueño cuyo fuere el tal coche...»; si los traía prestados, perdía el carruaje. A ésta siguieron otras leyes en años sucesivos, 1600, 1611, 1619 1678, hasta entrar en el siglo XVIII y registrar la famosa *Pragmática de 1723*. Antes de ésta hay dos leyes interesantes.

La primera es de enero de 1611 —ley VIII de la *Nov. Recop.* de los citados libro 6, título 14— en la que se prohíbe el uso de los coches a los hombres:

> 1. Otrosí [mandamos], que ningún hombre, de cualquier estado, calidad o condición que sea, pueda andar en coche de rua en ninguna ciudad, villa o lugar de estos Reinos sin nuestra licencia; *pero permitimos que las mujeres puedan andar en coches, yendo en ellos desatapadas y descubiertas...*

Este es, sin duda, el origen de otra ley posterior que prohibirá el disfrute de coches a toda una serie de hombres que desarrollen los empleos que se refieren en la ley XIV, párrafo 14 (Lib. 6, tit. 14). La ley anterior sí permite a las mujeres ser acompañadas por sus maridos y demás familiares, así como amigos, siempre que el coche sea de su propiedad. De esta forma, entenderemos mejor muchas de las alusiones literarias antepuestas y otras que no se han traído a colación. El coche, producto de la ascensión social y de la vanidad, era también, por ley, un derecho casi exclusivo de las mujeres. Sin embargo, el párrafo 6 de esta ley VIII hacía una salvedad:

> Otrosí mandamos, que ninguna mujer, que públicamente fuera mala de su cuerpo y ganare por ello, pueda andar en coche ni carroza, ni en litera ni en silla... so pena de cuatro años de destierro...

Salvedad que seguramente, por las referencias literarias y morales (recuérdese ahora las citas extractadas de *Las harpías de Madrid y coche de las estafas*) que se han visto, tampoco se debió de tener en cuenta.

La segunda ley interesante es de junio de 1619 —en la *Nov. Recop.* ley X de los citados libro y título—. Es el permiso concedido en esa fecha «para andar en coche de dos mulas los labradores de 25 fanegas de tierra». Se prohibió por Pragmática de Felipe IV, el 11 de febrero de 1628, porque entraba en colisión con otra ley que prohibía expresamente el uso de sólo dos mulas. Sin embargo, volvió a aceptarse y a entrar en vigencia en 1632, considerando las necesidades que estos labradores tenían de transportar sus cosechas y considerando también que solían estar en las ciudades poco tiempo. Hay que recordar ahora que la temporalidad era una noción importante para los legisladores españoles, pues, cuando se prohibe la tradicional vestimenta española para ser sustituida por el controvertido sombrero de tres picos, etc., se permitió que aquellos menestrales que llegaran de fuera a la Corte pudieran llevar la ropa tradicional española, como era habitual, a no ser que permanecieran más de tres días, en cuyo caso debían adaptar su indumentaria a lo legislado [48].

El 16 de julio de 1678,

> por haber manifestado la experiencia el perjuicio grande que se sigue del uso de las mulas y los machos en los coches, no sólo atrasando la cultura de los campos por su excesivo precio, sino faltándose por este interés a la cría de los caballos, que es tan necesaria para la información de los ejércitos...; [se] prohíbe absolutamente y sin distinción de persona alguna..., el uso de las mulas y los machos en coches... de portes de rúa; porque en los de camino no se ha de hacer novedad.

Se concedía un año para vender las mulas que se poseyeran. En la *Nov. Recop.* es la ley XIII. Las razones económicas de esta prohibición son claras. Al tiempo se prohíbe traer caballerías del extranjero —cosa que se siguió haciendo—, y que se usaran en los festejos taurinos. Fue en 1770, siendo Presidente del Consejo el conde de Aranda, cuando se prohibió, por lo perjudicial que era para la ganadería, que se emplearan mulas en «las corridas de toros de muerte» [49].

Aunque haya leyes que intentan regular el empleo de caballerías y coches, atendiendo a lo dañino que eran para la economía, la gran mayoría de ellas tenían que ver con las llamadas «leyes suntuarias». La palabra «adorno», referida a los coches, sillas de manos, etc., es constante. La explicación de esto quizá esté en la importancia que tenía lo aparente en la vida española. Sin embargo, no es menos importante, a estos efectos, el hecho de que era lo «suntuario», tanto en el vestido como en los muebles y posesiones, lo que marcaba las diferencias entre los grupos sociales y laborales. Por esto, la gran mayoría de las leyes que se encuentran agrupadas en la *Novísima Recopilación*, fruto casi todas ellas del pasado, se centran en la regulación de los tejidos y trajes que se pueden o no

[48] *Novísima Recopilación*, libro 2, tít. 19.
[49] SEMPERE Y GUARINOS, *Historia de luxo*, pág. 174.

llevar, según quien sea el que los use. Hay una ley, y esto es un caso extremo, que prohibe a las mujeres públicas llevar cualquier tipo de adorno [49 bis].

Y de la importancia de lo suntuario deviene una de las características de la economía de esta época, pues con la regulación y prohibición de los adornos se atrofiaban determinadas «empresas» que acababan sucumbiendo. El peligro de que esto pudiera suceder hizo que se prohibiera traer del extranjero materias primas, telas, etc., que existieran aquí. Esto es lo que viene a decir Sempere y Guarinos, haciéndose eco de otras voces, como la de Francisco Martínez de la Mata: «finalmente, lo que debe ocupar mucho la atención y vigilancia del gobierno, es el disminuir todo lo posible la introducción de géneros extranjeros, y hacer que el lujo se alimente de géneros fabricados dentro del país» [50]. Esta concepción, esta pretensión de autosuficiencia, tiene un respaldo ideológico fuerte, representado en la xenofobia tradicional española y, ya en el siglo XVIII, en la galofobia, crítica y no aceptación, en muchos casos, de las modas que llegaban desde Francia. Sin embargo, difícil será mantener este aislamiento económico, a pesar de que haya quien considere útil suprimir la introducción de mercancías extranjeras [51].

Los coches y sus adornos dieron trabajo a algunas manufacturas que, con las sucesivas legislaciones restrictivas, veían en peligro su supervivencia, pues las pragmáticas suntuarias no siempre distinguían entre la prohibición del uso de determinados géneros y su fabricación. Sin embargo, la emulación social, el deseo de aparentar más de lo que se era, la ascensión de las capas medias de la sociedad, contribuyó durante mucho tiempo a la vitalidad de esas manufacturas.

Conclusión

De todo lo expuesto en este trabajo podemos sacar algunas reflexiones más o menos centrales, si no unas conclusiones finales, ya que para esto deberíamos haber realizado un análisis más detallado y haber tenido en consideración otros aspectos del problema a los que no hemos atendido.

Así pues, vemos cómo la voz de los juristas, moralistas y escritores es bastante unívoca al referirse al tema de los coches. Preferentemente, y teniendo en consideración hasta qué punto es un tópico heredado, los autores centran su

---

[49 bis] El traje caracterizaba al hombre. Esto produjo una cierta literatura al respecto, como el *Libro de Moda o Ensayo de una Historia filosófica de los Currutacos, Pirracas y Madamitas del nuevo Cuño* (h. 1795), o el *Discurso sobre el luxo de las Señoras y Proyecto de un Trage Nacional*, Madrid, 1778. Su autora, M. O., establece un traje de gala a la Española, otro a la Carolina, otro de tercera, a la Borbonesa o a la Madrileña. Esta iniciativa tuvo muchas impugnaciones. *Vid.* V. CASTAÑEDA y ALCOVER, *Ensayo de una bibliografía comentada de manuales de artes, ciencias, oficios, costumbres públicas y privadas de España (siglos XVI al XIX)*, Madrid, 1955, y J. CARO BAROJA, *op. cit.*, págs. 93-98.

[50] Ib., *ibid.*, pág. 209.

[51] Ib., *ibid.*, pág. 216.

punto de vista en el carácter —casi implícito al objeto— pecaminoso de los coches, así como en la importancia de la vanidad y el deseo de aparentar lo que no se es. El coche, la carroza, etc., aparece ante estos moralistas como una excusa que desencadena unas consideraciones sobre la moral humana y sobre los modos de vida.

Las implicaciones económicas tienen un segundo puesto en la importancia y el espacio que dedican al tema. El enfoque económico queda reducido a unos pocos autores y, en ellos, es determinante la noción de los valores perdidos. Se vinculan los males morales, la degradación y «afeminamiento» de la raza a los destrozos económicos. Por esto oiremos las quejas de Sarmiento y otros ante la subida del precio de las mulas, como si no fuera esto algo bastante importante por sí mismo, unido a reflexiones sobre la desaparición de armas de caballería, de caballeros y nobles que las manejen y de los valores que esta arma de caballería sobrellevaba. Sin considerar que el adelanto en la «técnica armamentista» imponía —impondría— el abandono de este cuerpo militar, junto a algunos de sus valores morales y de clase, mientras que otros, más populares, pasarían a personas de orden inferior: bandoleros, etc.

A juzgar por las reflexiones de Mata, Sempere y otros —y constatado por las leyes dictadas—, los legisladores no supieron o no fueron capaces de discriminar lo que era moral de lo que tenía importancia económica. Y, dado que el coche, como la indumentaria, era objeto de lujo y prestigio, las normas se dirigieron más a este aspecto que a la mejora del estatus económico de los fabricantes de coches, de adornos, o de aquellos que criaban ganaderías y cultivaban la tierra. Con las leyes que se promulgaron sobre mulas y machos se consiguió lo contrario de lo que se pretendía; pues, si se las quería proteger para que fueran más asequibles a los agricultores y evitar su escasez, lo que se logró fue, primero, encarecer el precio de estos animales y, después, promover su compra en el extranjero.

Por otra parte, el tema está vinculado a otro aspecto que no se ha desarrollado y es el del tráfico en Madrid. A pesar de la unánime opinión, en todas las épocas, el tráfico fue apenas controlado y no parece que se ejecutaran con seriedad los castigos con que se intentó gravar el uso de elementos —tiros largos, gualdrapas, etc.— que dificultaban el fluir normal de coches y viandantes, ni las actitudes de los cocheros que, a juzgar por lo expresado en edictos y justificaciones de leyes, debían de ser poco responsables. Las protestas por atropellos, carreras entre carros, etc., parecen ser motivo de muchos desgraciados accidentes.

Como ya hicieron notar Cadalso y Jovellanos, entre otros, la clave del problema, una de ellas al menos, residía en la pésima educación que se recibía y en el mantenimiento de valores que atendían al «valer más» y a la apariencia. Como

señaló ya Caro Baroja [52], la importancia del caballo en la cultura española —igual que la del toro— es muy grande, y un hombre a caballo asumía —por imagen aprendida y por comportamiento— los valores de la masculinidad, entre comillas, los del dominio, puesto que manejaba un animal, y el tono del valentón o del bandolero.

El hombre que maneja caballos, mulas, desde un coche tiene relación con esa imagen; no debemos olvidar que el cochero, durante mucho tiempo, fue montado en uno de los primeros caballos del tiro.

Todas estas razones unidas: la apariencia, el intento de parecer más o emular a los de clase superior, imitar comportamientos que se tienen por válidos y admirativos, la mejora social que debía de suponer ser cochero frente a los trabajos agrícolas, etc., tuvieron que contribuir a que el coche tuviera tanta vitalidad en el mundo ciudadano español como tuvo. Desde cualquier aspecto que se mire, incluso desde la perspectiva de los moralistas, que lo justifican en caso de que se sea Grande o prestigioso, el coche es deseado y se admira a quien lo posee. De esta forma podemos entender su pervivencia como motivo tópico literario y su funcionalidad como elemento que canalizaba la crítica social, y por ello su recurrencia tanto en textos literarios como no literarios.

Apéndice

Como pequeño complemento a lo expuesto, quiero presentar esta lista de dichos y refranes referentes al trabajo realizado por cocheros. Algunos han dejado de usarse, otros han cambiado su sentido primero. Hay también algunos casos en los que, lo dicho, se refirió antes a las caballerías. En definitiva, son expresiones que aluden al mundo agrícola y ganadero, característico de la época. Con la desaparición de coches y carros, muchos de estos refranes desaparecen, o toman sentidos distintos porque el referente desaparece también.

En su mayoría estos dichos se han extraído del *Diccionario de Autoridades;* del *Vocabulario de refranes,* de Correas; de los *Más de 21.000 refranes castellanos,* de Rodríguez Marín; y del *Refranero general ideológico español,* de Martínez Kleiser. No se han recogido los referentes a carretas y carreteros.

— «A carros quebrados, carriles ha fartos». Equivalente a «Al asno muerto, la cebada al rabo».
— «A coche acá chinchando». Como traer a maltraer.

[52] J. Caro Baroja, *Ensayo sobre la literatura de cordel,* Madrid, Revista de Occidente, 1969, págs. 249-54.

— «Aguantar que pasen carros y carretas». Hacer la vista gorda.
— «Al asno, al barco y al carro, la carga al rabo».
— «Al carro quebrado, nunca le faltan mazadas». Siempre hay quien humilla más al ya caído.
— «Al carro trastornado (o volcado), todos le dan de mano». Este tiene la variante contraria; «Al carro trastornado, todos le dan la mano».
— «Carro que al andar chirría, a su dueño increpa».
— «Carro que canta, a su dueño avilanta».
— «Carro que se rompe en llano, de atrás le viene el daño».
— «Carro untado, camina». Tiene muchas variantes.
— «Coche allá, coche allí». Es frase que se emplea para encerrar a los cerdos.
— «Coche nuevo, caballo viejo».
— «Coche prestado, propina al lacayo».
— «Coche prestado, si tienes decoro, te sale caro».
— «Cogerle a uno el carro». Faltarle el tiempo.
— «Cuando revuelve solano, ni deja bueyes ni carro».
— «De la cara de una bella, de un carro de costado, de aire colado y de fraile por todos lados». El anónimo *Madrid por adentro*, pág. 11, dice «De las mujeres por delante, de las mulas por atrás, de los coches por los lados, y de los Faranduleros por delante, por detrás, por los lados y por todas partes» [líbrate].
— «Del toro por delante, del mulo por detrás, del carro por los lados, y del falso amigo por los cuatro costados».
— «Dios te guarde de la delantera de una viuda, y de la trasera de una mula, y de lado de un carro, y del fraile por todos cuatro».
— «En el verano, ni carro bueno ni burro malo».
— «En invierno (en enero), no hay carro malo ni burro bueno».
— «Enderezarse el carro». Tener suerte.
— «Ir en el coche de San Francisco». Ir a pie.
— «Lo que ha de cantar el buey, canta el carro».
— «Lo que ha de cantar el carro, canta la carreta». Viene a querer decir que lo que uno podría hacer con fundamento, lo hace otro sin él.
— «Mujer moza y carroza, la hacienda destroza».
— «Mujer moza y coche, la hacienda hace noche».
— «No andar el carro». Tener problemas.
— «No pararse los coches de dos o más personas». Quiere decir no tener amistad dos o más personas.
— «Para el carro y mearán los bueyes». Sobre la necesidad del descanso para reponer fuerzas.
— «Pararle a uno el carro (el coche)». Contener a uno.

— «Pare usted el carro». Suele decirse para moderar el acaloramiento de alguien.
— «Quien su carro unta (empuja), sus bueyes ayuda». Viene a querer decir que los obsequios hechos en el momento oportuno, conducen indirectamente al buen éxito de lo que se desea alcanzar.
— «¿Quién te hizo sin carro? Agua de invierno y sol de verano».
— «Quien tiene carro y mujer, nunca le falta en qué entender».
— «Tirar del carro». Pesar sobre uno el trabajo que debía corresponder a otros.
— «Tirarle uno a otro el carro». Al parecer se da sólo en Argentina. Es acompañar a la persona que va al cuidado de una joven, para que su pretendiente vaya al lado.
— «Tomar un coche». Remangarse los bajos de los pantalones para no mancharse de barro.
— «Torcerse el carro». Tomar un giro adverso los asuntos.
— «Un carro no anda con una rueda». Necesidad de ayuda.
— «Untar el carro». Gratificar a uno para conseguir algo.