

## LAS CABALLERIZAS DE LAS REINAS EN LA MONARQUÍA DE LOS AUSTRIA: CAMBIOS INSTITUCIONALES Y EVOLUCIÓN DE LAS ETIQUETAS, 1559-1611<sup>1</sup>

### *The Queen's royal stables in the Austria's Monarchy: Institutional changes and development of the etiquette, 1559-1611*

Félix LABRADOR ARROYO y Alejandro LÓPEZ ÁLVAREZ

Instituto Universitario «La Corte en Europa». Universidad Autónoma de Madrid. <felix.labrador@uam.es> <alejandrol.alvarez@uam.es>

**RESUMEN:** La caballeriza de las reinas adquirió desde Isabel de Valois una mayor importancia y relevancia dentro de la corte, lo que provocó cambios paulatinos en su organización, estructura y funciones, con el fin de dar mejor respuesta a las necesidades del servicio, adecuándose a las nuevas realidades socio-políticas y a las obligaciones de la etiqueta y ceremonial que a lo largo de estos años se fueron codificando. La aparición de un elemento nuevo: el vehículo representativo, transformaría, además, radicalmente este departamento palatino, alterando su composición y

1. El presente artículo inicia una serie de trabajos monográficos sobre las diferentes caballerizas de las reinas de la Casa de Austria. Hemos contado para su realización con la ayuda económica de una beca doctoral de la Fundación Caja Madrid y una beca post-doctoral Herzog-Ernst-Stipendium de la Fritz Thyssen Stiftung que nos ha permitido una estancia a lo largo del año 2006 en el Forschungszentrum Gotha für kultur- und sozialwissenschaftliche Studien der Universität Erfurt y forma parte del proyecto, «El tiempo del Quijote: Corte, cultura y gobierno en la Monarquía de Felipe III», financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (número de referencia BHA 2002-02969). Abreviaturas utilizadas: ACA (Archivo de la Corona de Aragón); AGS (Archivo General de Simancas), CJH (Consejo y Juntas de Hacienda), CMC (Contaduría Mayor de Cuentas), CSR (Casas y Sitios Reales), E (Estado), PR (Patronato Real); AGP (Archivo General de Palacio); AHN (Archivo Histórico Nacional); AZ (Archivo Zabálburu); BNM (Biblioteca Nacional de Madrid); BPR (Biblioteca Palacio Real); FBG (Forschungsbibliothek Gotha); IVDJ (Instituto Valencia de Don Juan); MCM (Museo de Carruajes de Madrid); ME (Monasterio de El Escorial); RAH (Real Academia de la Historia); SFG (Stiftung Schloss Friedenstein Gotha, Schlossmuseum) y VC (Kunstsammlungen der Veste Coburg).

provocando cambios significativos en la etiqueta y en la forma de mostrarse de las reinas y de su corte. El análisis de su evolución a lo largo del siglo XVI pone de manifiesto la transformación de un modelo organizativo medieval, de corte caballeresco, a otro moderno y cortesano, y los límites del modelo cortesano castellano, cuyo ideal era la Casa de la reina Isabel la Católica.

*Palabras clave:* corte, casa real, reinas, caballeriza, etiquetas y ceremonial.

ABSTRACT: The Queens' royal stable became more important in the Court from Isabel de Valois. It unleashed gradual changes within its organization, structure and tasks in order to provide a better answer to the service necessities. Thus, it adapted itself to the new socio-political realities and the duties of the etiquette and the royal ceremonial that were codifying over these years. The origin of the «representative vehicle» would also transform drastically this palace department by changing its composition and prompting significant changes for etiquette and the way the queens and their Court to show. The analysis of its development over XVI century evidences, on one hand, the medieval organizational model developed into a modern and courtier model, and the other hand, the boundaries of the Castilian courtier model, whose ideal was the Queen Isabel la Católica's household.

*Key words:* court, royal household, queens, royal stables, etiquette and royal ceremonials.

Hace muchos años, Dalmiro de la Válgoma ya destacó que la Casa de la reina era una institución típicamente castellana, pues su ordenación, la que tenía Isabel la Católica, sirvió de modelo para las sucesivas soberanas<sup>2</sup>. Esta organización palatina de la Casa de la reina, que junto a la de sus altezas conoció un total de 11 etiquetas diferentes entre 1560 y 1621, fue un destacado elemento de exaltación del prestigio de la Monarquía Católica en el resto de Europa, ya que se exportó, primero a Portugal y más tarde al Imperio y al ducado de Saboya y era considerada una de los mejores regladas de Europa<sup>3</sup>.

2. *Norma y ceremonia de las reinas de la Casa de Austria*. Madrid, 1958, p. 10. La principal diferencia, desde el punto de vista político, en las Casas de la reina durante el siglo XVI fue el «partido» o grupo de poder que las dominó.

3. ROUSSET DE MISSY, J.: *Le Cérémonial Diplomatique des Cours de l'Europe*. Amsterdam, 1739, tomos IV y V del suplemento a la obra de DUMONT, J.: *Corps universel diplomatique du droit des Gens*. Amsterdam-La Haya, 1726-1739.

Dentro de la Casa de la reina, consideramos particularmente interesante el estudio de la caballeriza, el departamento bajo cuya responsabilidad se encontraba la expresión de la figura mayestática de los soberanos fuera de palacio y descubriría la figura e imagen real ante sus súbditos y ante el resto del mundo<sup>4</sup>. Desde mediados del siglo XVI, este módulo de la Casa fue adquiriendo una mayor importancia y relevancia dentro de la corte, lo que provocó cambios paulatinos en su organización, estructura y funciones, con el fin de dar mejor respuesta a las necesidades del servicio, adecuándose a las nuevas realidades socio-políticas y a las obligaciones de la etiqueta y ceremonial que durante estos años se fueron codificando. El análisis de su evolución pone de manifiesto en primer lugar, la transformación de un modelo organizativo medieval a otro moderno, propio de la corte del Barroco, y, en segundo lugar, los límites del mencionado modelo castellano.

## 1. LA CONFIGURACIÓN INSTITUCIONAL DE LA CABALLERIZA DE LA REINA

### 1.1. *La caballeriza de la reina antes de 1560*

Este departamento palatino fue precisamente uno de los que más cambios experimentó a lo largo del siglo XVI, período en el cual se fueron configurando y

4. Poco se ha escrito sobre esta sección de la casa real para los tiempos medievales, aunque creemos que merecería una investigación más detallada. Pueden verse, SALAZAR Y ACHA, J.: *La Casa del rey de Castilla y León en la Edad Media*. Madrid, 2000, pp. 30, 33 y 35, 114-115, 125, 148-149 y 309, y FERNÁNDEZ DE CORDOVA MIRALLES, A.: *La Corte de Isabel I. Ritos y ceremonias de una reina (1474-1504)*. Madrid, 2002, pp. 189-190. Para la época que aquí tratamos, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Evolución de la Caballeriza», en MARTÍNEZ MILLÁN, J. y FERNÁNDEZ CONTI, S. (dirs.): *La Monarquía de Felipe II: La Casa del rey*. Madrid, 2005, vol. I, pp. 293-303; idem.: «La caballeriza del rey», en MARTÍNEZ MILLÁN, J. (dir.): *La Corte de Felipe III y el gobierno de la Monarquía Católica*, vol. I, *La Casa Real*, (en prensa). Centrada en los gastos y para el siglo XVIII, puede verse la tesis doctoral de GACHO SANTAMARÍA, M.A.: *La Real Caballeriza en el siglo XVIII*. Madrid, UCM, 2002 e idem.: «Las reales caballerizas. Una institución al servicio de la Corona, a través de la historia», en GALÁN DOMINGO, E. (coord.): *Historia del carruaje en España*. Madrid, 2005, pp. 274-290. Interesantes aportaciones para las caballerizas en las cortes europeas en ROCHE, D. (dir.): *Les écuries royales du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. París, 1998. Puede consultarse también, SAINTY, J. C. y BUCHOLZ, R. O. (comps.): *Officials of the Royal Household 1660-1837. Part II: Departments of the Lord Steward and the Master of the Horse*. Londres, 1998, pp. 58-68. Varios investigadores rusos se han ocupado, sobre todo desde el punto de vista material, de las caballerizas de los Zares, de ellos pueden consultarse, KIRILLOVA, L.: «Schätze des Moskauer Kreml Museums», MELNIKOWA, O.: «Der Marstallschatz'. Die Kollektion der historischen Prunksättel und Galageschirre im Museum des Moskauer Kremls»; y TSCHERNYS-CHEW, W.: «Vom kaiserlichen Marstallmuseum zur Wagensammlung der Eremitage in St. Petersburg-Kostbarkeiten des 18. und 19 Jahrhunderts», en *Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge*, 12, 2004, pp. 76-83, 84-93 y 94-105 respectivamente. También, KIRILLOVA, L.: *Royal Carriages*. Londres, 2003, pp. 20-31. Para el análisis de las caballerizas desde un punto de vista arquitectónico, WOLFGANG, G.: *Deutsche Marställe des Barock*. Berlín, 1982 y MASSOUNIE, D.: *L'architecture de la Grande et de la Petite Ecurie de Versailles*. París, 2003.

definiendo la organización, estructura y composición de las Casas reales hispanas. Frente a alguna opinión, conviene asentar que esta sección adquirió en esta época un respetable tamaño y una considerable relevancia<sup>5</sup>. Su importancia paulatina y los cambios experimentados en su seno pueden rastrearse ya desde tiempos de Isabel la Católica.

Por entonces, la caballeriza era un organismo autónomo dentro de su Casa, si bien dependía del mayordomo mayor para ajustar los gastos y del camarero mayor, el cual tenía la custodia sobre los arreos más lujosos<sup>6</sup>. Al frente de este departamento palatino se encontraba el caballerizo mayor, cargo ocupado por Pedro de Ribera, mientras su mujer, María de Medina, ejercía como moza de cámara y caballeriza mayor de la reina. Bajo su servicio estaban dos caballerizos, un ayudante del caballerizo, un teniente, encargado de los salarios y del abastecimiento, y varios mozos de caballos que cuidaban los animales<sup>7</sup>. El caballerizo y sus ayudantes debían de encargarse de dar de comer a los animales y mantener limpio el establo y el equipo de sillas y estribos, además, el caballerizo atendía a todo lo concerniente al transporte de la reina a caballo y participaba en algunos actos ceremoniales como ayudar a cabalgar y descabalgar a su alteza «aunque estén otros señores de título presentes», así como llevar el guión real en las justas, torneos o juegos de cañas en los que participaba el rey<sup>8</sup>. A la caballeriza estaba adscrito, a su vez, un servicio de cocina independiente para los mozos y ayudantes, cuyo número variaba en función de la cantidad de monturas a cuidar. Separada de la caballeriza y con un gasto mayor que ella, estaba la acemilería, encargada del transporte de las arcas y pertenencias de la reina. A lo largo del reinado de Isabel la Católica, los gastos de esta sección representaban en torno a un 10% del total de los gastos generales de

5. Para Jurado Sánchez, «la caballeriza de la reina sólo fue un departamento semejante, por número de oficiales y dependencias, a la caballeriza del rey a partir del reinado de Felipe IV. Desde entonces contó ya con un caballerizo mayor, que dirigía los asuntos hacendísticos y los de otra naturaleza, un veedor y contador, que supervisaba la entrada y salida del dinero, y un furrier, que ejercía las tareas propias de tesorero... Existía, no obstante, una excepción: en la caballeriza de la reina no había casa de pajes». JURADO SÁNCHEZ, J.: *El gasto de la Casa Real, su financiación y sus repercusiones hacendísticas y económicas*. Madrid, 2000, pp. 38-39. Además, en tabla señala que en 1620 el número de empleados de la caballeriza de la reina era de 27, mientras que en 1667 era de 95 y en 1696 era de 201.

6. Los aparejos cotidianos de la caballeriza dependían de este organismo, pero «lo festival e ricos ornamentos e jaeces de la brida o gineta», se guardaban en la cámara y cuando era menester se le daban al teniente del caballerizo mayor y se volvían luego, FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Libro de la cámara real del Príncipe don Juan e oficios de su casa e su servicio ordinario*. Madrid, 1870, pp. 101-102.

7. FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA MIRALLES, A.: *La Corte de Isabel I*, op. cit., pp. 189-190.

8. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Libro de la cámara...*, pp. 102-103.

su Casa<sup>9</sup>. Puede añadirse en definitiva, que como caballeriza medieval esta giraba en torno al caballo, elemento representativo y de transporte, como se aprecia en la descripción de la visita que Isabel hizo al real cuando la toma de Illora:

Traía consigo dejando la gente que la fue a recibir, hasta quarenta cabalgaduras en que había fasta diez mujeres. El recibimiento que le fue hecho fue muy singular, ... e puso una batalla a la mano izquierda del camino por donde ella venía, todos bien aderezados y como para pelear... Venía la reina en una mula castaña en una silla de andas guarnecidas de plata dorada; traía un paño de carmesí de pelo y las falsas riendas y cabezadas de la mula eran rasas, labradas de seda, de letras de oro entretalladas, y las orladuras bordadas de oro... Y la infanta venía en otra mula castaña guarnecida de plata blanca, y por orladura bordados de oro...<sup>10</sup>.

Tras el fallecimiento de Isabel la Católica, la caballeriza de la Casa de la reina conoció un serio retroceso. La situación vivida por la reina Juana no ayudó mucho al desarrollo de este departamento; a la mala situación económica por la que atravesaba, –sus servidores, por ejemplo, estuvieron varios tercios sin cobrar entre 1507 y 1508–, se sumaba su situación personal, alejada de la vida política por su padre y por su hijo. Su caballeriza quedó reducida prácticamente a una serie de mozos de espuelas y a un pequeño número de bestias que se guardaban en las caballerizas del palacio de Tordesillas<sup>11</sup>.

La llegada de la princesa Isabel de Avís a Castilla no mejoró, en un principio, la situación. Hasta 1528, año de la primera reforma de su Casa, la caballeriza estaba regida por su dama de confianza, doña Leonor de Castro, y constituida por una serie de cargos y oficios menores, como el tenedor de las andas, un acemilero mayor, tres escuderos y otros tantos pajes, así como diecisiete mozos de espuelas, en su gran mayoría, provenientes de Portugal. Esta situación, dio lugar a acres enfrentamientos entre algunos criados de la casa por el asiento de acemilero mayor, que llegó incluso al consejo de la Emperatriz, y parece haber conllevado el descuido en la atención a los animales y aderezos necesarios para el servicio de la reina, ya que tan sólo tenía cuatro mulas, dos caballos y una hacanea<sup>12</sup>.

9. Unos 912.567 mrs en 1490, 3.082.639 en 1498 y 623.060 en 1501. FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA MIRALLES, A.: *La corte de Isabel I*, op. cit., p. 190.

10. PULGAR, H. del.: *Crónica de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel de Castilla y Aragón*. Madrid, 1943, p. 623.

11. Relación de 1509. AGS. CSR, leg. 35, núm. 1060.

12. Don Francisco de Borja, apenas tomó posesión de su nuevo cargo como caballerizo mayor, consideró que eran necesarias, de momento, seis mulas buenas y otras dos razonables, así como cuatro hacaneas y dos caballos, además de ocho machos. AGS. CSR, leg. 31, fol. 61. Un análisis de la formación de esta Casa y de la reforma en LABRADOR ARROYO, F.: «La casa de la emperatriz Isabel», en MARTÍNEZ MILLÁN, J. (dir.): *La corte de Carlos V*. Madrid, 2000, vol. I, pp. 234-251.

Después de la reforma auspiciada por Francisco de los Cobos y Juan de Tavera<sup>13</sup>, la caballeriza de la emperatriz adquirió una estructura y organización bien definida, siguiendo el modelo, como en el resto de su Casa, de la reina Católica, manteniendo el carácter medieval de la misma y la primacía del caballo; se fijaron, por ejemplo, el número de oficiales y se señalaron las obligaciones de diferentes oficios como el tenedor de las andas y el acemilero mayor y su teniente. Al frente de este departamento se nombró, el 25 de septiembre de 1529, a don Francisco de Borja, el cual desde su mismo nombramiento y amparándose en la tradición borgoñona, trató de dotar de mayor contenido y simbología su cargo y de conformar un servicio de acuerdo a las necesidades de la emperatriz<sup>14</sup>. En este sentido, según el libro de la veeduría de 1539, sus denodados esfuerzos tuvieron sus frutos: bajo su jurisdicción se encontraban un teniente, veintitrés mozos de espuelas, dieciocho escuderos de pie y seis oficiales de manos, que también hacían obras para el resto de la Casa. Además, había poco más de setenta pajes, que tenían en su casa un maestro de danzar y otro de gramática, y fuera de su control aunque vinculado a la caballeriza estaba el tenedor de las andas y cinco ayudantes<sup>15</sup>.

13. En 1528, después de alcanzar el control de ciertos órganos de la administración, pusieron sus ojos en la Casa de la reina, abordando su control con la excusa de una supuesta reforma que castellanizase el servicio y la Casa, ya que ésta estaba muy a la portuguesa y lejos del modelo ideal al que la reina Católica dio forma. Sin embargo, analizando detenidamente la misma, los modelos de ambas casas eran muy similares; no podemos olvidar que Isabel de Avis vino a Castilla con la organización de su servicio doméstico tal y como su madre, la reina María le confirió, véase, LABRADOR ARROYO, F.: «The empress Isabella of Portugal, wife of Charles V: household and court factions (1526-1539)», *Portuguese Studies Review*, 13, 1, 2005, pp. 115-118.

14. «Relación de lo de la casa de la enperatriz nra señora y también de algo de lo de la Casa de la reina Isabel que aya gloria». AGS. E, leg. 26. núms 104-108. «Pareçe q sería bien si sus magestades fueren servidos q deven reçeibir una persona honrrada para cavallerizo mayor, siendo a contentamiento de doña Leonor de Castro, y q se deven comprar algunas mulas para su mag, por q no esté su cavalleriza como agora está, y siendo servidos dello a de ser a cargo deste toda la cavalleriza y de dar las raciones q se dan de çebada a todos, y de la comida de moços despuelas y dlo demás dla cavalleriza como acá se suele hazer y q se ordene todo lo q en ello ha de aver éste ha de tener teniente de cavallerizo, las quitaçiones deven ser como las de acá, q son bien moderadas». AGS. E, leg. 26, núm. 137. Además, se señalaba: «Asy mismo, si fueren servidos se ha de poner otra p[er]sona honrrada por azemilero mayor, y se deven comprar para su mag[estad] hasta XL azémilas por q demás de lo q servirán en el camino para de asiento son menester para el serviçio de la Casa, a éste se le ha de dar el salario como acá y lo q se acostumbra para tener en pie las azémilas y hase de ordenar las azémilas q se han de dar para los caminos a los ofiçiales y mugeres por q en esto ay muy gran desorden, también ha de tener teniente de azemilero mayor y podría lo ser el q agora es mariscal». Véanse las reivindicaciones del cavallerizo mayor, *infra*.

15. El comendador mayor de Castilla notificaba a Carlos en 1541 la muerte de Martín de Iriarte, tenedor de la litera y de las andas de la Casa de su mujer, diciéndole, «y porq a la manera de Castilla siempre a lo menos la reina doña Isabel y la reyna nra s[eñor]a an tenido sus tenedores aparte, fuera de la cavalleriza y a estado asta aora así». AGS. E, leg. 54, fol. 54. Más información sobre la disolución de la Casa en LABRADOR ARROYO, F.: «Las dimensiones del servicio de la emperatriz Isabel», MARTÍNEZ MILLÁN, J. (dir.): *La corte de Carlos V*, vol. II, pp. 93-97.

No obstante, de nuevo, la muerte de la soberana significó un serio retroceso de este departamento hasta la llegada de la reina Isabel de Valois.

### 1.2. *La caballeriza de la reina Isabel de Valois: cambios y permanencias*

Cuando se celebraron las paces de Cateau-Cambresis se convino el casamiento de la princesa Isabel de Valois con Felipe II y su traída a la frontera española a costa de los reyes de Francia. Apenas celebrado aquél, Catalina de Médicis se ocupó de formar la Casa y comitiva que debía acompañarla, disponiendo un número de servidores muy abundante. Según algunos datos, la Casa que acompañó a la reina en aquellos momentos se elevó a 162 personas<sup>16</sup>. Sin embargo, aquí faltaba buena parte de la caballeriza, en la que había al menos seis pajes, cuatro lacayos del cuerpo, cuatro «vallets» de pie para las «filles damoyelles», otro «vallet» de pie para la segunda litera, dos «vallets» de pie para los dos coches, tres palafreneros, dos muleteros de las literas, cuatro ayudas de palafrenero, dos furrieres, dos «vallets» de pajes, un herrador, un capellán, un entallador, un sillero y dos cocheros o conductores de los «charriots branlants»<sup>17</sup>.

Entretanto, se habían nombrado los altos cargos de la Casa que habían de servir según el rey. Entre ellos, el principal era el de mayordomo mayor cargo, que Felipe II había asignado a don Enrique Enríquez de Guzmán, IV conde de Alba de Liste, casado con su prima doña Leonor de Toledo, hija de don García de Toledo (primogénito del duque de Alba) que murió en los Gelves, y por consiguiente, hermana del gran duque de Alba. Asimismo, don Fadrique de Portugal había sido elegido para el cargo de caballerizo mayor, puesto que había servido en Gante con la Emperatriz y que había dejado, llamado por Felipe II para servir a la joven reina.

El Rey Prudente consideró que estos oficiales, acompañados del servicio castellano, sirviesen a su joven esposa en cuanto atravesase la frontera<sup>18</sup>. Con

16. «Liste d'officiers domestiques ordonés pour le service de Madame Elizabeth de France Royne d'Espagne, fille du Roy Henry II, depuis le 17 Juin 1559 qu'elle a demeuré en France jusqu'au 3 Janvier ensuivant qu'elle entra en Espagne». DE RUBLE, A.: *Le traité de Cateau-Cambresis*. París, 1889, pp. 311-344. Véase también, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois, Reina de España (1546-1568)*. Madrid 1949, I, pp. 79-82.

17. Véase, AZ, carpeta 185, doc. 126 y AGS. CSR, leg. 338, s.f.

18. Cuando la reina enfermó en el camino, Felipe II envió al conde de Buendía para que la visitase en su nombre, al mismo tiempo que portaba una instrucción del monarca con el número de los criados franceses que debía traer la reina, advirtiéndole que cuando llegase a Toledo «ella y yo veremos de ordenar en esto lo que buenamente se deuerá hazer, porque los oficios generales, como teneyns entendido, ya los tenemos proveydos, y luego, en entrando en estos reynos, la han de comenzar a seruir», AGS. E, leg. 1493, doc. 5.

todo, estos personajes no acudieron a Roncesvalles para recibir a la reina con el fin de evitar problemas con los servidores franceses, siendo enviados por contra el cardenal de Burgos y el duque del Infantado. Es más, para prevenir problemas en la jornada de la reina por tierras hispanas, Felipe II nombró a Lope de Guzmán, gentilhombre de su cámara, como maestresala de Isabel de Valois, dándole precisas instrucciones sobre la etiqueta cortesana y el comportamiento que la reina debía tener al atravesar las distintas villas y ciudades<sup>19</sup>. Puso, además, al lado de la joven soberana a un grefier de su Casa, Luis de Sigoney, «que sabe la lengua francesa y es hombre útil para todo», quien, una vez en Toledo, sirvió el cargo de contralor.

La siguiente ocasión para entrar a servir a la reina fue en Guadalajara, donde se incorporó el mayordomo mayor, mas no el caballero mayor, a quien se pidió que esperara, «de lo qual si tengo de dezir berdad –escribió algo después– me pessó más de lo q sabré decir y conténteme dello lo mejor que pude»<sup>20</sup>. Según esto, hemos de concluir que la caballeriza seguía estando servida por franceses.

Apenas llegaron a Toledo, don Felipe intentó reducir la influencia francesa que había en torno a su mujer para lo que procedió a la reforma de su Casa y entre otras secciones, la amplia caballeriza francesa fue disuelta paulatinamente. La reina trató de conservar a muchos de sus criados, como los cuatro caballeros, pero a la postre sólo algunos de aquellos «*menus officiers*» de la caballeriza que, en opinión del marqués de Bourdelau conocían su gusto y sus formas de vivir y fueran los mejores y más suficientes, pudieron quedarse como había apuntado la reina<sup>21</sup>. Nos consta que fue ese el caso de varios de ellos, como Guillermo<sup>22</sup>, que siguió sirviendo como guía de la litera. Creemos también muy probable que Jacobo o Jacome, fuera uno de los cocheros franceses que habían venido con la reina. También se quedó el «*séllier*» François Hurte que, como Francisco Orte u Ortiz, pasó a ser denominado sillero a la francesa y después guarnicionero<sup>23</sup>. Incluido en la caballeriza también estaba Andrés de la Comba,

19. AGS. E, leg. 1643, doc. 47, «Instrucción a Lope de Guzmán. El rey: lo que vos, Lope de Guzmán, maestresala de la Sma. Reina doña Isabel, hauéis de hazer en su seruicio ...», transcritas por GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *op. cit.*, III, apéndice 2; *CODOIN*, vol. III, pp. 447-448.

20. AGS. E, leg. 139, fol. 70.

21. PARIS, L.: *Negotiations, lettres et pièces diverses relatives au règne de François II*. París, 1841, pp. 354 y 356 y GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois, op. cit.*, vol. III, pp. 160 y 161. RUBLE no especifica qué criados hubo de sacrificar de la caballeriza, *Le traité de Cateau-Cambresis, op. cit.*, p. 286.

22. Se trataba sin duda de uno de los dos litereros que vinieron con la reina, Guillaume Gaillant y Estienne Mergeni, AZ, carpeta 185, doc. 126.

23. Véase, AGS. CSR, leg. 40 fol. 37 y AZ, carpeta 185, doc. 126.

zapatero que venía con la reina y se acomodó en la nueva Casa<sup>24</sup>. Junto a estos criados buena parte del servicio traído por la reina en su caballeriza se quedó en Castilla, así los caballos, las literas, etc.<sup>25</sup>.

En años posteriores, encontramos algunos criados de la caballeriza de origen francés, como maese Jacques, maestro de hacer coches, el cochero Pedro de Rochela, Pierres, mozo de caballos, y los mozos de coches Juan Francés, Armin de Brie y Armin Gascón, entre otros, que inducen a cuestionar la idea de que la reina no tuvo parte alguna en la promoción de sus criados, aunque fueran de escasa relevancia, como se ha apuntado en alguna ocasión<sup>26</sup>.

Mientras se iba deshaciendo la caballeriza francesa, la configuración de la nueva caballeriza debió plantear no pocas dudas de toda índole. Ya desde el primer momento hubo instrucciones para añadir o cambiar elementos en la institución, como se aprecia por un listado, sin fecha, con lo que había menester la institución «al presente»<sup>27</sup>. Con todo, persistían las dudas en otras cuestiones. Así, antes de mayo de 1560, se señalaba que había de haber dos caballerizos, «uno de los nombrados para mariscal de logis» y Juan Rodríguez de Villafuerte, que fue el único que ocupó el cargo realmente. Como teniente de caballerizo mayor, un cargo que creemos no llegó a crearse, se proponía a don Pedro de Reinoso, quien en realidad fue nombrado acemilero mayor y como acemilero mayor se proponía «a su hermano del confesor» o «a Briones»<sup>28</sup>.

24. Véase la «cuenta de las obras que ha hecho Andrés de la Comba zapatero de la reina nuestra señora por orden de su caballeriza hasta fin de junio de 1561» (cuenta que había comenzado hacia agosto de 1560). AGS. CSR, leg. 382, s.f. Para su origen francés, véase CABIE, E.: *Ambassade de Jean Ebrard seigneur de Saint-Sulpice de 1562 a 1565 et mission de ce diplomatedans le même pays en 1566*. Albi, 1903, p. 280.

25. Véanse las literas de la reina entregadas a Martín Gómez, encargado de ellas, AGS. CSR, leg. 383 s.f.

26. Al respecto, AGS. CSR, leg. 383, s.f. y RODRÍGUEZ SALGADO, M.: «Una perfecta princesa. Casa y vida de la reina Isabel de Valois (1559-1568). Primera parte», *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejo II, 2003, pp. 57 y ss.

27. Se señalaba que hacían falta dos sillones ricos y aderezos para ellos, litera, guarniciones y terlices y tablas de plata y para las damas francesas tablas cubiertas de terciopelo, dos aderezos cumplidos de terciopelo negro para ir de camino para la reina y aderezos para 17 hacaneas de damas, hechos de terciopelo. También eran necesarias guarniciones de terciopelo para los caballos de los pajes y oficiales y camas de pajes si los hubiera de haber, dos acémilas con su recaudo para dar agua a la caballeriza, librea a los de la caballeriza, las hacaneas que faltaran para las damas francesas y para las otras mujeres, así como acémilas para literas y coches. En cuanto a la acemilería se había de dotar de 30 acémilas. Además, se disponía que hubiera las siguientes hacaneas y cuartagos: para la reina seis hacaneas, veinte para las damas y mujeres, dos hacas para el caballerizo mayor y para su teniente, otras dos para el guión y el paje que llevaba la maleta, cuatro para cuatro mozos de caballos, la haca del enano, un caballo para el guardasillas, otro caballo para los cestones y una acémila para que echara agua. AGS. CSR, leg. 383, s.f.

28. «Estado de la casa de la rreyna nra señora», AGS. CSR, leg. 383, s.f.

No obstante, a partir de mayo de 1560<sup>29</sup>, cuando se fueron los franceses, empezaron a entrar a servir los criados españoles, como se deduce de una lista de los gajes de la Casa de la reina de este año que aporta los siguientes datos. Los lacayos españoles comenzaron a servir el 26 de abril<sup>30</sup>, el caballero, Juan Rodríguez de Villafuerte, desde primeros de mayo, Juan López, guarnición, desde primeros de junio, Alonso de Olivera, encargado de los coches y carros, desde la misma fecha<sup>31</sup>, como Martín Gómez que tenía a cargo las literas. El sillero Francisco Ortiz, que provenía de la Casa francesa, como dijimos, había de ser contado desde primeros de junio<sup>32</sup>, así como Hernando Garavilla y Bautista Bourgon, herradores<sup>33</sup>. Los pajes comenzaron a servir desde primeros de septiembre de 1560<sup>34</sup>, Antonio de Ávila, encargado de curar los caballos y de venir con la hacanea de la reina y de las tablas, desde el primero de octubre<sup>35</sup>, como Francisco de Sepúlveda, furrier, y Juan Pérez, ayuda del furrier<sup>36</sup>. En la misma fecha, entró Alejo Marqués, correo de la caballeriza, mientras Agustín de Ribera, el otro correo, lo hizo desde el 20 de noviembre<sup>37</sup>. Los escuderos de a pie empezaron a servir desde el 12 de octubre de 1560<sup>38</sup>. Francisco de Salvatierra, fiambrero, desde el primero de noviembre, mientras su compañero, Daniel de Sosa, desde el 15 de ese mismo mes<sup>39</sup>. Aunque no aparecían en este documento, naturalmente hay

29. Hacia agosto de 1560 se empezó a tener la cuenta de los oficiales de la caballeriza, se señalaba en cierto documento, AGS. CSR, leg. 382, s.f.

30. Se trataba de Alejo Hernández, Antonio Hernández, Juan del Castillo, Pedro Navío, Francisco García, Diego de Ressa, Pablos García, Alonso de Olivares, Pedro de la Fuente, Juan Muñoz, Nicolás Cornejo y César de Falces. Tenían de gajes al año 26.650 mrs. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

31. El primero a razón de 300 ducados anuales, el segundo a 12 placas al día y el tercero a razón de seis placas al día. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

32. A razón de seis placas diarias. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

33. A razón de cuatro placas al día. AGS. CSR, leg. 382, s.f. La viuda de Hernando de Garavilla, Ana de Valdés, recibía ciertos dineros a cuenta de sus gajes de 1561 y 1562. AGS. CSR, leg. 38, 1/931. Suponemos que a Garavilla le sustituyó el herrador Pedro Barroso, *Idem*, 1073.

34. Se trataba de los siguientes personajes: Don Hernando de Toledo, Antonio Pacheco, Beltrán de la Cueva, Antonio de Padilla, Félix de Guzmán, Juan de Menchaca, Carlos de Vinués, Honorato de Carvajal, Francisco de Rojas y Gaspar de Teves. Había de haber cada uno 10.000 mrs al año. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

35. A razón de 10 placas al día. AGS. CSR, leg. 382, s.f. En otro documento, donde se señalaba que su función era «que tiene cargo de ver la cavalleriza y mandar aparejar quando su mt. sale fuera» se le señalaban de gajes 9 placas al día. AGS. CSR, leg. 38, 1/301.

36. El furrier a 10 placas al día y su ayuda a razón de seis. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

37. A razón de cuatro placas y media. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

38. Estos eran Martín Ortiz, Juan de Ávila, Pedro de Concha, Alonso González, Miguel de Prado, Juan Olivier, valenciano, Vasco Hernández y Pedro Castillo. Tenían de gajes a razón de 11.375 mrs por año, AGS. CSR, leg. 382, s.f.

39. A razón de cuatro placas y media. AGS. CSR, leg. 382, s.f.

que incluir en la caballeriza a los mozos de caballos<sup>40</sup>, el cochero<sup>41</sup> y los litereros o mozos de literas<sup>42</sup>. Todavía en los meses siguientes se fueron añadiendo nuevos oficiales a la institución hasta configurar un módulo considerable, aunque persistían algunos problemas, alguno de ellos tan importante como la indecisión en cuanto a cómo servir a la reina, si a la borgoñona o a la castellana. De cualquier manera, para mayo de 1561, la caballeriza estaba plenamente configurada y constaba de cincuenta caballos, como se deduce de la planta que se mostraba a la hora de organizar el aposento. En ella encontramos además de a los ya mencionados antes, a Pedro de Segovia librador<sup>43</sup>, al aguador Miguel Navarro<sup>44</sup>, así como los siguientes oficiales, que hasta ahora han pasado desapercibidos en su mayoría, en los trabajos consultados: el cordonero Pedro de Prado, el calcetero Pedro de Antezana, el sastre Juan de Garnica, el dorador Juan González<sup>45</sup>, el zapatero maese Andrés de la Comba, el mantero Antonio de la Peña<sup>46</sup>, el frenero<sup>47</sup> y junto

40. Los mozos de caballos se encargaban de cuidar de estos animales y de darles su alimentación. Suele ser difícil localizar sus asientos porque no constan casi nunca en los listados de criados, pero eran elementos fundamentales en la caballeriza. De ellos decía FERNÁNDEZ DE OVIEDO, cuando escribía sobre la del príncipe don Juan: «Págase al theniente del cavallerizo un cozinero, o en dineros tanta cantidad dela despensa, e él da de comer a los que sirven en la cavalleriza, en tinelo o sala, dos tablas al día, ordinaria e abundante mente, de pan e vino e carne e pescado; e tiene el número destes moços de cavallos, según le está ordenado, al rrespecto de los cavallos e bestias que ay en la cavalleriza», *Libro de la cámara...*, p. 103. Inicialmente encontramos unos seis mozos en la Casa de la reina Isabel, pero su número ascendió rápidamente hasta la decena, como se preveía en mayo de 1561 al organizar el aposento.

41. Aunque en la disposición del aposento realizada en mayo de 1561 se preveían dos, hasta julio de 1563 aproximadamente, sólo sirvió uno. Desde esa fecha hubo tres, en enero de 1564 eran cuatro, mientras que en marzo aumentaron a cinco y desde agosto de 1566 fueron ya seis los cocheros de la reina, en consonancia con el aumento gradual de los vehículos, AGS. CSR, leg. 383 s.f. Para las funciones de estos criados, véase, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «El oficio de cochero en la sociedad cortesana a comienzos del siglo XVII: disciplina e integración social», comunicación presentada a la IX Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna que tuvo lugar en junio de 2006 en Málaga.

42. También las literas necesitaban de criados que condujeran y cuidaran de los animales que tiraban de ellas. En mayo de 1561 se preveían dos mozos de litera, aunque a veces sirvió sólo uno, AGS. CSR, leg. 383, s.f.

43. Servía al menos desde abril de 1561. AGS. CSR, leg. 383, s.f. Desde al menos marzo de 1565 servía la plaza, Alonso de Saavedra.

44. Con referencias desde al menos abril de 1561. Juan Guerra entró a servir de aguador de la reina en mayo de 1563, ejerciendo sus funciones hasta el mes de octubre de 1564. Tras él sirvió Juan de Sasa, AGS. CSR, leg. 38, f. 1/324 y leg. 383, s.f.

45. Servía aún en 1563, AMEZÚA Y MAYO: *Isabel de Valois*, vol. I, pp. 277-278.

46. El mantero era un criado que se dedicaba a confeccionar mantas y sábanas para proteger a los caballos. Por lo que sabemos sirvieron este oficio en tiempos de la reina varios criados, que son los siguientes. Además de Antonio de la Peña, que asistió al menos hasta diciembre de 1564, entre 1565 y 1566 parece haberse recurrido a Gabriel Martínez y a Marcos Malón y a Juan Serrano desde al menos el primero de junio de 1566 en adelante. AGS. CSR, leg. 38, 1/ 667, 732 y leg. 40 fol. 37.

47. Como indicaba su nombre, el frenero confeccionaba frenos para los animales de la caballeriza. El primero de los que conocemos se llamaba Rodrigo de Rebolledo, del que nos consta que

al sillero francés que ya dijimos, el sillero español Miguel Juárez<sup>48</sup>. No aparecen en este listado, pero sabemos que servían por esas fechas, los palafreneros Gabriel Cuello y Pedro de Morón<sup>49</sup>. Con todo, a ellos habría que añadir otros oficios que se fueron sumando con el tiempo, como cerrajero, servido por Diego de la Torre<sup>50</sup>; pintor, por Gabriel de Hoyos<sup>51</sup>, maestro de hacer coches, por maese Jacques<sup>52</sup>, así como entallador, servido por Diego de Corral<sup>53</sup> y carpintero, que lo era por Martín Jiménez<sup>54</sup>.

### 1.3. *La caballeriza de la reina Ana*

La reina Ana vino acompañada desde el Imperio por una caballeriza formada por criados alemanes, algunos de los cuales venían prestando servicio en las caballerizas imperiales. Al frente de la misma se encontraba el conde Gaspar de Lodrón, quien ya desempeñaba sus funciones desde el mes de octubre de 1570. Junto a él vinieron ocho pajes, con su ayuda, Juan Pluvier, y dos criados para servirles, el furrier Hans Purguer y su ayuda, el guardasillas Segismundo Talhamer y su ayuda, el herrador Bartolomé Senin, tres trompetas, ocho lacayos, once mozos de caballos, Bartolomé de Otasio, que llevaba la litera, y su ayuda, Mateo Estarich; un sillero, siete carreteros, un cochero y ocho mozos para estos últimos<sup>55</sup>.

---

servió en la caballeriza al menos entre el primero de enero de 1563 hasta postrero de agosto de dicho año. Desconocemos su trayectoria, pero entre junio y diciembre de 1564 aparecía haciendo obras para la caballeriza de la reina el frenero Pascual López. Desde el primero de enero de 1566 al menos, sabemos que había un nuevo frenero, Rodrigo de Escocia, con referencias hasta al menos diciembre de ese año. AGS. CSR, leg. 40 fol. 37.

48. AGS. CSR, leg. 383, s.f. Éste sirvió al menos hasta 1567.

49. Cuello sirvió al menos entre abril de 1561 y el final del reinado, y Morón al menos desde junio. AGS. CSR, leg. 383 s. f.

50. Sirvió a razón de cuatro placas al menos desde el 29 de julio de 1562 hasta finales del reinado. AGS. CSR, leg. 38, 1/ 645 y 724 y leg. 40, fol. 37.

51. Sabemos que en 1563 pintó y doró un coche de la reina, labor por la que se le dieron 2.100 reales. AGS. CSR, leg. 40, fol. 23.

52. Maese Jacques «cochero» había de haber por sus gajes a razón de 8.000 mrs al año. Servía al menos desde 1562 y continuó en el oficio hasta tiempos de la reina Ana. AGS. CSR, leg. 38, 1/ 657, 1077 y leg 40 fol. 24. Este oficial se dedicaba a construir la estructura de los coches, mientras el sillero, el cerrajero e incluso el pintor podían intervenir en la construcción, decoración o reparación de partes específicas. La denominación de este oficio cambia bastante a lo largo del tiempo; en 1567 se le llamaba «maestro de coches» y en 1570 «maestre Jaques oficial de coches». AMEZÚA Y MAYO, señaló su probable origen francés, *Isabel de Valois*, vol. 1, pp. 277-278 nota (153).

53. Había de recibir gajes desde enero de 1564. AGS. CSR, leg. 38, 1/ 647.

54. Percibía sus gajes desde el 8 de enero de 1564 a razón de cuatro placas por día. AGS. CSR, leg. 38, 1/ 649.

55. Caballeriza según la data hecha en Spira el 19 de julio de 1571. El furrier Juan Purguer señaló que el cargo de la caballeriza desde el 14 de agosto de 1570 hasta finales de diciembre de ese año fue de 1.749.800 y la data 1.987.368 mrs. AGS. CMC, 1.ª época, leg. 1091.

La Casa que acompañó a la reina Ana era inferior a la que trajo Isabel de Valois, lo que creemos que puede explicarse porque dados los problemas que habían surgido con el numeroso séquito de su tercera esposa y el elevado volumen de gastos, Felipe II había querido ser más cauteloso en esta ocasión. Para ello dio instrucciones a su embajador en el Imperio a fin de supervisar la comitiva real y reducir su número, además aceleró la finalización de las ordenanzas de esta Casa (las cuales parece que ya se encontraban muy avanzadas a comienzos de 1570), destinadas a fijar no sólo las etiquetas que se debían seguir en su servicio, sino también los gastos y el personal<sup>56</sup>.

En este contexto, el rey Prudente había encargado a Diego de Espinosa, el marqués de Ladrada y Martín de Gaztelu que se reunieran para configurar la Casa de su esposa y elegir a sus servidores<sup>57</sup>. La formación de la nueva Casa no estuvo exenta de dificultades y las pugnas cortesanas se vieron reflejadas en el proceso de selección de los principales oficios y en el modelo organizativo<sup>58</sup>. El resultado fue el establecimiento de una Casa inspirada en el modelo castellano de Isabel la Católica, en donde predominó la influencia y los criterios del cardenal Espinosa y del marqués de Ladrada sobre los del secretario Martín de Gaztelu, cliente del príncipe de Eboli<sup>59</sup>, contrariamente a como parece que había sido en la Casa de Isabel de Valois, donde había predominado la influencia de la facción ebolista. Además, a finales de la década de 1570, Mateo Vázquez consiguió que se nombrara al conde de Barajas como mayordomo mayor de la reina en lugar del marqués de los Vélez, miembro destacado del partido ebolista. Durante la década de 1580, el «partido castellano» consiguió dominar el gobierno de la Monarquía y también de la Casa real. No resulta extraño, por tanto, que se viera con recelo otro estilo de servicio en la Casa real, que no fuera el castellano<sup>60</sup>, lo que motivó

56. Sobre la situación política en torno a la formación de la Casa de la reina véase MARTÍNEZ MILLÁN, J.: «La corte de Felipe II. La casa de la reina Ana», en RIBOT, L. (ed.): *La monarquía de Felipe II a debate*. Madrid, 2000, pp. 164-171.

57. AHN. Consejos, leg. 15.188, doc. 19. Martín de Gaztelu a Felipe II, Córdoba a 23 de marzo de 1570.

58. En época de tanto cambio, cualquier modificación se entendía como pérdida de poder, lo que suscitaba suspicacias y tensiones. Las disputas encaminadas a controlar este entorno, ponían de manifiesto, en primer lugar, el auténtico papel de la Casa real dentro de los resortes de poder de la Monarquía, de su control, dependía en buena medida el éxito o fracaso de un «partido político» y de su programa de gobierno; en segundo lugar, que dentro de la Casa existía una jerarquía y una situación de intercambio y reciprocidad; y finalmente, que el servicio a la persona física de los soberanos no se hacía de forma desinteresada, sino con el fin de prosperar social y económicamente. Al respecto nos remitimos a MARTÍNEZ MILLÁN, J. (dir.): *La Corte de Carlos V*, vols. I y II, e *idem* y FERNÁNDEZ CONTI, S. (dirs.): *La monarquía de Felipe II: la casa del rey*, op. cit.

59. AHN. Consejos, leg. 15.188, doc. 26.

60. Sobre la hostilidad al ceremonial borgoñón, aunque refiriéndose a un período un poco posterior, véase, NADER, H.: «Habsburg Ceremony in Spain: The reality of the myth.», *Historical Reflections / Reflexions Historiques*, 15, 1988, pp. 303-304.

que el conde de Chinchón decidiese aplicar el modelo castellano a la Casa de los príncipes<sup>61</sup>, como ya lo tenían las reinas.

Respecto a la situación concreta de la caballeriza, el cardenal Espinosa escogió a don Luis Venegas Figueroa para ocupar el cargo de caballero mayor<sup>62</sup>. Tras este nombramiento y en compañía del marqués de Ladrada, mayordomo mayor, y de Espinosa, se inició el proceso de selección del personal, siendo este departamento el último que recibió forma. Así, el 15 de diciembre de 1570, Gaztelu escribía a Felipe II indicándole, según le manifestó Luis Venegas, que viese el memorial de los oficiales de la caballeriza «para que lo resuelva, juren y sirvan»<sup>63</sup>. De este modo, la caballeriza alemana, que había acompañado a la reina desde Spira, no regresó inmediatamente al Imperio sino que continuó prestando servicio en Castilla, al menos hasta finales de año. Con todo, a comienzos de 1571 parece que ya estaba lista la planta de este departamento.

Esta caballeriza, que conocemos menos detalladamente que la de las otras reinas, debido a la falta de documentación, se componía de los siguientes cargos y criados, algunos de los cuales habían servido a la reina Isabel de Valois<sup>64</sup>: a su cabeza se encontraba el caballero mayor, cargo que ejerció, desde 1570 hasta el 27 de junio de 1578, cuando falleció, don Luis Venegas Figueroa, asentándose en su lugar a Gonzalo Chacón, comendador de Belvis. Bajo él, se encontraban tres caballeros en lugar de uno, como anteriormente. Estos eran Pedro de Guzmán, Nofre Zaposa, que fue gentilhombre de la Casa de Borgoña, y Luis Osorio. El furrier, Francisco de Sepúlveda, ya sirvió a la reina Isabel. También seguía sirviendo el mismo cargo Martín Gómez, encargado de las literas, mientras Diego de Angulo servía como encargado de los coches o cochero mayor<sup>65</sup>. Por el contrario, el encargado de los cuartagos era Alonso de Olivera, que antes ocupara el oficio de encargado de coches y carros, mientras el guadarnés era servido por Martín Mimbreno. El ayuda de furrier era Juan Pérez, que también servía desde el reinado anterior y el sotayuda de furrier, cargo que antes no existía, era servido por Agustín de Ribera (éste fue acrecentado a ayuda en 1578). Francisco de Salvatierra ejerció como aguador y en cuanto a los lacayos, éstos fueron los siguientes; Germán Dupín, Pedro de Concha, Andrea Páez, Lázaro Húngaro, Pedro de Salas,

61. AZ, carpeta 142, núm. 215. (21 de junio de 1587).

62. Fue mariscal de logis de la Casa de Borgoña. Más información en *La monarquía de Felipe II: la casa del rey*, op. cit., vol. II, p. 489.

63. AHN. Consejos, leg. 15.188, doc. 89.

64. RAH. Jesuitas, 9/3662, doc. 16. Existe otra relación del número de criados y de los salarios que gozaba cada uno en, AZ, carpeta. 152, doc. 18, que coincide exactamente con la primera, si bien, en ella no se especifican los nombres de los criados, sino solamente el número que servía en cada oficio y el salario anual que percibía.

65. Así lo apuntaba él mismo en un memorial de 1578. AGS. Guerra y Marina, leg. 84 fol. 42.

Pedro Flamenco, Tremitín, Rodamonte, Ferdinan y Pedro Correa<sup>66</sup>. En este listado faltan, como es habitual, criados menores de la caballeriza como mozos de caballos y cocheros<sup>67</sup>, así como varios oficiales especializados, como el maestro de hacer coches<sup>68</sup>. Con todo, podemos, aunque sea parcialmente, reconstruir esta parte de la institución gracias a los gajes que el mes de septiembre de 1580 libró el furrier a los siguientes criados: un librador, tres palafreneros, un ayuda del guadarnés, un ayuda de los coches, once cocheros, dos carreteros, tres litereros, un cajonero, dos mozos de caballos, siete mozos de coche, tres mozos de litera y dos mozos de carro<sup>69</sup>.

#### 1.4. *La caballeriza de la reina Margarita*

Entre 1599 y 1611 se desarrolló en toda su plenitud este departamento palatino, adecuando la planta de oficiales y oficios, así como el número de animales y vehículos representativos que la componían, a la magnificencia y a la preeminencia que en el ceremonial había de mostrar una reina Católica que no permaneció encerrada en un único sitio, sino que a lo largo de su estancia en Castilla no cesó de desplazarse a diferentes ciudades y villas, y, principalmente, a los Sitios y lugares reales de recreo cercanos a Madrid y a los parajes de Lerma, la Ventosilla y Ampudia, con el aumento consiguiente de los gastos.

La caballeriza de la reina Margarita tuvo en este sentido un papel destacado dentro del universo cortesano de principios de siglo. Fue un departamento muy numeroso y especializado, proceso que se venía fraguando desde el último tercio del siglo anterior, pues estaba formado por un número de cargos superior al de cualquier otra sección de su real Casa. Llegó a contar con más de 55 oficios diferenciados –como se podrá observar en la tabla adjunta–, cantidad ésta, sin embargo, sustancialmente menor a la que existía en la caballeriza del rey, pero considerablemente más elevada que en los reinados anteriores, y con un destacado número de oficiales, aproximadamente, entre 100 y 150 criados a lo largo de toda la primera década de 1600<sup>70</sup>. Además, en diferentes cuadras y caballerizas diseminadas por la corte y en el Real Sitio de Aranjuez, tenía gran cantidad de animales de tiro,

66. Los caballerizos recibían 150.000 mrs anuales, el furrier 70.000, los encargados de los coches y de las literas, el caballerizo de los cuartagos y el guadarnés 35.000, el ayuda del furrier 27.000 y el sotayuda 21.780, mientras que los lacayos recibían cada uno 20.650 mrs, AGS. CMC, 1.ª época, leg. 1091.

67. Entre ellos, Pierres, Valentín y Marcos, AGP. Sección Administrativa, leg. 5244, s.f.

68. Como Matías Alonso, Juan de Aragón y Llorente Buchón, AGP. Sección Histórica, caja 189, s.f. y Sección Administrativa, leg. 5244, s.f.

69. AGP. Sección Administrativa, leg. 5980.

70. Estos números aumentaron conforme fue avanzando el siglo. Según estimaciones de SERRANO GARCÍA, la caballeriza de la reina durante el reinado de Carlos II estaba compuesta por unas 160-200 personas. «Los empleos en la caballeriza de la reina durante el reinado de Carlos II: mecanismos de transición», en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 63-64, 1993-1994, p. 1042.

entre 90 y 130<sup>71</sup> y un buen número de vehículos representativos, ya que la reina y sus damas usaban mucho menos que antes el caballo para salir en público, prefiriendo el coche o la silla de manos, como elemento más adecuado para mostrar la imagen de una señora.

#### 1.4.1. La formación de la caballeriza con don Juan de Idiáquez

El 12 de noviembre de 1598, un día antes de que el pontífice Clemente VIII celebrase el doble desposorio real en la ciudad de Ferrara, el consejero de Estado y comendador mayor de León, don Juan de Idiáquez juró como caballero mayor de la futura reina Margarita de Austria<sup>72</sup>. Este cargo le fue concedido en vida del rey Prudente, durante su último verano, cuando se dieron los principales oficios de la prudente Casa de su nuera a personas de su máxima confianza: don Diego Enríquez de Guzmán, v conde de Alba de Liste, fue nombrado mayordomo mayor, y doña Juana de Velasco, VI duquesa de Gandía, camarera mayor. En la terna de posibles candidatos se encontraba también el portugués don Rodrigo de Lencastre, mayordomo de sus altezas e hijo de don Álvaro Coutinho, mariscal de Portugal, y de doña Antónia de Lencastre<sup>73</sup>.

Idiáquez tan sólo pudo ocupar este cargo un año, al recibir la presidencia del consejo de Órdenes el 12 de noviembre de 1599, en lugar del marqués de Cortés. En su lugar, al frente de la caballeriza, se nombró a don Antonio de Toledo, segundón de don Enrique Enríquez de Guzmán, IV conde de Alba de Liste y mayordomo mayor de la reina Isabel de Valois, y de doña Leonor de Toledo, que juró su nuevo cargo el 18 de noviembre de 1599<sup>74</sup>. No obstante, durante su mandato

71. Los mozos debían de atender en mayo de 1603 a 78 animales y a finales de 1608 a 92 bestias, de ellos 47 caballos de coche, dos mulas de litera, 11 de carros y de litera, cuatro mulas de carros, así como dos machos del aguador y uno de los cajones del comprador, un caballo del furrier, otro del guadarnés, dos de Gaspar Dávila, uno más del presentador de las tablas y uno del ayuda del furrier, de Bartolomé de Carvajal, de Francisco de Espinosa, de doña Isabel de Vallejo, que tenía el oficio de correo, del maestro de danzar, de Paulo Juan, de Lucas Dorado, ayuda de los coches, de Diego Meléndez, del cochero Juan Bosque, del balletero Pedro Vázquez y del cochero Leonardo Capuano. AGP. Sección Administrativa, legs. 5982 y 5983, s.f. Puede señalarse que el rey Carlos II de Inglaterra tenía en su caballeriza, a fines de la década de 1620, unos 123 caballos, MACGREGOR, A.: «Horsegear, vehicles and Stable equipment at the Stuart court: a documentary archaeology», *The Archaeological Journal*, 153, 1996, p. 151. JURADO SÁNCHEZ apunta a su vez, que la caballeriza del rey pasó de 240 cabalgaduras a finales del siglo XVI a 486 en 1698. Reproduce un cuadro con la evolución del número de los animales de la institución. *El gasto de la Casa Real, op. cit.*, pp. 29 y 30.

72. AGP. Sección de Personal, expedientes, caja 521/26.

73. TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: *El ocaso de un rey. Felipe II visto desde la Nunciatura de Madrid, 1594-1598*. Madrid, 2001, p. 257.

74. AGP. Sección de Personal, expedientes, cajas 521/26 y 1030/13 y 15 y Reinados, Felipe III, leg. 1, s.f.

se dio forma y se recibió a la mayor parte de los oficiales que conformaron la caballeriza de la soberana, particularmente, se asentaron los criados de la caballeriza de la infanta Isabel Clara Eugenia y del príncipe Felipe que no pasaron a Flandes o a la Casa del rey. Entre ellos, destacaban los caballerizos Hernando de Ovando y Gómez Velázquez, el furrier Gracián Ortiz de Taranco, el librador Juan Rodríguez, el ayuda con cargo de los coches y literas Lucas Dorado, el maestro de hacer coches Matías Alonso, que ya sirvió a la reina Ana, el guadarnés Cristóbal de León Castillo, así como la práctica totalidad de los cocheros, mozos de caballo de coches, litereros, palafreneros y mozos de literas<sup>75</sup>. Asimismo, se recibió a una serie de nuevos criados y oficiales para adecuar el servicio y a un reducido grupo de cocheros y mozos de coche que vinieron dando servicio a la reina desde el Imperio<sup>76</sup>.

#### 1.4.2. El gobierno del conde de Altamira

Don Lope Osorio Moscoso, VI conde de Altamira, hijo de don Rodrigo de Moscoso Osorio, V conde, y de doña Isabel de Castro, hija de don Fernando Ruiz de Castro, conde de Lemos, que juró como mayordomo de la reina Margarita el 3 de noviembre de 1598, fue nombrado gracias al duque de Lerma, el 22 de marzo de 1604, caballerizo mayor. Permaneció al servicio de la reina hasta su muerte en octubre de 1611, cuando pasó a la Casa de sus altezas y en 1616 a la caballeriza de la princesa Isabel de Borbón, donde continuó sirviendo hasta el 6 de junio de 1621, entrando en su lugar, su hijo, el marqués de Almazán<sup>77</sup>. Durante su mandato se dieron, el 26 de julio de 1608, unas instrucciones sobre el servicio y residencia de los oficiales y ministros de la caballeriza, que fueron completadas poco después con una visita, que supusieron ligeros cambios en el servicio de la caballeriza de Margarita, aunque no alteraciones importantes en su organización, composición y estructura.

Altamira se aprovechó de su proximidad ante el valido para solicitarle continuas mejoras para el servicio y los oficiales de esta sección. En este sentido, escribió al duque de Lerma, el 12 de mayo de 1607, recordándole la necesidad que pasaba la caballeriza y que todavía no había tenido noticia de ninguna mejora, si bien, le informaba que estaba todo pagado hasta fin de marzo de este año<sup>78</sup>.

75. AGP. Sección Administrativa, leg. 627.

76. Si bien, la gran mayoría de éstos últimos regresaron al Imperio. En este sentido, el monarca mandó al tesorero Pedro de Villamor en Barcelona, que librase a Francisco Guillamás 562.500 mrs para que se los entregase a Gracián Ortiz para que éste pagase a los cocheros y mozos de coche que regresaban con la archiduquesa María. AGP. Sección Administrativa, leg. 6727.

77. AGP. Sección de Personal, expedientes, cajas 60/10 y 521/26.

78. AGS. CJH, leg. 475, fajo. 17.

Año y medio más tarde, el 11 de diciembre, don Lope Osorio Moscoso y el furrier acudieron de nuevo a Lerma para que intercediese ante el monarca para que no se hiciesen más descuentos en el ordinario de la caballeriza, como se habían hecho en los últimos dos años, por ser éste casi la mitad del gasto<sup>79</sup>. Días antes, el 8 de diciembre, el duque de Lerma escribió al presidente del consejo de Hacienda para hacerle saber que en la caballeriza de la reina se debían los salarios a muchos de sus criados por no alcanzar los ordinarios, con el lógico perjuicio para el servicio.

Para poder poner fin a esta situación, el rey mandó al conde de Altamira una memoria de lo que forzosamente era menester y conforme a ello se avisase sobre la manera cómo se podría solucionar el problema para que estos criados no necesitaran pedir diariamente su paga. Asimismo, Lerma mandó que se librasen los 22.500 reales que se habían gastado de los ordinarios de los meses de octubre, noviembre y diciembre de ese año como lo había pedido el conde de Altamira<sup>80</sup>. Sin embargo, las dificultades económicas de los criados de la caballeriza no desaparecieron. El rey solicitó al conde de Altamira que atendiese un memorial que le habían enviado los litereros, cajoneros, mozos de coche y de caballos en el cual le señalaban que estaban muy pobres con sólo dos reales de ración al día: «porque los gajes que se dan en la caballeriza son del tiempo que valía un pan 6 mrs y al respecto los demás mantenimientos y ahora vale 24 mrs y el consiguiente lo demás», solicitándole que la ración fuese de 3, como la tenían los de la caballeriza del rey desde el primero de octubre de 1609<sup>81</sup>.

Poco tiempo después del fallecimiento de la reina, el rey, a instancias del duque de Lerma, solicitó al conde de Altamira, el 15 de diciembre de 1612, que realizase una visita a esta caballeriza<sup>82</sup>. Esta visita se insertaba en el marco de una reforma sustancial las caballerizas reales, dirigidas a regresar a la situación de 1593 y que se había iniciado ya en la del rey en 1608. Se pretendía reducir fundamentalmente los gastos, ante la delicada situación de la hacienda, a través de una adecuación del servicio, adelgazando el número de servidores, así como el de animales y las raciones que en ella se daban.

79. En 1607, para que esto se hiciera lo tuvo que escribir el duque de Lerma al rey y a la Junta de Hacienda varias veces, ya que de otra manera se producía un gran perjuicio para los criados de la misma. AGS. CJH, leg. 485, fajo. 16, núm. 22-4.

80. AGS. CJH, leg. 485, fajo. 16, núm. 22-2.

81. El conde de Altamira respondió de manera afirmativa el 31 de enero de 1610, quitándoles este real del extraordinario. AGP. Sección Administrativa, leg. 639.

82. AGP. Cédulas Reales, libro 11, fols. 377v-378r.

### 1.4.3. Los oficios de la caballeriza

En esta sección de la Casa de Margarita aparece por vez primera el cargo de primer caballero, oficio más ceremonial que funcional, y que fue ocupado, gracias a la mediación del duque de Lerma, por don Luis de Guzmán desde el 18 de noviembre de 1599 hasta el fallecimiento de la reina<sup>83</sup>. Muy posiblemente, su aparición estuvo influenciada por el ejemplo de la caballeriza del rey y por la complejización que desde un punto de vista ceremonial estaba conociendo este departamento. Don Luis, además, adquirió una gran influencia en los actos públicos<sup>84</sup> debido a los problemas de salud y a la elevada edad de don Antonio de Toledo Enríquez, VI conde de Alba de Liste, hasta el nombramiento del conde de Altamira en 1604.

Para acompañar a la reina en sus salidas, había además cuatro caballeros, uno más que en tiempos de la reina Ana<sup>85</sup>. Asimismo, a comienzos del mes de diciembre de 1599, Felipe III nombró un veedor y contador, como había en su caballeriza, «por ser muy conveniente para el servicio», debido a la complejidad organizativa que estaba alcanzando este departamento y la cada vez menor participación del caballero mayor en la organización diaria, aunque también, creemos, por pretender igualar *status* entre las dos caballerizas reales. El elegido fue Juan de Berrobicatategui que había servido de secretario de don Juan de Idiáquez<sup>86</sup>. El organigrama se completaba con el furrier y el librador.

Una de las particularidades en el servicio de la reina era que no había picadores, ni tampoco palafrenero mayor, sirviéndose de los oficiales de la caballeriza del rey cuando era menester. No obstante, Margarita tenía dos palafreneros que se ocupaban del cuidado y vigilancia de los caballos, así como de sus aderezos y de los mozos encargados de ellos, que contaban con la colaboración de dos ayudas. Este último oficio, fue creado tras la muerte de Felipe II y desapareció por innecesario en 1612, poco después del fallecimiento de la reina<sup>87</sup>. Margarita tenía

83. AGP. Sección de Personal, expedientes, caja 225/41.

84. Por una orden de 31 de diciembre de 1624 en donde se hizo merced a don Juan de Vargas, primer caballero de la reina Isabel, sabemos que don Luis de Guzmán tenía entrada a las comidas y audiencias en la forma que tenían los del consejo de Guerra. AGP. Sección Administrativa, leg. 939 (2), expediente 53.

85. Este número se mantuvo estable hasta la reforma del duque de Híjar de 1693, cuando se estableció en seis, SERRANO GARCÍA, E.: «Los empleos en la caballeriza de la reina durante el reinado de Carlos II: mecanismos de transición», p. 1048.

86. El asiento de su título se encuentra en el expediente de Pablo de Arando, que quizá fue tomado como modelo para la redacción del de este último. AGP. Sección de Personal, expedientes, caja 113/4. Sus funciones en AGP. Cédulas Reales, libro 11, fols. 378r-381v.

87. Para la reforma, véase RAH. Colección Salazar y Castro, 9/633, fols. 339r-342v.

sin embargo, algunos oficios específicos para su servicio, caso del presentador de las tablas o del caballero de los cuartagos o hacaneas<sup>88</sup>, un tipo de caballo, que por sus características, era muy utilizado por las damas. Además, la caballeriza de la reina contaba con doce lacayos y nueve escuderos de pie, oficios cuyo número se había ido reduciendo paulatinamente a lo largo del siglo XVI, a la par que se incrementaban sustancialmente el número de oficios y criados relacionados con los vehículos representativos y el cuidado de los animales que los tiraban, debido al paso de una caballeriza medieval a otra moderna.

En este grupo destacaban los cocheros (entre catorce y veinte), que estaban encargados de conducir los coches y de cuidar los animales que los tiraban, así como los litereros (entre cuatro y ocho), que servían, muy probablemente, dos en cada vehículo, y el carretero. Con todo, el contingente más numeroso de la caballeriza lo constituían los mozos que podemos dividir en cinco tipos principales: mozos de caballos de coche y mozos de los cuartagos o hacaneas, que se dedicaban a cuidar de los animales de tiro y paseo. Los mozos de literas y el mozo de las carretas se encargaban de los animales de estos carruajes, mientras los mozos de silla transportaban la silla de mano de la reina<sup>89</sup>. En conjunto, constituía un grupo profesional de una baja extracción social y no muy bien retribuido. Su número se fue incrementando, a la par que la cantidad de bestias y vehículos que componían la

88. Este oficio permanecía vinculado a una misma familia desde al menos el reinado de Felipe II, cuando Alonso de Olivera sucedió a su padre, el 3 de julio de 1578, como encargado de los cuartagos de la caballeriza de la reina Ana. Tras la muerte de ésta, fue nombrado presentador de las tablas y con cargo de los cuartagos de la caballeriza del príncipe Felipe y de Isabel Clara Eugenia hasta 1599, cuando el primero de mayo se le asentó en la Casa de la reina. A éste le sucedió, tras su muerte, el 28 de febrero de 1602, su hijo Eugenio de Olivera. Tras el fallecimiento de este último, en diciembre de 1604, no se volvió a ocupar este oficio hasta al menos 1618. AGP. Sección de Personal, expedientes, caja 755/12.

89. Los mozos de sillas suponían una excepcionalidad ya que no existían en la Casa del rey, donde eran los lacayos los encargados de hacer sus funciones. De cualquier manera, conviene explicar para evitar confusiones, que los llamados mozos de silla en la Casa del rey eran en realidad los mozos de caballos de silla, es decir, los que cuidaban de los animales destinados al paseo, bien distintos de los caballos y las mulas de coche, que eran cuidados a su vez por mozos específicos. Parece que en la Casa de la reina los mozos de silla empezaron a servir en 1602 cuando entraron dos criados, cifra que aumentó en 1603 a diez y luego a doce, permaneciendo desde entonces estable a lo largo de la vida de la reina. Desconocemos quién cumplía esta función antes de 1602. En alguna ocasión especial sirvieron otros criados, como los reposteros de cama, como sucedió en el bautizo del príncipe Felipe, cuando «yua la s[erenísi]ma infanta, su hermana y madrina, en vna silla de manos descubierta, sin cortinas ni cielo, con vn bestido de rasso encarnado acuchillado, forrado en tela de plata y vn capillo de rasso de oro del mismo color. Lleaban la silla quatro reposteros de camas de la reina», CABRERA DE CÓRDOBA, L.: *Relaciones de las cosas sucedidas en la Corte de España desde 1599 hasta 1614*. Salamanca, 1997 (ed. R. GARCÍA CÁRCCEL), p. 246. Es importante señalar que el contingente de diez mozos de silla se introdujo poco antes de la institucionalización de las sillas de mano, véase *infra*.

caballeriza real, a lo largo de la década, pasando de veintisiete en noviembre de 1599, a treinta y seis en mayo de 1607 y marzo de 1611<sup>90</sup>.

Finalmente, había toda una serie de oficios de manos, –más de veinte–, la gran mayoría de los cuales no percibían gajes y cobraban sólo por las obras que realizaban. Éstos se encontraban adscritos directamente al servicio de la reina, diferenciándose claramente de los de la Casa del rey.

CUADRO 1: PLANTA DE LAS CABALLERIZAS DE ISABEL DE VALOIS  
 Y MARGARITA DE AUSTRIA<sup>91</sup>

CABALLERIZA DE ISABEL	CABALLERIZA DE MARGARITA
Caballerizo mayor (1)	Caballerizo mayor (1)
	Primer caballerizo (1)
Caballerizo (1)	Caballerizos (4)
Pajes (10)	Pajes (entre 12 y 30)
	Maestro de danzar (1)
<i>Oficiales</i>	<i>Oficiales</i>
	Veedor y contador (1)
Furrier (1)	Furrier (1)
Presentador de las tablas (1)	Presentador de las tablas (1)
Librador (1)	Librador (1)
Guadarnés (1)	Guadarnés (1)
Encargado de los coches y carros (1)	Encargado de los coches y literas (1)
Encargado de las literas (1)	

90. En febrero de 1602, por ejemplo, había doce mozos de caballos, seis de litera, dos de carro y otros tantos de silla, mientras que en mayo de 1607 había doce mozos de silla, tres españoles y nueve napolitanos, a razón de 163 reales cada uno, dieciséis mozos de caballo de coche, dos mozos de literas, dos de carro y cuatro de los cuartagos, a razón de 60 mrs de gajes por día. AGP. Sección Administrativa, legs. 5981, 5982 y 5983.

91. Fuentes: «Billete de la casa de la reina Isabel para el aposentamiento que se ha de hacer en Madrid en 8 de mayo de 1561», AGS. CSR, leg. 383, leg. 39 y leg. 40 y AGP. Sección Administrativa, legs. 5981, 5982 y 5983. Los oficios situados en la derecha de la tabla de la reina Isabel vienen indicados con el año en el que creemos empezaron a servir. Los números dobles en la caballeriza de Margarita indican las oscilaciones en las cifras de los servidores. Los datos corresponden a noviembre de 1599 y a marzo de 1611.

Palafrenero (2)	Palafrenero (2)
	Caballerizo de los cuartagos (1) (0)
<i>Tenientes de los oficiales mayores</i>	<i>Tenientes de los oficiales mayores</i>
	Ayuda del encargado de los coches y literas (1)
Ayuda de furrier (1)	Ayudas del furrier de la caballeriza (2) (1)
	Ayuda del guadarnés (1)
	Ayudante del palafrenero (0) (1)
<i>Oficiales de manos</i>	<i>Oficiales de manos</i>
	Bordador (1)
	Cabestrero (1)
	Cajonero (1)
Calcetero (1)	Calcetero (1)
	Cerrajero (1) (1562)
Cordonero (1)	Cordonero (1) (0)
Dorador (1)	Dorador (1)
	Espadero (1)
	Espartero y esterero (1)
Frenero (1)	Frenero (1)
	Guantero (1)
Herrador (2)	Herrador (3) (2)
	Maestro de hacer coches (1) (1562)
	Maestro hacer encerados de los coches (1)
	Maestro de guarnecer los coches (1)
Mantero (1)	Mantero (1)
	Pintor (1) (1563)
	Pintor (0) (1)
	Plumajero (1)
Sastre (1)	Sastre (1)
Sillero y guarnicionero (2)	Sillero y guarnicionero (1)
Zapatero (1)	Zapatero (1)
	Entallador (1) (1564)
	Carpintero (1) (1563)

<i>Criados</i>	<i>Criados</i>
Aguador (1)	Aguador (1)
	Carretero (2) (3)
Cocheros (2) <sup>92</sup>	Cocheros (14) (15)
Correos (2)	Correos (2)
	Corrier (1)
Escuderos de pie (8)	Escuderos de pie (9) <sup>93</sup>
Lacayos o mozos de espuelas (17)	Lacayos o mozos de espuelas (12)
Mozos de litera y coches (2)	Litereros (4) (8)
Mozos de caballos (10)	Mozos de caballos de coches (16) (20)
	Mozos de silla (0) (12)
	Mozos de los carros (3) (1)
	Mozos de los cuartagos (2) (3)
	Mozo del guadarnés (1)
	Mozos de literas (6) (0)
Fiambrero (2)	Mozo de los machos de la fiambarrera (0) (1)
	Portero (0) (1)
<i>Músicos</i>	<i>Músicos</i>
Músicos de vihuela (6) y tañedor de «muzete» (1) <sup>94</sup>	Violones (8)

El desarrollo organizativo y el papel de la caballeriza de la reina Margarita en las diferentes ceremonias y jornadas reales se vio reflejado también en un destacado incremento de los gastos realizados en ella. Si a lo largo del siglo XVI, éstos no pararon de aumentar debido al paso paulatino de una caballeriza medieval y

92. El número previsto eran dos, pero sólo había uno por entonces.

93. Como ocurre con los lacayos, el número entre paréntesis hace referencia a lo señalado en las etiquetas.

94. Para estos músicos, ROBLEDO ESTAIRE, L.: «La música en la casa de la reina, príncipe e infantas», en ROBLEDO ESTAIRE, L., KNIGHTON, T., BORDAS IBÁÑEZ, C. y CARRERAS, J. J.: *Aspectos de la cultura musical en la corte de Felipe II*. Madrid. 2000, vol. I, p. 200.

caballeresca a otra moderna y cortesana, así como a la aparición del coche como elemento de distinción y representación social, como veremos más adelante, fue con Margarita de Austria cuando la hacienda regia tuvo que hacer frente a un mayor esfuerzo económico, convirtiéndose su caballeriza en el segundo departamento de la Casa donde se consumían más recursos.

Con la reina Ana los gastos oscilaban en torno a los 2.500.000-3.500.000 de mrs al año<sup>95</sup> y en tiempo de sus hijos, después de unos primeros años de estancamiento, se fueron incrementando paulatinamente: unos 3.634.859 mrs en 1588 y cerca de millón y medio más (5.179.179 mrs) en 1597<sup>96</sup>. Por el contrario, según estimaciones del buro de la reina Margarita, en su reunión de 28 de mayo de 1601, el egreso de su caballeriza era de unos 17.625.000 mrs al año; siendo el ordinario y extraordinario 7.500.000 mrs<sup>97</sup>, las cuentas y gastos del mercader y oficiales de manos de la caballeriza y los vestidos que se mandaban para los que servían en ella 2.625.000 y los carruajes unos 7.500.000, si bien esta cifra podía oscilar según los viajes de la reina<sup>98</sup>. Así, por ejemplo, en 1599 se superaron los 22.000.000 de mrs debido a las jornadas reales por los reinos de la Corona de Aragón, mientras que en 1601, según nuestros cálculos, supusieron poco más de 1.500.000 y en 1603, 11.330.303 mrs<sup>99</sup>. Con todo, estas cantidades todavía estaban lejos de los aproximadamente 22.500.000-30.000.000 mrs que se consumían anualmente, al margen de las jornadas, en la caballeriza del rey<sup>100</sup>.

95. Durante el mes de septiembre de 1580 el gasto ordinario de su caballeriza fue de 91.914 mrs, el extraordinario, 114.074, 78.944 de gajes y 4.119 de herrajes y medicinas. En total, 289.051 mrs. AGP. Sección Administrativa, leg. 5980, s.f.

96. En junio de 1597 el ayuda del furrier de la caballeriza Diego Pérez Pumarejo gastó 140.075 mrs en los extraordinarios, 29.002 en el ordinario de paja y 114.143 en la de cebada, esto último a través del furrier Pedro María Cobos, y 9.690 mrs en el herraje y medicina, mientras que los gajes ascendieron a 77.525 mrs. AGP. Sección Administrativa, leg. 5980, s.f.

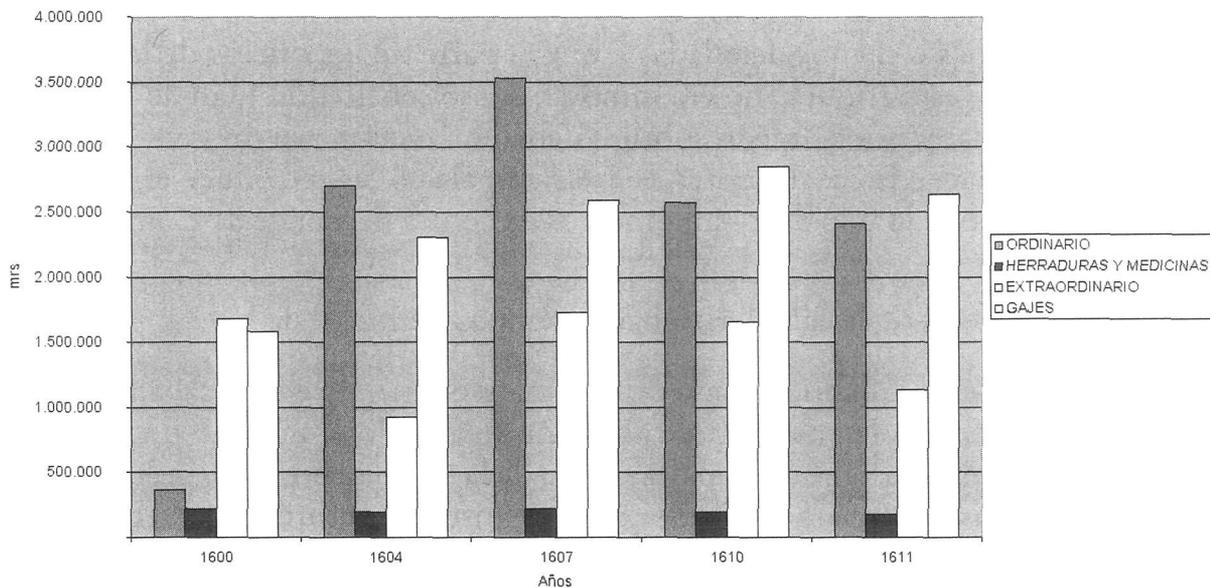
97. Según la «Relación del monto de las cédulas y nóminas libradas por Francisco Guillamás» el ordinario de la Casa en 1601 fue de 44.616.370 mrs. AGP. Sección Administrativa, caja 10.278, núm. 11.

98. AGS. CJH, leg. 430, fajo 21.

99. AGP. Sección Administrativa, legs. 5980 y 5981. JURADO SÁNCHEZ señala que, a mediados de la centuria, el costo de los desplazamientos de la Casa suponía en torno a un 6% de los gastos; porcentaje que en nuestra opinión era algo mayor. *El gasto de la Casa Real, op. cit.*, p. 135.

100. A pesar de no disponer de series tan completas como las de la reina, creemos que los gastos de la caballeriza de Felipe III no pararon de aumentar. En 1593, el gasto en el ordinario ascendía a unos 1.300-1.500 ducados mensuales, mientras que desde 1599 éste se incrementó hasta los 4.000-5.000 ducados, véase IVDJ. Envío 7 (II), fols. 34r-34v y 35r-36v y AGP. Sección Administrativa, legs. 5982, 5983.

CUADRO 2: GASTOS DE LA CABALLERIZA DE LA REINA MARGARITA



Fuentes: AGP. Sección Administrativa, legs. 5981, 5982 y 5983. En 1604 carecemos de datos para el total de los gastos del mes de junio, en 1607 para el mes de enero, en 1610 para los de enero y en 1611 de los gajes de los meses de enero y febrero.

## 2. ETIQUETAS Y CEREMONIAL DE LA CABALLERIZA

### 2.1. *La evolución de las ordenanzas y etiquetas de la caballeriza*

La caballeriza era la sección de la Casa encargada de la representación pública del monarca, lo que vale tanto como decir del rey y de la reina, porque, a pesar de lo que se mantiene frecuentemente, las reinas ocupaban un espacio público y ceremonial relativamente amplio, que en buena parte se fue configurando en los reinados que analizamos. En este sentido nos parece pertinente por un lado, considerar la gestación de la etiqueta a lo largo de este período, y por otro, analizar siquiera sea parcialmente el ceremonial de la caballeriza y sus cambios, particularmente los relacionados con los vehículos representativos, que tenemos por una de las innovaciones más trascendentales experimentadas por las Casas reales en el paso del siglo XVI al XVII.

El asentamiento definitivo de la corte en Madrid sirvió para fijar las etiquetas que debían seguirse en palacio. Ya en 1563-1564 se dispusieron unas normas para la Casa de la reina, si bien en las mismas las referentes a la caballeriza no llegaron siquiera a formularse, teniendo que esperar hasta 1575 para verse concretadas. Estas disposiciones que Felipe II concedió a las Casas de sus mujeres fueron la base, con ligeras modificaciones, de las instrucciones y ordenanzas que se dieron

en reinados sucesivos a los servicios domésticos-palatinos de las respectivas reinas. En ellas se asentaba que el servicio de la caballeriza era a la castellana y se daban instrucciones más o menos detalladas a buena parte de los oficios de la institución. Con todo, esta etiqueta no era inmóvil, como señaló don Juan de Idiáquez mostrando su parecer a Felipe III sobre si debía ir a recibir a su mujer a Valencia: «las etiquetas hacen las costumbres, y éstas en palacio las introduce el Rey a su voluntad», rebatiendo uno de los argumentos en contra del conde de Chinchón<sup>101</sup>.

### 2.1.1. Las etiquetas de la caballeriza hasta tiempos de Isabel de Valois

Como ya hemos dicho, la Casa de la reina y dentro de ella la caballeriza, se ordenó de acuerdo a la costumbre castellana siguiendo el modelo de Isabel la Católica. Sin embargo, el paulatino desarrollo de la etiqueta borgoñona en Castilla tuvo como consecuencia que allí donde se mantuvo la etiqueta castellana, los caballerizos trataran de asumir las preeminencias de aquella forma de servicio tan lujosa y brillante. Ya el caballerizo mayor de la Emperatriz, don Francisco de Borja, presentó a finales de 1529, tras recibir este título, una serie de reivindicaciones de las que se desprendía que pretendía dotar de mayor contenido simbólico y mayores medios la caballeriza que encabezaba y ampliar su jurisdicción sobre ciertos oficios, aumentando su radio de acción en la corte, en parte recordando las preeminencias de tiempos de Isabel la Católica. En esta línea pedía entre otras cosas que «se le dé ayuda de cavallerizo mayor, como se hazía en tiempo de la Reyna Católica», a lo que se accedió. Pero la más importante de sus peticiones, sin embargo, se inscribía en la tradición borgoñona y era que se ordenara que los oficios «que son anexos al proveer al cavallerizo mayor no se le quite su preminencia para los presentar», como los de «herrador, guarnicionero, sillero, frenero, cabestrero, mantero y sastre», a lo cual, fue respondido con una rotunda negativa ya que «a su Magt. pertenece la provisión destes oficios».

En un contexto parecido, en el que también se suscitaban dudas sobre el oficio del caballerizo mayor, se ha de situar otro interesante documento escrito en torno a 1540<sup>102</sup>. En él se trataban de precisar los derechos y obligaciones que tenía el

101. PÉREZ-MÍNGUEZ, F.: *D. Juan de Idiáquez. Embajador y consejero de Felipe II*. San Sebastián, 1934, p. 282.

102. MARCH, J. M.: *Niñez y juventud de Felipe II: documentos inéditos sobre su educación civil, literaria y religiosa y su iniciación al gobierno (1527-1547)*. Madrid, 1942, vol. II, pp. 396-400 y 401-404 respectivamente. El segundo documento se titulaba significativamente, «*Las preguntas que se an de fazer sobre lo que se a de saber en el oficio de caballerizo mayor a la costumbre y uso de Castilla*». Para el contexto general, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Evolución de la Caballeriza», en MARTÍNEZ MILLÁN, J. y FERNÁNDEZ CONTI, S. (dirs.): *La Monarquía de Felipe II: La Casa del rey*, vol. I, pp. 293-303.

oficio de caballero mayor en la tradición castellana, por contraposición a la borgoñona. La primera pregunta se dirigía a aclarar si el oficio de caballero mayor de los reyes de Castilla era «de los preminentes oficios de la Casa Real», a lo que se respondía que era oficio que daban los reyes «a quien tiene buena voluntad y sabe hacer aquello, más no oficio que anda en preminencias con otros». Después, se preguntaba si el mayordomo tenía «mando sobre el caballero mayor» y si era habitual «que él y su teniente visitasen la caballeriza a las veces que quisiesen», a lo cual se respondía que con el mayordomo mayor «no había quien se pusiese en preminencia y que él lo mandaba suso alto y baxo sin nengún embaraço». La misma respuesta se daba al preguntar por las literas, asegurándose que «en lo del mayordomo mayor no se ha de disputar como en cosa de fee», queriendo significar que estaban bajo su mando y no bajo mano del caballero. Luego, se trataba de la relación del caballero con el monarca en público, preguntándose si era habitual que cuando el rey y el príncipe iban a caballo, «ansí en días de entrada de ciudades y villas como en otros días, el caballero mayor yva más cerca del Rey», a lo que se respondió que «nunca el caballero mayor tenía que hacer más con la persona del Rey y de quanto le dava el caballo». A la cuestión de si «cuando se cortavan guarniciones o otros adereços para caballos», se llevaba la seda y paño a casa del caballero mayor y él lo mandaba cortar «estando a todo presente» se respondía negativamente, recordando que «desde la cámara yva el sastre al guarnicionero y desde el guarnicionero iva a la cámara». Finalmente, se inquiría si el caballero mayor «ynviava a la cámara por uno o dos más de los jaezes ricos» y si el camarero u otra persona «ponía estorbo en ello, o las davan sin esperar otro mandamiento más del caballero mayor». A esto último, se respondía tajantemente que el caballero,

no tenía que hacer en otra cosa de jaezes, sino en aquello cotidiano que cabalgava en los cavallos él o su teniente, y que de esto dava cuenta y razón para tornalle a la cámara, que las otras cosas de jaezes o de guarniciones o dezía el Rey prova tal guarnición o tal jaez a tal caballo, o dezía el caballero mayor [*sic*] provaré tal guarnición o tal jaez a tal caballo.

Estas marcadas diferencias entre un estilo y otro de servir, acentuadas desde que en 1548 se decidiera poner Casa al estilo de Borgoña al príncipe Felipe, volvieron a convertirse en cuestión de conflicto cuando se trató de disponer el servicio doméstico-palatino de la reina Isabel de Valois. Los oficiales de la Casa de la reina, como vimos, tardaron en irse acomodando y el caballero mayor, Fadrique de Portugal, más que otros cargos, pues ni acudió como los demás a Pamplona ni a Guadalajara; más aún, desconocía de qué manera había de servir, como puso de manifiesto en un memorial de 22 de abril de 1560. En él, después de contar los episodios de Pamplona y Guadalajara, ya vistos, aseguraba que fiado de la razón del rey de que se le ordenaría en mejor ocasión y teniendo

«por cierto que v.m. me hizo merced deste oficio para honrrarme, y no para otra cosa», había estado esperando ese tiempo con paciencia,

aunque abergonçada mente por lo que la gente pienssa y dize de no berme servir y agora que cada día esperava que vra.magt. me avía de mandar llamar para tratar conmigo del estado de la caballeriza después de aber tratado y asentado con el conde de alva el de la casa me han dho que v.m. ha mandado tratar del y procurar de algunas personas de las nesçesarias y aunque yo no pretendo poner ningunas ni querer otra cosa sino lo que v.m. me mandare y me hordenare no puedo dexar de sentir q la determinación de las cosas de la caballeriza se trate sin estar yo presente pues por aver de servir yo el oficio conviene así aunque no entendiera lo que entiendo del por avelle servido tantos años, sup<sup>o</sup> a v.m. no consienta esto ni q nadie adquiera jurisdicción en mi oficio pues fuera de ser esto tan en perjuyzio mío será en mucho daño del serviçio de su m. porque destas cosas nasçerán diferencias y pasiones q son causa de ympedirse muchas vezes y porque en este casso deseo lo que devo desear que es açertar a servir sin ympedimento sup<sup>o</sup> a v.m. mande quitar este y mande de ver si yo tengo de servir este ofiçio al modo de borgoña o al modo de españa y en qualquiera man<sup>a</sup> destas hazer conmigo lo que se haze y se ha hecho con los caballerizos mayores, pues ni mi calidad ni mi seruicio no merece que v.m. haga diferencia de mí a ellos sino en honrrarme<sup>103</sup>.

Más que probablemente impaciente, y seguramente sin la respuesta del rey, don Fadrique se lanzó a probar suerte después de instalada la corte en Madrid y en agosto de 1561 se enfrentó al mayordomo mayor al ejercer su oficio, significativamente, tratando de arrumbar una importante cuestión que reglaba la etiqueta castellana, como sabemos sucedió a raíz de un accidente experimentado por la reina:

Andava passeggiando per Madrid in cochio, et era in porta, et essendole cadita la coda della veste in terra le andò contra la rota, et la tirò giù del cochio, il quale le andò a`dosso; ma fu tanto presto il cochiero a ritener li cavalli, che non riceve se non pochiss<sup>o</sup> male. Il giorno innanzi che le avvenisse questo essendo pure salita nel medesimo cochio, et nella medesima porta di esso per andar a piacere, il suo cavaglierizzo maggiore, ch`è un Don Fadrique di Portugalo, le raccontò la coda della vesta, et essendogli detto dal Maior d`huomo maggiore che quello non era suo ufficio, ne voleva che lo facesse, et esendogli risposto da lui un poco bruscamente, che era et che lo voleva fare, è stato non solamente ritenuto in casa, mà mandato à un luogo qui vicino in priggione, con tutto che il detto conte fosse quello che acconciasse i panni alla Reggina in quel giorno che le occorse quella disgratia<sup>104</sup>.

103. AGS. E, leg. 139, fol. 70.

104. Cf. HERNANDO SÁNCHEZ, C. J.: «La cultura ecuestre en la corte de Felipe II», en MARTÍNEZ MILLÁN, J. y FERNÁNDEZ CONTI, S. (dirs.): *La Monarquía de Felipe II...*, op. cit., vol. I, p. 280.

La anécdota nos parece una clara muestra de que aún no se había decidido qué ceremonial seguir con la reina, o bien que se había impuesto de *facto* el castellano y, como sucediera en años anteriores, el caballero mayor pretendía romper con los límites que éste le marcaba, tratando de aumentar su cercanía a la reina y sus posibilidades de promoción y patronazgo, lo que no fue admitido por el mayordomo mayor. De cualquier modo, es probable que la idea de que la caballeriza funcionara a la castellana pudiera no estar todavía del todo asentada, porque en las etiquetas propuestas en 1563-1564, los capítulos tocantes al caballero mayor, a los oficios de la caballeriza y a los pajes, entre otras partes de la Casa, aparecían en blanco<sup>105</sup>. Creemos que funcionaba de hecho a la castellana, aunque se iba contaminando de tradiciones borgoñonas y el resultado final no se acabó de poner por escrito hasta la década siguiente. En este sentido, como veremos más adelante en detalle, el reinado de Isabel de Valois parece una época de tanteos y pruebas, en la cual, probablemente bajo la influencia de los cambios que se operaban en la caballeriza del rey, se fue configurando una etiqueta y un ceremonial específico de forma paulatina.

### 2.1.2. Las etiquetas de la caballeriza de la reina Ana de Austria

Cuando Felipe II decidió casarse, por cuarta vez, con su sobrina Ana, una de las primeras cosas que dispuso fue realizar las ordenanzas y organizar esta Casa, evitando los problemas e ingerencias que se habían dado con Isabel de Valois<sup>106</sup>. La situación en estos momentos resultaba harto complicada en la corte. La familia real había adquirido una gran complejidad; aparte de la Casa del monarca y de la princesa doña Juana, fue preciso organizar el servicio de la nueva reina, el de las infantas (hijas de Isabel de Valois), que ya habían adquirido edad para ello, la de su hermanastro, don Juan de Austria, que la exigía con insistencia, y poco después, la del príncipe Fernando.

Aunque probablemente compuestas con anterioridad, las etiquetas para la Casa de la reina Ana fueron dadas finalmente en 1575<sup>107</sup>. En ellas, ya se ponía de manifiesto por escrito la relevancia del oficio del caballero mayor, en particular, y de la caballeriza en general, aunque siguiendo la tradición castellana, si bien, con algunos añadidos de la borgoñona, proceso que había recibido un fuerte impulso durante la entrada de la reina en Burgos, Segovia y Valladolid cuando se

105. Véase el «Estado de la Reina de España doña Isabel», AGS. CSR, leg. 383, fols. 18v, 19v y 28v y ss.

106. Poco antes de su llegada a Castilla, el secretario Gaztelu escribía, el 11 de enero de 1570, a Felipe II informándole de que las ordenanzas de la Casa de la futura reina estaban casi finalizadas. AHN. Consejos, leg. 15.189, doc. 5.

107. *Etiquetas de la Casa de la reina Ana*, 1575. AGP. Sección Histórica, caja 49, exp. 3. Aquí las citas que siguen. Hubo otras secretas que no se aplicaron de 1574. ROBLEDOS ESTAIRE, L.: «La música en la casa de la reina, príncipe e infantas», *op. cit.*, vol. I, p. 198.

ordenó que éstas se celebraran a la manera borgoñona<sup>108</sup>. A través de estas etiquetas, se deduce la importancia del carruaje y sus salidas, es decir, la imagen pública de la reina, que se ponía de manifiesto en el control de los oficios de la caballeriza y en la jerarquización de la cámara y de la propia caballeriza en el acercamiento a la reina y sus vehículos.

Las etiquetas destinaban un apartado específico al oficio de caballerizo mayor como responsable último de la institución, de manera muy similar a como se había hecho en la caballeriza del rey. Así, se le encargaba que tuviera especial cuidado de mandar que todas las bestias de la caballeriza estuvieran bien curadas y tratadas y de encargarlo a los oficiales a cuyo cargo estuvieran, y también, que asistieran a ello personalmente y con continuación, sin permitir que hubiera falta ni disimulación. Había de cuidar que la provisión de paja, cebada y verde se comprara a los tiempos y precios adecuados para que fueran mejores y menos costosos. Además, debía tener cuidado de que los gastos ordinarios de la caballeriza se hicieran con la mayor moderación posible y de que los oficiales tuvieran sus libros en que los asentaran, con buena cuenta y razón clara y distinta de todo ello, escribiéndolo cada día y enviándolo al fin de cada mes al bureo firmado de su mano. Asimismo, debía tener autoridad sobre todos los oficiales de este departamento.

El resto de oficios de esta sección debían de encargarse de sus funciones de forma muy parecida a como se había ordenado en la del rey, aunque las disposiciones son menos explícitas. Así, en algún caso, se indicaba que el oficial debía ocuparse en lo que tocaba a su oficio cumpliendo la orden que para ello diera el caballerizo mayor, como era el caso del furrier y su ayuda, el ayuda del guadarnés, los palafreneros, los cocheros y los lacayos, mientras a los mozos de coches, a los acemileros de litera y a los carreteros «se dará a cada uno de ellos, lo que está ordenado». Otros oficios, por el contrario, recibían instrucciones más precisas. En este sentido, el guadarnés había de «tener mucha cuenta con todos los sillones, gualdrapas, guarniciones y todo lo demás que fuere a su cargo, de manera que todo ello esté limpio y bien tratado». En cuanto al librador, debía de guardar y tener a su cargo

la paja y la cevada de todas las bestias de la cavalleriza, y dar y repartir para ellas, y para los demás a quien se dan raciones ordinarias lo que a cada uno se huviere de dar conforme a la orden que para ello tuviere del d[ic]ho cavallerizo mayor.

El responsable de los cuartagos, por su parte, debía

tener muy gran cuenta con que sean muy bien tratados y que se les dé de comer lo que se ordenare, y que se guarde lo que sobrare, y que los mozos que los

108. Véanse los documentos confeccionados para la ocasión, particularmente «La orden que se suele tener en las entradas y recibimientos que se hacen a los reyes y príncipes de España conforme al uso de la casa de Borgoña». BPR. II/758, fols. 116v-120r.

curaren, lo hagan como deben, guardando en esto la orden que les diere el dicho cavallerizo mayor.

Además, el encargado de las literas había de tener cuidado de ellas y de que sus aderezos estuvieran muy bien tratados y lo mismo se mandaba al de los cochés. Todas estas órdenes eran muy similares a las dadas para el cavallerizo mayor y los oficios de la cavalleriza del rey<sup>109</sup>, sin embargo, subrayando la tradición castellana, se recordaba que el cavallerizo mayor estaba supeditado al mayordomo mayor en algún aspecto importante y así, cuando hubieran de hacerse

algunos aderezos extraordinarios, como son sillones de oro, plata, gualdrapas bordadas, o de otras obras ricas o cubiertas de cochés, de terciopelo, o bordados o cosas semejantes para el servicio de la Reyna, o comprare bestias, hacerlo a, con comunicación, y parecer del dicho mayordomo mayor.

De otras disposiciones de las etiquetas se deduce la relevancia que había adquirido la representación externa de la reina para entonces y cómo ésta basculaba en gran parte en los carruajes. Llama la atención que se ordenara que estando en un lugar el único vehículo que podía salir en público era el de la reina. Así, se mandaba que cuando fuera a fiestas o autos semejantes «dentro de el Pueblo»,

la Camarera mayor, ni Dueñas de honor, ni Guarda mayor, no hirán con ella, en cochés ni literas, sino en Mulas, de manera, que no haya otro coche, ni Litera, sino él, en que fuere la Reyna<sup>110</sup>.

En la misma línea, antes de que la reina o infantes llegaran a su lugar de destino (se entiende que fuera «de el Pueblo»), «dexarán la camarera mayor, y aya y dueñas de honor, y Guarda mayor las literas, o cochés en que fueren, y tomaran sus mulas, e irán en su lugar, siguiendo a la Reyna, o Infantes». Un claro origen castellano tenían las órdenes para jerarquizar la cercanía a la reina de los miembros de su

109. Véanse las ordenanzas de 1561 y 1564, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Evolución de la Caballeriza», *op. cit.* pp. 303-309.

110. Esta medida parece haber suscitado ciertas críticas. En la primera redacción de las etiquetas, un anónimo comentarista apuntaba que «parece al marqués», (mayordomo mayor), que se opondrían algunas observaciones a su habitual observancia, «porque la Camarera mayor, Aya y Guardamayor, son viejas y enfermas, y aunque esto es bien q se haga en las salidas q se hizieren a fiestas y otros actos semegantes, cuando la Reyna fuere a comer a la huerta del Campo y a otros huertos y campos fuera del lugar, parece questo se podrá disimular». BNM Mss. 10129 f. 76 (al margen). De cualquier manera, desapareció en las etiquetas de 1603, aunque aun pervivía en 1598, cuando se ordenó a la Duquesa de Gandía, que cuando la princesa saliera a actos públicos ni «la camarera mayor ni las dueñas de honor, ni guarda mayor irán en cochés ni literas sino en mulas y hacas de manera q no aya otro coche ni litera sino el de la princesa pero en otras salidas ordinarias bien podeis ir en cochés». BNM Mss. 10.249, fol. 35r «Lo que había de hacer la duquesa de Gandía (20 de agosto de 1598)».

cámara, especialmente la camarera mayor, de quien era preeminencia servir a la soberana cuando esta entraba en el carruaje:

Quando la reina fuere fuera, y se pusiere a cavallo, o en su coche, o litera, o se apeare, no llegara el Mayordomo Mayor, ni Cavallerizo mayor, ni otro alguno a su Persona, a aderezarle las faldas, ni otra cosa, sino sola la Camarera mayor, y en su ausencia la Dueña de honor que llevare la falda.

También se declaraba cómo había de formarse el cortejo a la salida de la reina, ordenándose en las disposiciones dirigidas a las dueñas de honor que cuando ella o los infantes fueran de camino en coche o litera,

yendo sus damas en hacas, o mulas, siguiéndolas ni la aya, ni las dueñas de honor, ni guarda mayor, yendo en litera o coche no se entremeterán entre la Reyna o Infantes, y sus damas, sino seguirán su camino después de todas ellas, y detrás de todas la Guarda menor, y el Guarda de damas haciendo sus oficios en lo que se ofreciere, sin dar lugar a que pajes, ni otros hombre vayan, ni anden entremetidos entre ellas<sup>111</sup>.

Además, en las disposiciones dadas para el aya de las infantas se ordenaba que cuando las infantas salieran fuera y no fueran en el coche o la litera en el que fuera la reina, «sino de por sí, no hirá con ellas dentro nadie, y por impedimento de la aya, hirá en su mula otra dueña de honor»<sup>112</sup>.

Naturalmente, las etiquetas daban gran relevancia al papel del caballero, particularmente en relación al momento de la recepción de los animales y vehículos en palacio y en las salidas al exterior, que podían ser en el lugar o fuera de él. En el primer caso, se le ordenaba, como al caballero del rey, que estuviera en palacio dirigiendo la recepción de los animales o vehículos que habían de servir para la salida de la reina. Esta disposición, al uso borgoñón, traducía el *status* que había alcanzado el oficio, que ya no servía directamente a la reina, salvo en ocasiones especiales<sup>113</sup>, sino que entraba dentro de palacio, en su más estrecho

111. En las etiquetas de 1603 hay un leve cambio: «yendo en litera o coche no se entremeterán entre la Reyna o Ynfante, y sus damas, sino seguirán su camino después de todas ellas y detrás de todas ellas y la Guarda menor y el Guarda Damas haciendo su oficio en lo que se ofreciere», AGP. Sección Histórica, caja 49, exp. 4, núm. 93.

112. La disposición quedaba más clara en su enunciado de 1603, en el que se decía: «Quando la Ynfantta saliere fuera y no fuere con la Reyna en su litera y coche, sino de por sí, lo hirá su aya con ella hasta que tenga hedad para hir sola; y en ausencia de su aya hirá con ella la Dueña de honor q siruiere en su lugar», *Idem*, núm. 41.

113. Por ejemplo, durante la entrada de la reina Ana en la ciudad de Burgos, Felipe II señalaba sobre el lugar que debería de ocupar el caballero mayor de su esposa: «luego yrá la Reina debaxo del palio, que le han de llevar los del regimiento de la ciudad, como se acostumbra, y junto a su majestad, a un lado, irá a pie, debaxo del palio, el que la va sirviendo de caballero mayor, porque se halle cerca de su Majestad para si quiere algo». PÉREZ BUENO, L.: «Del casamiento de Felipe II

círculo. Eran los caballerizos, cuyo número ya se había incrementado, los que se ocupaban de acompañar el séquito de forma habitual que ganaba, de ese modo, en prestancia, a caballo si la reina salía en vehículo y a pie si iba en hacanea. Así, se mandaba que:

Las veces que la Reyna hubiere de salir fuera, y fueren con ella los dichos Príncipes, el dho Cavallerizo mayor, ni el ayo de ellos, no han de hir detrás de los Grandes, y el dho Cavallerizo mayor terná cuidado de hir a Palacio a servir su Oficio, y dar orden que con el coche, o litera, o aca en que la Reyna hubiere de hir, bayan también los coches, literas, y hacas que se hubieren de llevar, con todo lo demás que fuere necesario, e hirán los cavallerizos a Cavallo con ello y los demás oficiales de la cavalleriza a pie, de manera que no falte ninguno, ni tan poco los lacayos, pero si la Reyna hubiere de hir en haca vernán con ella los dhos cavallerizos a pie<sup>114</sup>.

El momento de la entrega de los animales y carruajes se convertía en verdadero centro de la etiqueta, de nuevo, otro elemento borgoñón. En ese sentido, se especificaba que la conducción de los carruajes y animales al palacio debía ser realizada por quienes se encargaban de ellos, subrayándose el ritual específico. En cuanto al responsable de los cuartagos, cuando la reina salía fuera había de llevar las tablas «y de su mano darlas al Cavallerizo mayor, y en su ausencia, las dará al Mayordomo mayor, y no estando tan poco presente, las dará a uno de los Mayordomos de la Reyna». Si se trataba de los vehículos, el encargado de las literas y el de los coches se habían de ocupar de llevarlos ellos y vigilar el camino. Del primero se decía que, «quando la Reyna saliere fuera, hirá la dha Persona a Palacio con las dichas Literas a pie, y quando caminare, hirá siempre delante para ver por qué parte del Camino podría hir la litera, para advertir de ello al Cavallerizo mayor, o a los Cavallerizos, que allí fueren». En cuanto al segundo, se le mandaba que cuando la reina hubiere de ir fuera «llevará todos los Coches que huvieren de hir a Palacio, yendo él a pie con ellos; y quando fuere camino ha de hir siempre delante, para ver por donde hirá mexor el Coche, advirtiéndolo de ello al Cavallerizo mayor, o a los demás Cavallerizos que allí fuesen».

También en las salidas al exterior se aprecia la influencia borgoñona en las disposiciones para el caballerizo mayor, tendentes a que controlara a los caballerizos para que cumplieran su función de ensalzar y separar a la reina rodeándola,

---

con su sobrina Ana de Austria», *Hispania*, 28, 1947, p. 399. Véanse también las disposiciones para la entrada de 1570 ya citadas. El caballerizo mayor llevaba el palafrén en la entrada madrileña cogido por las riendas de la brida, acompañado por los demás caballerizos, LHERMITE, J.: *El pasatiempos de Jehan Lhermite. Memorias de un gentilhomme flamenco en la corte de Felipe II y Felipe III*. Madrid, 2005, pp. 489 y 511.

114. Véase, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Evolución de la Caballeriza», pp. 296, 313-314.

aumentando el boato y distanciamiento de la soberana, cuando ésta salía dentro del lugar:

Quando la Reyna saliere para hir a alguna Iglesia, o Monasterio, o Capilla, o a fiestas, o a otra qualquiera parte dentro del Lugar en que estuviere, hirán los Cavalleros a pie, descubiertas las Cavezas, repartidos en entrambos lados de la Haca, o coche, o litera en que fuere la Reyna, guardando la authoridad, y respeto que se le debe; y no hirán hablando con ella, sino en caso que ella les preguntase algo responderla a ello, y así lo ordenará el dho Cavallerizo mayor, y a los demás Oficiales que hubieren d[e] ir allí a pie como más convenga<sup>115</sup>.

### 2.1.3. Las etiquetas de la caballeriza de la reina Margarita de Austria

Como señaló el embajador Contarini a la República veneciana, la Casa de la reina Margarita, como las de sus antecesoras, se asemejaba a la Casa de Castilla<sup>116</sup>. Sus etiquetas dadas en Valladolid el 9 de julio de 1603, seguían muy de cerca las anteriores. Encontramos repetidas las disposiciones para los criados de la cámara, especialmente las destinadas al aya de las infantas y las dueñas de honor, así como a la camarera mayor<sup>117</sup>. En relación al funcionamiento de la caballeriza y las órdenes a los diferentes oficios, las medidas dispuestas fueron casi las mismas que anteriormente, en muchos casos copiadas de forma literal y en otros con cambios apenas significativos, como leves recortes en el texto. Como años atrás, era el caballerizo la persona encargada de controlar y dirigir el funcionamiento de la institución. Así, se explicitaba que todos los oficiales que servían en la caballeriza habían de jurar en su mano, pero siguiendo la tradición castellana,

no los pueda recibir ni consultarlos a mí sin comunicarlo con el mayordomo mayor y con su parecer me lo a de consultar y se an de recibir excepto los mozos de cavallos, cocheros y litereros pues éstos los pueda recibir y despedir otros de nuevo quando combiniere al servicio de la Reyna.

115. Esta disposición se repetía en la que se daba a los caballerizos a quienes se ordenaba que tuvieran mucho cuidado con que, «quando la Reyna saliere fuera vayan a Palacio, llevando consigo todo el recaudo de la Cavalleriza, yendo la Reyna por el lugar, o algún Monasterio, o Huerta, aunque sea fuera como no sea de camino, han de hir a pie a un lado, y al otro del Curtao, litera, o coche en que la Reyna fuere, y así en esto y en lo demás, han de obedecer al dho Cavallerizo mayor y guardar la orden que les diere». De esto y de lo anterior, se deduce que de camino los caballerizos iban a caballo.

116. CONTARINI, S.: *Estado de la monarquía española a principios del siglo XVII*. Málaga, 2001, p. 68 (ed. Joaquín GIL SANJUÁN).

117. «*Etiquetas de la Casa de la reina Margarita*», AGP. Sección Histórica, caja 49, exp. 4, núms. 7, 41, 93. La orden para la camarera mayor acerca de llevar la cola del vestido cuando la reina montaba o se apeaba del caballo o carruaje se repetía al mayordomo mayor: «Quando la reyna huviere de hir fuera y se pusiere en aca, coche o litera o se apeare, no llegará a concertar la ropa sino sólo la camarera mayor y en su ausencia la dueña de honor q lleuare la falda», *idem*, núm. 129.

También se especificaba que el mayordomo mayor había de tener los bureos con la intervención y asistencia de los otros mayordomos y oficiales de la reina que solían hallarse con ellos, y que en el dicho bureo había de jurar el caballero mayor y todos los demás criados, excepto «los oficiales de la Cavalleriza, q habiéndoseles dado títulos de sus oficios les tomará juramento el cavallerizo mayor, y los d[ic]hos títulos a de señalar también el mayordomo mayor con los demás». Otro aspecto en el que se seguía subrayando la supeditación del caballero al mayordomo mayor según la tradición castellana era en la realización de ciertos enseres especiales. No obstante, las novedades más importantes estaban destinadas al caballero mayor, que alcanzaba un importante lugar en palacio, muestra evidente de que el cargo, siguiendo la tradición borgoñona y reflejando los cambios experimentados por la figura del caballero mayor del monarca, por entonces el duque de Lerma, había logrado una mayor consideración, que en algún caso se hacía extensible al primer caballero. En este sentido, en las directrices para el mayordomo mayor se señalaba que en la cámara de estrado de la reina,

podrán entrar a las oras combenientes y estando la reyna en ella, el mayordomo m[ay]or y cavallerizo m[ay]or, y los mayordomos de la reina y míos y los de mi cámara, con tanto que los suso d[ic]hos ninguno no se ponga con damas y si continuaren demasiado las entradas mis criados, los modere el may[ordo]mo mayor como le pareciere; Pero desta cámara adentro no a de entrar ninguno sino es él, y el capellán que huviere de dezir la missa ... y el mozo de oratorio y los guarda damas y reporteros de camas... y no otros algunos.

Parecidamente, si la reina quisiera escuchar música en su cámara o en ella se hicieran farsas, no había de entrar en ella «más del mayordomo mayor y mayordomos y cavallerizo mayor y grandes y sus hixos mayores, pidiendo liçençia, y desta manera mis mayordomos y gentiles hombres de mi cámara». También cuando comiera o cenara la reina retirada en la cámara que está más afuera del estrado «podrán entrar los grandes y el aposentador y cauallerizo mayor de la reyna y primer cauallerizo y mis mayordomos y los de mi cámara y los hixos mayores de grandes con lizencia, vsándose de todo como se a dicho en la entrada de las farsas».

Otra importante novedad era el papel de los galanes en los coches, que hasta el momento no se había señalado en las etiquetas anteriores, y que aparecían entonces en las instrucciones para el mayordomo mayor:

Si quando la Reina saliere fuera se allaren algunos grandes para acompañarla tendrá el d[ic]ho Mayordomo mayor mucho cuidado que se les guarde el lugar que se les deve y acostumbra dar a los Grandes y galanes que allí se hallaren con las damas, podrán acompañarlas hasta que estén en los coches y mientras fueren en ellos no hirá ningún galán a los lados de los coches, pero quando las damas salieren las podrán acompañar como quando entran en ellos.

También resultó novedosa la obligación de comprar una mula para la caballeriza «para que quando saliere fuera la traygan con angarillas y gualdrapa y guarnición de paño en que hirá siempre una guardamenor detrás de los coches y donde se apearen ará lo que hordenare la camarera mayor»<sup>118</sup>.

De estas disposiciones se deduce el asentamiento del servicio de la caballeriza a la castellana, pero al mismo tiempo, la consolidación de ciertos elementos de la caballeriza según el estilo borgoñón, especialmente, en lo que respecta al papel del caballero mayor en palacio. Desconocemos cuándo se habían gestado estos cambios, pero importa señalar que fue entonces cuando se codificaron de forma explícita, probablemente gracias a la influencia ejercida por la figura del caballero mayor del rey desde un par de años atrás.

## 2.2. *El uso de los carruajes representativos y los cambios en el ceremonial de caballeriza de la reina*

### 2.2.1. Antecedentes en Francia y en Castilla

De acuerdo a las compilaciones conocidas sobre el ceremonial de la Casa real, cuando la reina se mostraba en público destacaba con claridad la caballeriza<sup>119</sup>. De entre todos los elementos de esta compleja institución, queremos subrayar aquí el uso de los carruajes representativos, denominación bajo la que entendemos una serie de vehículos utilizados por príncipes y señores ya en tiempos medievales, como la litera, o introducidos en las caballerizas a lo largo del siglo XVI, como los coches, las carrozas, las sillas de mano y los trineos, que modificaron tanto sus etiquetas, como el ceremonial y sus gastos, contribuyendo de manera decisiva a configurar la imagen del monarca y el cortesano de los tiempos modernos.

Sin duda ninguna, el vehículo representativo por antonomasia de tiempos medievales había sido la litera, una suerte de caja decorada con textiles y sustentada en dos varales que transportaban dos caballerías. Estos enseres se empleaban sobre todo para el transporte de damas y podían llegar a estar lujosamente decorados<sup>120</sup>.

118. AGP. Sección Histórica, caja 49, exp. 4, núms. 383-403, 130, 131, 124, 387, 130, 119, 121, 122, 112 y 153 respectivamente.

119. Así sucedía en las salidas a misa yendo el rey a caballo y la reina en coche, en la entrada festiva en Madrid o en las salidas en coche y a caballo, véase especialmente, HOFMANN, C.: *Das Spanische Hofzeremoniell von 1500-1700*. Frankfurt, 1985, pp. 95-96, 160-161 y 174-175. Puede verse también la obra señalada de DALGOMA: *Norma y ceremonia, passim*.

120. Véase al respecto, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Litera» en ALVAR, C. (coord.): *Gran Enciclopedia Cervantina*, (en prensa). La única litera que se ha conservado anterior al siglo XVIII es la excepcional pieza del Museo de Carruajes de Madrid que se supone perteneció a Carlos V, aunque se trata de un ejemplar de los llamados «de camino», sin apenas decoración, (MCM 10008046). Véase, GALÁN DOMINGO, E.: «De las Reales caballerizas a la colección de carruajes del Patrimonio Nacional»,

En Francia y en Borgoña eran muy habituales y constituían desde tiempo atrás un elemento imprescindible de las soberanas, que lo usaban en sus salidas, paseos, viajes y entradas públicas. De hecho, según el ceremonial francés, hasta 1600 aproximadamente, las reinas se servían predominantemente de las literas en sus entradas, mientras los carruajes eran reservados para las damas de menor rango<sup>121</sup>. En Castilla, las literas usadas con el nombre de andas desde antaño, también eran utilizadas predominantemente por las mujeres, pero su papel en el ceremonial era menos preponderante que en Francia, de hecho, como hemos señalado, ni siquiera formaban parte de la caballeriza<sup>122</sup>. Se habían extendido bastante desde 1500, según se deducía del comentario de Fernández de Oviedo:

...quédose la costumbre delas literas, e hase estendido mucho, e ya no solamente los señores o dueñas de estado las usan, pero andan ya en personas de muy menor calidad e méritos, e en otros officiales cortesanos de diversas maneras. Pero todavía

---

*Arbor*, 665, 2001, p. 227. Aparece reproducida en *idem: Historia del carruaje en España*, p. 87. Fuese o no del Emperador, el caso es que en 1583 varios testimonios hacían alusión a una litera que le había pertenecido y que usaba por ese entonces Felipe II, véase las *Memorias de fray Juan de San Gerónimo*, CODOIN, VII, p. 370. En una carta de esos días, Felipe II comentaba: «... esta litera que traigo es una que fue del emperador mi señor, que haya gloria, que es grande, aunque no más que media, y es buena para estas cosas, aunque otra pequeña traje también que dejé aquí por no parecerme tan a propósito», BOUZA, F. (ed.): *Cartas de Felipe II a sus hijas*. Madrid, 1998, pp. 107 y 109. Podría apoyar esta cuestión el hecho de que en 1600 había una litera en la caballeriza real que se decía había pertenecido a Carlos V, AGP. Sección Administrativa, leg. 5981, s.f. El ejemplar madrileño es además bastante parecido al que usaba el Emperador en una pintura anónima que representa su despedida en 1552 de Juan Federico el Magnánimo, duque de Sajonia (SFG 63/SG/22) reproducida en el Catálogo de la exposición, *Ernst der Fromme (1601-1675), Bauherr und Sammler*. Gotha 2001, p. 53.

121. Las literas solían ir descubiertas, véase, GODEFROY, TH.: *Le ceremonial françois, ou description des ceremonies, rangs et seances, observees en France en divers Acts, & Assemblées solennelles*. París, 1649, FBG H 2° 369, vol. I, pp. 733, 745, 747, 793, 806, 850, 873, 959, 964, etc. Ya hizo hincapié en esta cuestión WACKERNAGEL, R. H.: *Der französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte der repräsentativen Zeremonienwagen*. Berlín, 1966, p. 12.

122. En 1462, la reina Juana de Portugal, esposa de Enrique IV, fue hasta Madrid en unas andas, pero antes de entrar en la villa salieron a su encuentro el rey y otros señores «e visto como venia en las andas, mandó que la pusiesen a las ancas de su mula, porque con más honrra e reposo entrase en la villa hasta el Alcázar», cf. DOMÍNGUEZ CASAS, R.: *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos: artistas, residencias, jardines y bosques*. Madrid, 1993, pp. 321-322. En 1479, don Fernando recibió en Zaragoza a la princesa de Navarra que llegó «a les anques de una mula», DE LA TORRE, E. A.: «Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos», *Hispania*, 14, 1954, p. 373. Para las literas de Isabel la Católica, *idem*, pp. 391-394. A su vez, la emperatriz llegó en 1533 a Barcelona en litera, como la infanta María, que iba en una con su aya. María Manuela de Portugal entró en Castilla desde Portugal en una mula ricamente enjaezada, pero hasta la frontera había llegado en litera, cf. *Historia de España*, (Ramón Menéndez Pidal), t. XXII, 1.ª parte, pp. 84 y 185. Diego de Velasco describía la entrada de la princesa María Manuela en octubre de 1543 en estos términos: «Venía tan rrica de perlas y pedrería, que no sabría dezir lo de su mula, quanto más lo de su persona... traya tres literas la una del más rrico brocado que vi en mi vida», cf. MARCH, J. M.: *Niñez y juventud de Felipe II. op. cit.*, vol. II, p. 79. En ocasiones se usaban para llevar los cadáveres, como se hizo con el duque de Medina Sidonia, en 1492, PULGAR, H. del: *Crónica de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel*. Madrid, 1943, p. 645.

son buenos para enfermos e para niños, e en la corte de los príncipes todas estas cosas se sufren, e aun son adorno del estado. E espeçial mente son buenas estas literas para los ançianos señores del Consejo<sup>123</sup>.

Desde hacía cierto tiempo, junto a las habituales literas, se venían construyendo en el área franco-borgoñona unos novedosos artilugios a manera de carros que eran utilizados predominantemente por las mujeres y se caracterizaban por poseer una lujosa decoración textil de cojines y tapicerías<sup>124</sup>. Estos carros fueron mejorados técnicamente en Hungría a mediados del siglo XIV con un sistema de suspensión mediante correas de cuero o cadenas que los hacía mucho más cómodos para los viajes, de ahí que se les llamara «*chars branlants*», carros colgantes. Su uso se extendió considerablemente por Flandes y el Imperio, pero sobre todo por Italia, cuna de las innovaciones cortesanas. Nuevas mejoras técnicas modificaron estos carruajes que, tomando el nombre de la ciudad húngara de donde provenían, Coksi, comenzaron a ser denominados coches<sup>125</sup>. Estos nuevos vehículos comenzaron a ser muy solicitados en las cortes principescas hacia mediados del siglo XVI. En la corte imperial, Fernando II los usaba

123. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Libro de la Cámara real...*, pp. 163-164. Para esas fechas, el uso de las literas ya estaba creando problemas de competencia social. Del comentario podría deducirse que las literas habían llegado con la princesa Margarita, como afirmó DOMÍNGUEZ CASAS, R.: *op. cit.*, p. 589, cosa errónea. Por su parte, FERNÁNDEZ DE CORDOVA MIRALLES cae en el mismo error y además diferencia andas de literas y dice que las primeras se acoplaban a mulas o eran llevadas por hombres, *La corte de Isabel I. Ritos y ceremonias de una reina (1474-1504)*, p. 192.

124. Entre los gastos realizados para el carro de la duquesa de Borgoña entre 1383 y 1387 estuvieron los de un orfebre, un pintor, un «*serreurrier*», un «*séller*» así como los de tapices para su interior, PROST, B. H.: *Inventaires mobiliers et extrait des comptes des ducs de Bourgogne de la Maison de Valois (1363-1477)*. París, 1908-1913, vol. II, pp. 76, 93-94, 127, 168, 169-170, 183, 185, 189, 192, 198, 213, 296-297, 394, 524-525, 537, 556 y 623.

125. Para la evolución de los carruajes representativos, que ya desde el punto de vista meramente técnico han de ser considerados como una invención revolucionaria, véase KREISEL, H.: *Prunkwagen und Schlitten*. Leipzig, 1927; WACKERNAGEL, R. H.: «Zur Geschichte der Kutsche bis zum Ende des 17. Jahrhunderts», en TREUE, W. (coord.): *Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte*. Gotinga, 1986, pp. 197-235; y «Festwagen», en AA.VV.: *Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte*. Múnich, 1987, vol. VIII; *Der französische Krönungswagen von 1696-1825...*, pp. 11 y ss; y WACKERNAGEL, R. H. (dir.): *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*. Stuttgart, 2002, vol. II, pp. 9-19; MUNBY, J.: «Les origines du coche», en ROCHE, D. (dir.): *Voitures, chevaux et attelages du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*. París, 2000, pp. 75-83 y BESSONE, S.: «El camino hacia el carruaje», en *Historia del carruaje en España, op. cit.*, pp. 96-101. En España, esta cuestión ha recibido poca atención y no faltan las ideas peregrinas, véase MENÉNDEZ PIDAL, G.: «Comunicaciones en tiempos de los Reyes Católicos», en *Curso de conferencias sobre la política africana de los Reyes Católicos*. Madrid, 1953, t. VI, pp. 103-104. A éste sigue FERNÁNDEZ DE CORDOVA MIRALLES, A.: *La Corte de Isabel I, op. cit.*, p. 192. Ilustra bien el desconocimiento de estos adelantos técnicos en la investigación hispana, GARCÍA TAPIA, N.: *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*. Valladolid, 2003, p. 46, manteniendo que en el Renacimiento no se produjeron innovaciones sustanciales en este ámbito.

con fruición y los regalaba como regalo de estado, mientras, su yerno el duque de Baviera era acusado por sus consejeros de querer montar sólo en coche olvidando el noble arte ecuestre y tratando de imitar al emperador<sup>126</sup>. Francisco I, por su parte, había recibido, en 1540, un coche regalo del duque de Mantua, que le había entusiasmado enormemente, decidiéndose a copiarlo para tener otros en su corte<sup>127</sup>. Aunque todavía hoy desconocemos con exactitud a qué tipos de carruaje se refieren las fuentes francesas cuando hablan simultáneamente de coche y de «charriot branlant», sí nos parece muy significativo que los reyes de Francia desearan mostrar el lujo y la riqueza de su corte y junto a las literas, Isabel de Valois trajo a Castilla varios de estos artefactos<sup>128</sup>. Éstos no habían tenido en

126. A Vieilleville, embajador francés en Viena, le regaló en 1562 un coche «double de veloux cramoiisy, et monté de quatre grandes cavalles de Turquie, blanches comme cignes, ayants les crins et les queues painctes de rouges, avec le cochier de Hongrie et son valet, bien accoustrez, a la mode de leur pays, des couleurs de M. de Vieilleville, jaulne et noir: l'accoustrement du maistre estoit de veloux, et de son valet seulement de tappe», *Memoires de la vie de François de Scepeaux, sire de Vieilleville et comte de Durestal, Marechal de France*, en MICHAUD y POUJOLAT: *Nouvelles collection des memoires pour servir a l'Histoire de France*. París-Lyon, 1853, vol. IX, p. 311. También KURZEL-RUNTSCHNEINER, M.: «Fasto cortesano y sobriedad elegante. Los coches de la corte de Viena entre las edades barroca y contemporánea», en GALÁN DOMINGO, E. (coord.): *Historia del carruaje en España*, p. 226. Otro ejemplo de la extensión de los coches entre las grandes y medianas cortes principescas de Alemania en la petición de la duquesa de Sajonia-Weimar, Dorotea Susana, de dos vehículos a la Electora de Sajonia en 1566, FBG Chart. A 44, fs. 151r-154r.

127. CHÂTENET, M.: *La cour de France au xv<sup>e</sup> siècle. Vie sociale et architecture*. París, 2002, p. 126. También LIBOUREL, J. L.: «Los grandes centros del carruaje en Europa», en GALÁN DOMINGO, E. (coord.): *Historia del carruaje en España*, p. 110. Al poco, la reina Catalina de Médicis tenía dos carros suspendidos y un coche para sus damas de honor, y en coche hacía algunos viajes. A pesar de los carruajes, el predominio de la cultura caballerescas era indiscutible; BRANTÔME contaba de Catalina, que montaba mucho y bien a caballo hasta la edad de 60 años o más. Decía a este respecto sobre su riqueza y sus atavios: «Il faisoit beau voir aussi la reyne alloit par pays en sa litière, estan grosse, losrqu' elle estoit mariée, fust qu' elle allast a cheval a l'assemblée, ou par pays, vous eussiez veu quarante a cinquante dames ou dameoiselles la suivre, montées sur de belles hacquenées tant bien harnechées, et elles se tenant à cheval de si bonne grâce, que les hommes se s'y paroissoient pas mieux, tant bien en point pour habillement à cheval, que rien plus», *Des dames*, en *Oeuvres completes*. (ed. L. DE LALANNE) París, 1866, vol. VII, pp. 345, 360 y 399.

128. Dos interesantes documentos de 1559 lo ponen de manifiesto. Una «memoire de ce qu'il faut pour madame» decía que había que hacer para la caballeriza «une lictiere couverte de velours violet, frangree d'or, et le dedans de satin violet, pourfilee d'or, faite comme celle de madame de Lorraine» y además «deux chariots branlans doublez de drap violet; les deux chartiers et les deux laquais abillez de drap violet et jaulne». En otra «memoire de ce qu'il faut por madame, sœur du roi, tout pareil a celui de madame de Lorraine», escrita igualmente en 1559, se podía leer: «una lectiere accoustree comme il le faut; Six hacquenees et un chariot», cf. PARIS, L.: *Negotiations, letres et pièces diverses...*, pp. 196-199 y 201-203. Madame de Lorena, es decir Cristina de Dinamarca, era una de las pocas damas de la corte francesa que disponían de vehículo por entonces. Con él se había significado no hacia demasiado tiempo (1550) en la coronación de Carlos IX en Reims, como contaba BRANTÔME: «Lorsqu'elle y entra elle ne voulut estre à cheval, craignant n'y montrer assez sa grandeur et altezze, mais se mit dans un coche fort superbe, tout couvert de vellours noir, a cause de sa

Castilla tanto éxito como en otras cortes europeas, aunque se recordaba que, tiempo atrás, la reina Margarita había traído varios carros, como se les denominó en estos reinos, cuando vino a casarse con el príncipe Juan. Lo contaba Fernández de Oviedo en 1548:

Quando el Príncipe fue niño, no avía cavallerizo de las andas o literas duplicadas, en que de camino andava con el ama que le crió, llamada doña Johana de Torres por que estas andas heran anexas a la cavalleriça y cavalleriço mayor, e en torno de las andas yvan çien ginetes de su guarda; pero desde el Príncipe fue de más edad, cesó esto. Pero ya, a causa dela comunicación con Flandes, ay muchas literas, e ovo un tiempo carros de quatro cavallos e quatro rruedas cada uno, que truxo a Castilla la prinçesa madama Margarita, mi señora, en que algunas vezes, con algunas de sus damas, salía al campo; pero como esos carros no los podían sostener, con quatro o çinco cavallos que han menester, sino personas de estado y no son sino para tierra llana, e su alteza después que embiudó se bolvió a Flandes, çesaron tales carros, e quedose la costumbre delas literas<sup>129</sup>.

Los carros de Margarita dejaron un duradero recuerdo, aunque no parecen haber tenido continuación<sup>130</sup>, quizás porque eran un lujo excesivo y foráneo en una sociedad eminentemente guerrera y caballeresca<sup>131</sup>. Su ausencia de la corte

---

viduité, qui estoit traisné de quatre chevaux turcz blancz, des beaux qu'on eust sceu choisir, et atellez tous quatre á front, en manière de chariot triumpnant. Ell'estoit à la portière fort bien habillée, toute de nori pourtant, en robbe de vellours; mais à la teste, toute de blanc et très-bien et gentiment et superbement coiffée et habillée ; à la autre portière estoit una de ses filles, qui a esté depuis madame la duchesse de Bavière ; et au dedans sa dame d'honneur, qui estoi la princesse de Macédoine: La reyne la voulut voir entrer dans la basse court en ce triumphe, et se meit à la fenestre, et dist assez bas: Voylà une glorieuse femme!». *Des dames*, en *Oeuvres completes*, vol. IX, pp. 621, 622 y 630-631.

129. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G.: *Libro de la Cámara real...*, pp. 163-164.

130. Según DE LA TORRE, nada de esto había aparecido en los inventarios, «viajes y transportes...», p. 395. Tampoco trae ninguna mención documental Domínguez Casas, aunque se refiere en varios momentos a los coches y en concreto a los de Margarita, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos, passim*. Sin embargo, entre las cosas que habían pertenecido a doña Margarita que los Reyes Católicos dieron al señor de San Pique y al de Bere en septiembre de 1499, había además de unas angarillas, varios paños de carros y andas, véase, FERRANDIS, J.: *Datos documentales para la historia del arte español*. Madrid, 1943, vol. III, pp. 46, 47-48 y 49-50. Parece que ni entre los bienes de Juana la Loca ni entre los de Isabel la Católica hubo carruajes, destacando más bien guarniciones de mulas y tablas de montar, *idem*, pp. 81, 261 y 352-360. La reina Juana ordenó transportar el ataúd de su marido «sobre un carro de cuatro caballos, con sus paños encima de oro y seda», SANTA CRUZ, A. de.: *Crónica de los Reyes Católicos*, (edición de J. DE MATA CARRIAZO), Sevilla, 1951, vol. II, p. 83. Pero no se trataba de ningún vehículo representativo, sino de unos «carretones», que se pagaron al entallador vallisoletano Pedro de Guadalupe, ZALAMA, M. A.: *Vida cotidiana y arte en el palacio de la reina Juana I en Tordesillas*. Valladolid, 2003, p. 77.

131. En este sentido, cabe recordar las quejas de la época sobre los gastos desmedidos de los señores y el fomento de la cría de caballos para la guerra. Sobre los grandes señores que iban a la guerra, escribía BERNÁLDEZ: «facían gastos demasiados en los vestidos e arreos de sus personas, e

castellana se deduce del comentario realizado hacia 1530-1532 por el mayordomo Pedro González de Mendoza a raíz de una excursión real, cuando informaba a Carlos V que la Emperatriz, anduvo en carretas más de dos leguas y que le había preguntado cómo eran las de Flandes, y deseando tener de ellas. Mendoza rogaba al César que mandara que traiga Domingo de la Cuadra un par de carros de los de Madama, que haya gloria, u de otros si los uviere mejores, y caballos para ellos; que será la cosa con que S.M. más olgará<sup>132</sup>. Si bien su uso no era desconocido para los que frecuentaban las cortes europeas, los coches llegaron algunos años más tarde a Castilla, concretamente a comienzos de la década de 1550.

### 2.2.2. Carruajes representativos en el ceremonial de las reinas Isabel y Ana

Como era habitual entonces, la futura reina de Castilla vino de Francia en litera y, siguiendo la tradición francesa, en ella realizó varias de las ceremonias en las que hubo de participar, como la entrada en Reims para la coronación del rey, durante la cual, Isabel fue en ella bajo un palio de damasco blanco llevado por

---

otrosí tenían demasiada familia de pages e servidores, e de otros homes inútiles para la guerra; e ansimismo gastaban excesivamente en traer cada uno delante de sí muchas hachas encendidas, e facían grandes gastos en los platos de diversos manjares que se ponían a sus mesas, y en todas las otras cosas que se requieren para mostrar grandes estados», *Historia de los Reyes Católicos*, BAE, 70, p. 411. Para potenciar la cría de caballos para la guerra, en 1494 se dio una pragmática prohibiendo la cría de mulas, un lujo muy extendido en Castilla. Según HERNANDO DEL PULGAR, como quiera que los reyes «no tenían en sus batallas muchos caballeros pero había numerosísimos encabalgados en mulas, proveyeron una pragmática con muy grandes penas que nadie pudiera cabalgar en mula enfrenada y en silla, so pena de que se la matasen salvo la clerecía de orden sacra y las mujeres. Hicieron sobre ello tales ejecuciones las justicias del rey que se obedeció la ley todo el tiempo que vivió Isabel y se deshizo la caballería de las mulas muy presto y se ocuparon en trabajar, moler, llevar carretas, etc. y las muy famosas se vendieron fuera del reino y el rey dio tal ejemplo que jamás iba en mula sino siempre a caballo y la ley se cumplió hasta la muerte de Isabel. Pero esto se quebrantó en tiempo de don Felipe y cabalgaron en mula todos los que la pudieron alcanzar y los que quisieron», *Crónica de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel...*, pp. 680-681.

132. MARCH, J. M.: *Niñez y juventud de Felipe II...*, vol. 1, p. 47. La carta estaba fechada el 30 de abril. Estas carretas a que se refería Mendoza se usaron habitualmente como medio de transporte, pero no eran vehículos representativos, como mostraba la misma pregunta de la Emperatriz. Igualmente, cuando el Emperador venía a Madrid y la corte se mudaba, «casi toda ella traya sus bajages en carros de bueyes, que chirriavan, como es público y notorio en Madrid», VALVERDE ARRIETA, J. de: *Despertador que trata de la gran fertilidad, riquezas, baratos, armas y cavallos que España solía tener, y la causa de los daños y falta con el remedio suficiente*, BNM. R 31.809, fol. 196. En las Cortes hubo quejas en 1542 por el desorden en la toma de carretas para las salidas de la corte, y en 1548 porque la toma indiscriminada afectaba grandemente a los labradores, tanto en el «destruyimiento que hazen en sus labores, como en muertes que acontecen de mulas, y azémilas, y quebrantamientos de carretas» pidiéndose entonces que se dieran sólo para llevar la recámara del César y de las personas reales y oficiales de sus Casas y de forma controlada y a sus precios, *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla*, Madrid, 1883-1903, vol. v, pp. 207 y 379-380.

cuatro notables que la condujeron hasta la iglesia<sup>133</sup>. Con la litera también hubiera hecho su entrada en Burdeos, como confesaba a su madre en diciembre, de no ser por sus dudas sobre el ceremonial, dada la compañía que llevaba:

Je füs mon entrée a cheval, pour ce quil ny avoit que sincante pas [prés] de la ou nous dessedimes, et aussy que je ne savois sil y devoit avoir deux littieres, pour de que la Royne de Navarre va toujours avec moi<sup>134</sup>.

Después de la entrega<sup>135</sup>, el cortejo real siguió hacia Pamplona donde, de acuerdo al ceremonial francés, entró la reina en litera y bajo palio llevado por los jurados argumentándose que había sido debido al frío<sup>136</sup>, mientras una tropa de niños, disfrazados de gentes de armas, rodeaban su vehículo y disparaban salvas de arcabucería<sup>137</sup>. No faltó quien comparara favorablemente la entrada con la litera abierta a la entrada en caballo, desde el que, indudablemente, se veía mejor al personaje:

... fit son entree en lictiere, qu'elle fit decouvrir des deux costez, et ne fut pas moins belle a veoir que si elle y eût entre a cheval, estan suyvie fort bon ordre de ses dames et filles<sup>138</sup>.

De inmediato, la litera puso en evidencia no sólo su virtualidad como medio de transporte y representación que alejaba a la reina de sus vasallos, sino también como instrumento idóneo para jerarquizar a los criados de la soberana y para graduar la distancias con ella, como pudo percibir la condesa de Ureña, camino de Olite<sup>139</sup>.

133. PARIS, L.: *Negotiations, lettres et pièces diverses relatives au règne de François II*, p. 115. Esta ceremonia había tenido lugar en septiembre de 1559.

134. GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois, reina de España*. Vol. III, p. 16.

135. En las conversaciones últimas sobre el lugar donde realizar la entrega, los franceses argüían que hacerla en un lugar abierto obligaría a la reina a abrir la litera y a que los caballeros de una y otra banda tendrían que arrodillarse encima de la nieve para besarle la manos. A la salida de Roncesvalles, la reina fue acompañada de la mano por el cardenal de Burgos y el duque de Infantado hasta el portal del monasterio para ponerla en su litera. Tuvo la tabla su maestresala Lope de Guzmán, aunque según otras informaciones, al despedirse de los franceses, «la tomaron en medio el Duque y el Cardenal de Burgos que la llevaba de la mano iendo al lado derecho y le llevaron a la litera, y al subir ayudó el Duque del Ynfantado que tubo las tablas», GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois, op. cit.*, vol. I, pp. 90, 99, 101 y 105, y *Relación de la entrega de la Reina nuestra Señora*, BNM. Ms. 5938 fol. 183v. Se halla incluida en una carta del doctor San Clemente a Ambrosio de Morales. Esta relación fue publicada en UHAGÓN, F. R. de: *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*. Madrid, 1896, p. 52.

136. Con madama de Rieux y acompañada del cardenal a la derecha y el duque del Infantado a la izquierda, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, vol. I, p. 107 y PARIS, L.: *Negotiations, lettres et pièces diverses relatives au règne de François II*, pp. 190, 191-192.

137. DE RUBLE, A.: *Le traité de Cateau-Cambresis*, p. 263.

138. PARIS, L.: *Negotiations, lettres et pièces diverses...*, p. 184. L'Huillier, secretario de la reina al cardenal de Lorena, 16 de enero de 1560.

139. De acuerdo a su oficio de camarera mayor, la de Ureña había de acompañar a la reina en la litera. Durante la estancia en Pamplona, la condesa no había hecho uso de sus funciones, en parte

La anécdota revelaba diferentes apreciaciones sobre el ceremonial entre las cortes, que se ponían de manifiesto precisamente en torno a la ocupación del carruaje y a su lugar en el ceremonial. Ya en Castilla, se impuso el uso habitual en las entradas y, muy diferentemente a como sucediera en Pamplona, al llegar a Toledo, la reina abandonó su litera y montó en una hacanea blanca, para «yr de suerte que toda la ge[n]te, que no tenían otro desseo pudiesse gozar de verla»<sup>140</sup>. Con todo, y creemos que es de nuevo un vestigio del ceremonial francés, no faltó el acercamiento al vehículo, cuando la reina, poco antes de llegar a la ciudad,

halló a los niños de la Doctrina Cristiana y otros desta Ciudad que con buena orden y muy bien aderezados fueron delante de S.M. la qual pareciéndole bien alguno dellos se les fice entrar en la Letica, y allí los acarició y holgó de vello[s] tan bonitos<sup>141</sup>.

---

probablemente, porque además de desconocer la lengua francesa, entre las damas de la reina venía una princesa de sangre real, madamisela de Montpensier. Así, a la salida de Pamplona madama de Clermont le advirtió de que en adelante había de cumplir con los deberes de su cargo. Una vez Isabel en la litera, envió recado por boca de Lanssac a la condesa, invitándola a escoger entre ir en su litera o continuar en la suya propia, que fue lo que finalmente decidió la de Ureña. Sin embargo, al arrancar el cortejo, como la litera de la condesa de Ureña quedara atrás, rompió ésta con el orden formado y su litera, chocando violentamente con la de Rieux que seguía inmediata a la de la reina, se colocó en su lugar. Se produjo entonces un alboroto que sólo acabó cuando Lanssac, de nuevo de orden de la reina, reiteró a la condesa su ofrecimiento para que la acompañase en su litera o dejara que las damas francesas fuesen tras ella en el lugar preferente que les correspondía, como personas de sangre real y no súbditas suyas. Parece que la condesa aceptó la reprimenda y prometió que haría castigar el desafuero cometido por sus criados, con lo que terminó el incidente y continuó el viaje con la de Ureña detrás de las francesas, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, vol. I, pp. 109-110 y PARIS, L.: *Negotiations, lettrres et pièces diverses...*, pp. 185-186.

140. GÓMEZ DE CASTRO, A.: *Recebimiento que la Imperial ciudad de Toledo hizo a su Magestad de la Reyna nuestra señora doña Ysabel, hija del Rey Henrrico II de Francia: quando nuevamente entró en ella a celebrar las fiestas de sus felicísimas bodas, con el Rey don Philippe nuestro señor. II. deste nombre*, BNM. R. 9385, fol. 10v. Algo similar sucedió en Alcalá en 1560, donde sabemos que la reina había llegado en una «riquísima litera», *El recebimiento que la Universidad de Alcalá de Henares hizo a los Reyes ... cuando vinieron de Guadalajara tres días después de su felicísimo casamiento*, en HUARTE, A.: *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*. Madrid, 1941, t. I, p. 157. Igualmente, antes de llegar a Guadalajara, la reina se apeó de la litera para tomar una hacanea en la que entró en la ciudad, DE RUBLE, A.: *Le traité de Cateau-Cambresis*. París, 1889, p. 265. También en Bayona en 1565, donde llegó en carruaje con sus hermanos, pero luego entró a caballo, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois, op. cit.*, vol. II, p. 231 y vol. III, p. 315. BRANTÔME contaba sobre esta entrada: «elle estoit sur une acquenèe fort superbement et richement harnachèe d'une garniture de perles toute en broderie, qui avoit estèe a l'imperatrix feue, lorque elle faisoit ses entrées parmy les villes, qu'on disoit valloit plus de cent mill'escus, encor disoit-on bien plus. Elle avoit une très-belle grâce à cheval; et la y faisoit beau voir; car elle se monstroit si belle et si agreable, que tout le monde en estoit ravy», *Des dames, Oeuvres completes*, vol. VIII, p. 12.

141. ULLERA, G. de.: *Entrada de la Serenísima Reyna nra Sra en Toledo*, BNM. Ms. 5938 fol. 186. Creemos que este personaje no es otro que el secretario Jerome de l'Huillier, véase, DE RUBLE, A.: *Le traité de Cateau-Cambresis*, p. 342. Éste ya había descrito la entrada de la reina en Pamplona al cardenal de Lorena, PARIS, L.: *Negotiations, lettrres et pièces diverses...*, pp. 179 y ss.

Desde entonces, la reina empezó a dejarse ver en su litera en ceremonias diversas, como el juramento del príncipe, en paseos para ir a la iglesia, e incluso con el vehículo descubierto, como hizo junto a la princesa Juana para presenciar una corrida de toros, mientras el rey estaba a la derecha y el príncipe delante con el señor don Juan de Austria. En fin, es muy significativo que un hecho tan típico de la dinastía Habsburgo como la reverencia al Santísimo fuera realizado por la reina desde su litera, contándose a su muerte que cuando se cruzaba en la calle con el viático descendía del vehículo con sus damas y después de adorarlo de rodillas, lo acompañaba a pie a la casa del enfermo, escoltándolo luego con su séquito hasta la iglesia misma de donde había salido<sup>142</sup>. Con todo, el papel verdaderamente relevante en los cambios del ceremonial de la caballeriza y en la imagen de la reina había de ser asumido por los coches<sup>143</sup>. Estos vehículos no sólo fueron como las literas, medio de transporte y mucho más ventajoso que aquellas por sus características técnicas, sino sobre todo, instrumento decisivo para mostrar el poder y la riqueza de los soberanos y jerarquizar las relaciones cortesanas.

Desde comienzos del reinado, y de forma cada vez más frecuente, el uso del coche fue habitual en la Casa de la reina, y ya durante la estancia de Isabel y doña Juana en Toledo, entre 1560 y 1561, ambas hacían frecuentes excursiones en el vehículo por los alrededores. Según el diario redactado por una de sus damas, en el mes de mayo de 1560, la reina y la princesa pasearon al menos una vez por semana en coche yendo a diferentes lugares<sup>144</sup>. Esta costumbre era tan habitual que Catalina recomendaba a su hija, en 1560, que para cuidar su salud, no anduviera en coche ni a caballo, sino sólo en litera o a pie<sup>145</sup>, y años más tarde, en 1567, el embajador Fourquevaux comunicaba el posible embarazo de la reina a Catalina, pidiéndole que escribiera a la duquesa de Alba, camarera mayor de la reina, para que mirara por su salud y procurara que hiciera ejercicio, «porque en palacio creen, –decía el embajador– que la Reina no puede andar más que en coche o en

142. *Relación y memoria de la entrada en esta cibdad de Toledo, del rey y reina nuestros señores don Felipe y doña Isabela y del recibimiento y fiestas y otras cosas, año de 1561*, en UHAGÓN, F. R. de.: *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII, op. cit.*, pp. 72, 82, 84 y 90. También, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, vol. III, p. 107 y vol. I, p. 316, donde se cita una relación fúnebre escrita en Francia a la muerte de la reina por Monseñor Vigor, predicador real, pp. 293-294.

143. Los «chars branlants» de Isabel se quedaron en Castilla y debieron servir a la reina inmediatamente, aunque aquí se les denominó coches de forma unánime. No obstante, no faltó quien hablara de los «carros», como hiciera el duque de Alba relatando a Felipe II el encuentro de Bayona, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, vol. III, p. 315.

144. *Idem*, vol. I, p. 182 y vol. III, pp. 106, 107, 109, 111, 113 y 117.

145. En una carta de 5 de octubre de 1560 de la reina al obispo de Limoges le decía que si es que estaba embarazada, «elle ne sera que plus sayne et son enfant s'en portera mieulx quant elle fera ung peu d'exercice, pourveu qu'il ne soit violent et qu'elle n'en aille en coche ny a cheval: pour aller en sa littière, elle ne se sauroit affoler», PARIS, L.: *Negotiations, lettres et pièces diverses...*, pp. 611-612.

litera», como si el hacerlo a pie fuese indigno de la majestad real<sup>146</sup>. Para entonces, el número de coches se había multiplicado (como el de los cocheros que los conducían)<sup>147</sup>, y ya no eran sólo usados por la reina, que iba en ellos de viaje y de caza, sino también por sus damas<sup>148</sup>.

Pero lo más importante, a nuestro juicio, es que el coche servía para mostrar a la reina y sus damas novedosamente y se convertía en espacio de la sociabilidad y en instrumento para jerarquizar a los cortesanos. Creemos que siguiendo la tradición francesa, menos estricta en este sentido, la reina Isabel se mostraba en los coches de forma más accesible de lo que se hizo posteriormente. Es sintomático que Brantôme relatase cómo la había visto en 1564 salir de palacio y ponerse en su coche: «toujours à la portière, commec`estoit sa place ordinaire: aussi telle beauté ne debvoit estre recluze au dedans, mais decouverte»<sup>149</sup>. Cuando la reina visitó Pamplona, tras la vuelta de Bayona, «anduvo en un coche por toda la ciudad, con general contento de todo el pueblo, y gentes q a verla acudieron»<sup>150</sup>. Estas apariciones en público de la reina no eran casuales, antes bien, formaban parte de una estrategia un tanto ambivalente aun destinada por un lado, a mostrar a la soberana

146. GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, vol. II, p. 414.

147. Por los datos que conocemos, la reina tuvo a lo largo de su reinado al menos siete vehículos. Además de los dos carruajes franceses iniciales, usó el llamado coche florentín (que debió ser un regalo traído por el príncipe de Florencia cuando llegó a Castilla en septiembre de 1562, véase, CABIE, E.: *Ambassade de Jean Ebrard seigneur de Saint-Sulpice de 1562 a 1565*, p. 67), mientras en 1563 se le hizo otro vehículo, en 1564 se construyeron el de vaqueta y el jaspeado, realizados posiblemente para el viaje a Bayona, y en fecha desconocida entró a servir un coche húngaro. Casi todos ellos existían a la muerte de la reina y fueron vendidos en la almoneda. Así, se remató en Juan de Quicedo, ayuda de guardajoyas de la reina el medio coche húngaro en seis ducados; en Juan de Brizuela se remató la madera del coche de Florencia sin las ruedas en 55 rs porque estaba «echo pedazos y sin ningún aprovechamiento» y por ello fue retasado en tres ducados; en Luis Cubillo se remató un coche muy viejo, «que es pintado por de dentro y por de fuera», con su caja y ruedas y juego y dos tablas en los estribos, «todo muy viejo y quebrado» en 11 ducados; también se remató en don Pedro de Guzmán, teniente del caballero mayor de la reina, un coche de madera con cuatro ruedas en ocho ducados; el cardenal de Sigüenza se llevó un coche cubierto de vaqueta y por dentro forrado en raso carmesí, cuya caja, juego y ruedas se le dieron en 50 ducados y en Luis Cubillo se remató un coche jaspeado, «viejo», en 4.875 mrs. AGS. CSR. leg. 79 fols. 113, 128, 131, 146, 147, 148. La cifra mínima de siete carruajes no es desdeñable, pues Isabel de Inglaterra dispuso entre 1564 y 1603 de 11 coches, MUNBY, J.: «Queen Elizabeth's coaches: the Wardrobe on Wheels», *The Antiquaries Journal*, 83, 2003, pp. 311-367.

148. GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, *op. cit.*, vol. I, pp. 189 y 287 y CABIE, E.: *Ambassade*, *op. cit.*, pp. 365, 368 y 386.

149. El embajador francés escribía a la corte en enero de 1563 que los españoles estaban «plongés en cérémonies et voulans eux seuls être honores, lá ou en France l'on est nourri en quelque liberté et les princes, bien qu'ils y retiennent leur grandeur, ont accoutumé d'être gracieux á un chacun», CABIE, E.: *Ambassade*, p. 109.

150. GARIBAY, S. de: *Compendio historial de las Crónicas y universal historia de todos los reynos de España*, 1571, BNM. R. 823, p. 653.

distante y sacral y por otro, a estrechar lazos con los vasallos<sup>151</sup>. El distanciamiento y sacralización de Isabel debió reforzarse aún más con un elemento que debe considerarse antecedente de las sillas de mano, una «silla de hombros en que traían a la Reyna»<sup>152</sup>.

Podemos concluir con estos datos que el ceremonial relativo a los carruajes se estaba configurando entonces y había todavía cierta flexibilidad a la hora de mostrar a la reina. Pocos años después, en tiempos de la reina Ana, esto se había consolidado y los coches se habían convertido definitivamente en un instrumento que alejaba a la reina frente a sus súbditos. Creemos así, que por esas fechas la reina dejó de sentarse en los estribos del carruaje para pasar a hacerlo en su interior, a la popa, más distanciada<sup>153</sup>, proceso en el que sin duda jugaron cierto papel

151. Juana de Austria, hija del Emperador Fernando I y esposa del duque de Florencia, encargó un riquísimo coche a través de su hermano, el archiduque Fernando II del Tirol, que nunca llegó a disfrutar porque su esposo ni aprobó su independiente actitud, ni quiso que la duquesa saliera en público en carruaje por las calles de Florencia, LIETZMANN, H.: «Der florentinische Wagen. Eine Kutsche für Giovanna d'Austria», *Münchner Jahrbuch der bildenden Kunst*, vol. LIV, núm. 3, 2003, p. 167.

152. Fue vendida en su almoneda a Cristóbal de Oviedo en los 88.310 mrs en que estaba tasada, AGS. CSR. leg. 79, fol. 128. Poco sabemos acerca de estos primeros vehículos. Nos consta que, debido a las dolencias de Felipe II, artilugios de este tipo fueron frecuentemente utilizados por el rey, como la silla articulada guardada en El Escorial (ME 10014120), descrita por LHERMITE, J.: *El pasatiempos de Jehan Lhermite*, pp. 400-402. Véase también el Catálogo de la exposición, *Felipe II un monarca y su época. Un príncipe del Renacimiento*. Madrid, 1998, pp. 456 y 547-548 y GALÁN DOMINGO, E.: «De las Reales caballerizas a la colección de carruajes del Patrimonio Nacional», *Arbor*, 665, 2001, p. 227. En 1596, durante su estancia en El Escorial, cuando el rey quería salir al campo, «le baxan en silla de su aposento a ponerle en el coche». Poco antes de morir había mandado el rey hacer «cierta manera de camilla para yr en ella llevandola cavallos mansos». También era transportado en una especie de silla con la que era llevado por palacio, «la qual llevavan quatro lacayos, uno de cada parte, que no le pareció ir en la literilla que se había hecho, y porque salía de las posadas a las quatro y cinco de la tarde, yba uno delante con un pavellón o guardasol grande que le hazía ombra y cubría toda la silla para defenderle del sol, y diez y ocho o veinte personas al rededor de la pie», TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: *El ocaso de un rey. Felipe II visto desde la Nunciatura de Madrid*, op. cit. pp. 177, 253 y 255.

153. Dentro del coche la reina pasó a ocupar el lugar principal, que era el lado izquierdo de la popa del vehículo, colocándose a su derecha la segunda persona en importancia, mientras que en frente de la reina, en la proa, iba el tercero en categoría y a su izquierda el último. Los estribos, es decir, las portezuelas, eran los lugares menos valorados simbólicamente. Sobre esta cuestión del alejamiento de la reina podría arrojar alguna luz el comentario del Emperador a su embajador en 1572 acerca de que creía que Felipe II no había salido en coche con ninguna de sus esposas anteriores, cf. LINDORFER, B.M.: «Ana de Austria. La novia de un hijo y la esposa de un padre», en LÓPEZ CORDÓN, M. V. y FRANCO, G. (coords.): *La reina Isabel y las reinas de España: realidad, modelos e imagen historiográfica*. Madrid, 2005, p. 421. El alejamiento facilitado por los coches se fue imponiendo en la corte; Magdalena de Bobadilla comentaba en carta escrita en la década de 1570 a don Diego de Mendoza: «que no había orden de dexar llegar hombre a la litera, y así tenemos más de cien mill galanes agraviados», FOULCHE-DELBOSC, R.: «Correspondencia de doña Magdalena de Bovadilla», *Revue Hispanique*, 3, 1908, p. 33.

las mejoras técnicas de los carruajes<sup>154</sup>. De la misma manera, el coche se impuso definitivamente sobre la litera, mientras empezó a ser habitual que la reina se sirviera de la silla de manos<sup>155</sup>.

Como dijimos anteriormente, también los vehículos servían para sociabilizar y jerarquizar a los cortesanos, lo que dio lugar a más de un conflicto. Por ejemplo, los enfrentamientos entre la Clermont y la de Ureña, tuvieron aquí una de sus expresiones<sup>156</sup>. También tuvieron como escenario el coche las quejas que hacía la duquesa de Montpensier a Felipe II sobre el trato que el conde de Alba de Liste daba a su hija, dama de la reina<sup>157</sup>.

Todas estas circunstancias acabaron convirtiendo el coche en elemento de gusto y distinción<sup>158</sup>, lo que no dejó de tener su reflejo en la sociedad cortesana; por un lado, en la asunción de este uso por parte de las damas de la corte<sup>159</sup>, por

154. Los primeros coches tenían una caja con forma circular que recordaba a un tonel y con la que se debía percibir con dificultad quién iba en su interior. Por el contrario, los coches construidos en torno a 1570 disponían de una caja trapezoidal sustentada por pilares y por tanto más amplia, que descubría mejor quién iba en ellos, compárense los ejemplares del Landesmuseum Johaneum de Graz (Inv. Nr. 248) y los de la Veste Coburg, (VC Inv. Nr. XII, 2 y XII, 3). Para estos últimos, GELBHAAR, A.: «Die Kobelwagen, Karossen und Kutschen im Besitz der Kunstsammlungen der Veste Coburg», en *Achse, Rad un Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge*, 7, 1999, pp. 81-84. Aparecen reproducidos en GALÁN DOMINGO, E.: *Historia del carruaje en España*, pp. 96-97.

155. Sintomáticamente, Ana llegó a España en coche a diferencia de su antecesora. Para ellos se diseñó además un recorrido especial mientras la reina no pudiera usarlos por la fragosidad del camino y hubiera de ir en litera, «Relación del camino que la Magd de la Reyna nrs sra puede traer desde Laredo a Burgos y por donde pueden venir los coches», AGS. PR, leg. 57, núm. 90. En cuanto a las sillas, sabemos que durante el primer embarazo de Ana, Felipe II ordenó desde el Escorial: «si la reyna quiere ir fuera, recordadle que vaya en silla porque no vuelva a caer», KAMEN, H.: *Felipe de España*. Madrid, 1997, p. 217.

156. Cierta tarde, doña Isabel y doña Juana salieron en los coches y literas, las dos en el delantero y la de Ureña sola en el segundo. Madama de Clermont reclamó su sitio al mayordomo mayor, Alba de Liste, que le pidió que esperara a las literas mientras salía tras la carroza real, quedando la francesa a pie, disgustada, GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *Isabel de Valois*, vol. I, p. 166.

157. GONZÁLEZ DE AMEZÚA Y MAYO, A.: *op. cit.*, vol. I, p. 165 y PARIS, L.: *Negotiations et lettres*, pp. 519-520.

158. La que probablemente sea la primera representación de un carruaje en España, puede vincularse a Isabel de Valois. Se trata de una vista arquitectónica atribuida a Diego de Siloé (lo que llevaría su factura a la fecha límite de 1563), que representa un decorado teatral, muy probablemente destinado a alguna de las obras representadas en palacio. El dibujo se encuentra en el Museo de Arte Nacional de Cataluña (Inv: MNA/GDG 107786/D). Aparece reproducido en el Catálogo de la Exposición, *Carolus*. Madrid, 2000, p. 372. Para las representaciones teatrales en tiempo de Isabel, véase FERRER VALLS, T.: *La práctica escénica cortesana: de la época del Emperador a la de Felipe III*. Londres, 1991, pp. 68-74.

159. La costumbre de los coches se fue extendiendo entre la nobleza cortesana, así nos consta que el duque de Alba tenía ya coche, que usaba su mujer, en 1564, CABIE, E.: *Ambassade de Jean Ebrard seigneur de Saint-Sulpice de 1562 a 1565...*, p. 290. El duque también lo usaba, pues en marzo

otro, en el surgimiento de nuevas prácticas en cuestiones tan relevantes como el galanteo y las relaciones amorosas<sup>160</sup>. Junto a ello, el coche acabó despertando cierta competencia social, que no habría de cesar en largo tiempo<sup>161</sup>. Para atajar ésta se dio en 1578 una pragmática por la que se permitía su uso sólo con cuatro caballos, en un intento de asociar estos enseres a la nobleza que había de gobernar la Monarquía<sup>162</sup>.

### 2.2.3. Carruajes representativos en el ceremonial de Margarita de Austria

Durante el reinado de Felipe III tuvo lugar la institucionalización de la corte y la fijación de las etiquetas y ordenanzas de la Casa real. En ese contexto, también alcanzó un relieve inusitado hasta entonces la Casa de la reina que se convirtió en modelo, particularmente, después de un período de casi veinte años en el que había faltado. Precisamente, la reina jugaba un importante papel en este sentido y, frente a lo que se ha mantenido a menudo, en la imagen que de la Corona trascendía a los vasallos, como se traduce en el comentario de la Junta de a Tres, compuesta por el duque de Lerma, el conde de Miranda y el confesor real, durante los preparativos para la jornada de Portugal en 1602:

es cierto que para atraer y allanar las voluntades de aquella nación importaría mucho la yda de la reyna nuestra señora, por la mayor ocasión que habría con esso de fiestas en palacio y fuera del, pasto muy propio de aquella nación<sup>163</sup>.

---

de 1567 Fourquevaux informaba al rey de Francia que el de Alba iba de Madrid a Cartagena a toda prisa en coche «toutefois» para llegar lo antes posible, DOUAIS, A.: *Depeches de M. de Fourquevaux ambassadeur du roi Charles IX en Espagne 1565-1572*. París, 1896, vol. I, p. 209.

160. Véase, Hernando de Acuña, «A un caballero que habiendo venido de Alemania a España a visitar a la reina de Bohemia, cantó una noche en el terrero viniendo con un señor en un coche», 1564-1565, edición de CATENA DE VINDEL, E.: *Varias poesías de Hernando de Acuña*. Madrid, 1954, pp. 186-190. Véase también, DE HOROZCO, S.: *El Cancionero*, (edición de J. Weiner), Berna, 1975, p. 232.

161. En la comedia *Medora* de LOPE DE RUEDA, el lacayo Gargullo, que se veía rico tras hallar un tesoro, especulaba del siguiente modo: «Agora entretanto, quiero pensar qué tengo de hazer de tanto dinero. Lo primero que haré será hazer unas casas en lo mejor d'esta ciudad. Hazellas he pintar por de fuera y por de dentro al brutesco y al romano. Haré que me pongan a punto un lindo coche en que me pasee, y los caballos que me tirarán, blancos», ed. HERMENEGILDO, A.: *Las cuatro comedias. Eufemia, Armelina, Los engañados, Medora*. Madrid, 1985, p. 208. Rueda fue asiduo en la representación de obras en palacio en 1563 y la comedia pudo ser escrita como tarde en 1565-1566.

162. Véase LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Vehículos representativos en la Monarquía hispana de los siglos XVI y XVII», en GALÁN DOMINGO, *Historia del carruaje en España*, pp. 120-149 y «Coches, carrozas y sillas de mano en la Monarquía de los Austrias entre 1600 y 1700: evolución de la legislación», *Hispania*, 2006, (en prensa).

163. AGS. E. leg. 2023, núm. 82.

En este cometido, la caballeriza de la reina había adquirido un peso considerable, que en parte reflejaba los cambios que se habían articulado en la última década del reinado de Felipe II, cuando se habían ido creando una serie de formas de mostrar al rey inéditas hasta entonces, que iban desde las entradas urbanas en coche, a las diferentes salidas en carruaje, graduando el distanciamiento del monarca<sup>164</sup>. De la misma manera, y de acuerdo a las nuevas imágenes que entonces se promocionaban en la Monarquía, la reina había de mostrarse de acuerdo a una soberana católica, también con sus carruajes. Por ello, en Ferrara, donde recibiera una lujosísima carroza regalo del Papa, al ser invitada tras los desposorios del 15 de noviembre de 1598 para que saliera,

hun poco a pasearse por la ciudad de Ferrara con su carroza, ... para quel pueblo la viesse, que lo deseava sumamente, y fue respondido muy avissadamente por la majestad de la Reyna como christianíssima dissiendo que haviendo comulgado aquella mañana de su desposorio no convenía salir ha ver cossas vanas por las calles ni quiso jamás dexarse ver sino fue por las iglesias y conventos de monjas<sup>165</sup>.

Ello no era óbice para que al mismo tiempo la imagen de la reina manifestara un lujo extremo, como ya adelantara el austero Felipe II, quien propuso un impresionante acompañamiento de carruajes para Margarita mandando construir en Milán un coche, una litera y 12 coches de respeto<sup>166</sup>. Efectivamente, al hacer su entrada en aquella ciudad se le ofreció

huna riquísima y sumtuossa carroza, nunca vista, porque estava hecha de la forma y riqueza siguiente: como fue que, en lugar de madera, toda la caxa y pilares della con la cubierta y cielo della estava hecha de plata massisa muy bien labrada a las mil maravillas y guarnecida de brocado de tres altos por ensima della recamado y broslado de perlas finas y diamantes y rubíes y en lo más alto de la cubierta en el mismo paño de brocado estavan bordados el escudo y armas del Rey don Phelipe tercero de España y Duque de Milán, hechos con puntas de diamantes y perlas con muchas esmeraldas de grandísimo prescio y valor, y detrás de la popa de dicha carroza avía otro escudo y armas, como las de arriba bordadas, de la magestad de la Reyna y Duquessa de Milán, y las quatro ruedas de la dicha carroza con todo

164. Así, de secreto, con el coche descubierto, con las cortinas cerradas, etc, véase, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «La nueva imagen pública del monarca: el empleo del coche», en *La Monarquía de Felipe II: La Casa del rey*, op. cit., vol. I, pp. 310-323.

165. Se trataba de una riquísima carroza de terciopelo carmesí, toda guarnecida de oro, con seis caballos guarnecidos de lo mismo y dos cocheros, GAUNA, F.: *Relación de las fiestas celebradas en Valencia con motivo del casamiento de Felipe III*. Valencia, 1926, I, pp. 37-38, 42 y 65.

166. Carta de Felipe II de 3 de junio de 1598 al condestable de Castilla en Milán en la que le pedía además que se tuviese todo preparado para recibir a la archiduquesa Margarita y que estuviesen prestos algunos trajes a la española. Para hacer frente a los gastos mandaba 200.000 ducados. AGS. E, leg. 1285, núm. 115. Ese día el rey escribía también al embajador San Clemente haciéndole saber la falta de caballos de coches para los que se habían de hacer en Milán, AGS. E, leg. 2450, s.f.

lo demás della hera de madera incorruptible toda sobredora[da] y muy bien labrada a las mil maravillas, a la qual tiravan dotze cavallos de hun mismo color estraño con sus gualdrapas y guarniciones de terciopelo negro, todas bordadas de horo y plata fina, y cada cavallo destos trayan su banda de tela de horo y plata, todas recamadas de perlas y joyas de gran valor, con sus guirlandas en las cabezas de lo mismo y todas las testeras de los cavallos de plata massisa asta las gravaduras dellas, a los quales regían seys cocheros con los vestidos de brocado, diferentes unos de otros, todos llenos de perlas, y los sombreros también de los mesmo, recamados con perlas y plumas de diversos colores<sup>167</sup>.

Esta ostentación se volvió desde entonces consustancial a la imagen de la reina y de sus damas<sup>168</sup>, cosa fácilmente comprensible con el ejército de criados que había en la caballeriza; de hecho, los carruajes de la caballeriza de la reina se renovaban constantemente, en parte por su rápido envejecimiento, pero también para estar a la moda llevando la caballeriza más lujosa y sofisticada, como sucedió cuando se planeó el viaje a Portugal<sup>169</sup>. En cada nueva ceremonia la reina sacaba

167. GAUNA, F.: *Relación de las fiestas celebradas en Valencia*, op. cit., vol. I, p. 70. También sacó la reina en más de una ocasión una lujosa carroza, regalo del duque de Mantua, que usó en Valencia y que acabó siendo regalada a la duquesa de Lerma, véase, *El pasatiempos de Jehan Lhermite*, p. 499 y CABRERA DE CÓRDOBA, L.: *Relaciones*, op. cit., p. 51. Esta carroza milanesa ha de insertarse en la serie de los Brautwagen, los coches nupciales, habituales desde época medieval, algunos de los cuales alcanzaron gran fama, por ejemplo, los de Catalina de Austria esposa de Carlos I de Baden (1447), Eleonor de Portugal casada con el emperador Federico III (ca. 1451), Beatriz de Anjou segunda esposa del rey húngaro Matías Corvinus (1476), o Isabela Gonzaga casada en Mantua (1490), etc. Véase al respecto HAUPT, H.: «Der "goldene Wagen" der österreichischen Herzogin Katharina (1420-1493)», *Livrskammaren. Journal of the Royal Armoury Stockholm*, 14, 1976-78, pp. 173-194. Por otro lado, la decoración de la carroza, con los escudos de la pareja real y la decoración de perlas es bastante similar a otros ejemplos posteriores, como el del carruaje de la duquesa de Baviera María Ana, con el que entró en Graz en 1600, véase idem, «Der Brautwagen der Königin Anna vom Jahre 1611. Ein Beitrag zur Geschichte des Festswagens und seiner Funktion im Hochzeitszeremoniell der frühen Neuzeit», *Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge*, 1, 1991, pp. 21-25.

168. L' HERMITE, a propósito de la entrada real en Denia, en la que las damas habían salido montadas en palafrenes muy ricamente enjaezados y equipados con gran magnificencia, aseguraba «que era cosa muy aparente y rara para todos nosotros que durante los años que duró el reinado del viejo rey nunca habíamos visto nada parecido», *El pasatiempos de Jehan Lhermite*, p. 460. De cualquier forma, las damas apenas salían ya a caballo, como comentaba PINHEIRO DA VEIGA sobre la entrada de los reyes en el consistorio de Valladolid, que había sido «de las cosas que mas holgué de ver, por lo desusado de ver entrar las damas a caballo y con tanto concierto y majestad», *Fastigia: vida cotidiana en la Corte de Valladolid*. Valladolid, 1989, pp. 125-126.

169. Los preparativos para el viaje a Portugal incluyeron la construcción de nuevos coches, de la cual informaba puntualmente CABRERA DE CÓRDOBA en enero de 1602, enero de 1603 y octubre y noviembre de 1604, *Relaciones*, pp. 127, 164, 228 y 229. Por otro lado, a comienzos de octubre de 1604 el duque de Lerma informaba que en la caballeriza de la reina había falta de coches por lo que mandaba que se librasen en las arcas de San Pablo 2.000 ducados. En julio ya se había tratado de la necesidad de comprar 10 mulas para las literas que habían de costar 22.000 reales,

nuevos vehículos, como sucedió por ejemplo, en Valladolid cuando la salida a San Llorente a ofrecer al príncipe, donde se mostró un lujo desbordante. En esa ocasión, Margarita iba en una carroza ricamente adornada, seguida por el aya de la infanta, la condesa de Lemos, que marchaba en una litera o silla de manos de la misma labor que el coche de la soberana, con sus asientos cubiertos y toda bordada de plata. Un poco más atrás, seguía un coche negro en el que iba la camarera mayor y, a continuación, un coche para las dueñas de honor y cinco más para las veinte damas<sup>170</sup>. Este proceso no decreció ni con la muerte de la reina, antes bien, desde 1611, al compás de la institucionalización del uso del coche, alcanzó nuevos bríos, como se demostró en el intercambio de princesas hispano-francés de 1615<sup>171</sup>.

En este período se asentaron definitivamente además una serie de prácticas ceremoniales que consideramos de gran relevancia. La primera de ellas fue la de las entradas en carruaje, que aunque nunca se formalizó como tal –la entrada debía realizarse a caballo<sup>172</sup>–, no dejó de practicarse con cierta frecuencia, fuera en coche<sup>173</sup>, fuera en silla de manos, un elemento que a partir de entonces alcanzaba

---

porque las que había eran inservibles por estar viejas, AGS. CJH. leg. 444, fajo 15. A pesar de este programa constructivo parece que era difícil cumplimentar las necesidades reales de la caballeriza. Así, el duque de Lerma informó nuevamente, el 25 de febrero de 1609, al presidente de Hacienda que para el servicio de la reina y de sus altezas era necesario que se hiciesen algunas literas y aderezos de los caballos, lo que había de sumar unos 2.000 ducados. Lerma mandaba al presidente que se hicieran entrega de ellos al maestro de cámara, el cual, los había de dar a la persona que le dijera el conde de Altamira, por cuya orden se habían de gastar. AGS. CJH, leg. 489, fajo 15, núm. 30-1.

170. PINHEIRO DA VEIGA, T.: *Fastiginia*, op. cit., pp. 100-101.

171. Véase, MANTUANO, P.: *Casamientos de España y Francia, y viage del Duque de Lerma llevando la Reyna Christianissima Doña Ana de Austria al paso de Beobia, y trayendo la princesa de Asturias nuestra señora*, 1618, BNM R 11.067, pp. 123-125, 152-155 y 156-166; *Relación del desposorio que se celebró en la Ciudad de Burgos entre la serenísima Infanta de España Doña Ana y el Christianísimo Príncipe Luys de Francia*, BNM, Ms. 2348, fol. 193r. y *Relación de la Jornada de las entregas de las Serenísimas Señoras Doña Ana Reyna de Francia, y Doña Isabel Princesa de España, hechas en los meses de Octubre y Noviembre de este año de 1615*, BNM, Ms. 2348, fols. 219, 226, 227 y 228. Para un análisis más detallado de los cambios provocados por el coche en la imagen del rey y del cortesano durante el Seiscientos, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1555-1700*. Madrid, 2006, caps. I-V.

172. Véase entre otras, la entrada pública de la reina en Valencia en donde la soberana entró en una hacanea blanca debajo de un palió de brocado que portaban veinte nobles valencianos, seguida a continuación por su madre, montada en un palafrén, y por el archiduque Alberto, que acababa de regresar de Madrid e iba a su mano derecha, *Diario de Hans Khevenhüller, embajador imperial en la corte de Felipe II*. Madrid, 2001, p. 501 (ed. de Félix LABRADOR ARROYO). También en Játiva, véase *Jornada de S.M. Felipe III y Alteza la Infanta Doña Isabel, desde Madrid, a casarse, el Rey con la reina Margarita, y su Alteza con el Archiduque Alberto*, BNM. Ms. 2346, fol. 169r.

173. Gilles de Faing, que viajaba con Alberto de Austria, Margarita de Austria y la infanta Isabel Clara Eugenia en 1599 y 1600, contaba varios casos, por ejemplo, llegando a Villarreal la reina debía entrar en una hacanea blanca, pero por el tiempo lluvioso hizo su entrada en coche. MERCADAL, G.:

un puesto central en la representación de la imagen de la reina. Muy contrariamente a como se ha insinuado, las sillas no eran una hermana pobre de los coches, eran un vehículo que respondía a una funcionalidad distinta<sup>174</sup>. Las primeras noticias de su uso por la reina datan de 1601 cuando, preñada de seis meses, salía a monasterios y otras visitas en ella «para más seguridad». Pero el alejamiento y la sacralización que se promovían para la imagen de la reina también condujeron a que este vehículo se usara en las entradas, como pasó en febrero de 1602, cuando en la recepción en León fue la reina en silla y el rey a caballo a su lado, yendo los dos debajo del palio, quizás debido nuevamente a un posible embarazo. Lo mismo sucedió en Zamora y en Toro y al año siguiente en la entrada en Burgos<sup>175</sup>. La reina servía de modelo para la dama de la corte y no de forma casual, la caracterización de las sillas como vehículo propiamente femenino se puso particularmente de manifiesto mediante la institucionalización de su uso llevado a cabo precisamente a partir de 1604, cuando se prohibía a los hombres ir en ellas sin licencia del Consejo de Castilla<sup>176</sup>.

---

*Viajes de extranjeros por España y Portugal: desde los comienzos más remotos hasta comienzos del siglo XX*. Valladolid, 1999, vol. II, pp. 650 y 652. En Barcelona, la reina, la infanta y las damas entraron todas en coches: «y al temps que dits sors consellers anaren apuiara cauall los senyors diputats se acostaren a les dites magts reals ils besaren tambe la ma y encontinent sen anaren y sa magd sen puia a cauall ab un cauall y la sora Reyna y la sola Infata dona Isabel se posaren dins de un cotxo anant al costat dells lo sor Archiduch de Austria marit de la sora Infanta tambe a cauall al costat del dit cotxo y lo sor conseller en cap se posa al costat de sa magd a la parts squerra y los altres sors consellers anauen deuant de sa magd per son orde cada hu ab son promyentre ells y sa magd anaue lo sor duch de Feria per esser stat virrey y deuant tots los sors consellers anauen molts sors grandes titulars y cauallers axi de la cort com de la terra y detrás de sa magd vema lo sor marquès de Denia y apres veme lo dit cotxo y acompanyaren a sa Magd fins al pont de la casa a hont posa sa magd per lo qual pont sen puia a dita sa casa y los dits senyors consellers se despediren dell». ACA, Consejo de Aragón, leg. 1350.

174. BESSONE, S.: «El camino hacia el carruaje», en *Historia del carruaje en España*, op. cit., p. 107.

175. CABRERA DE CÓRDOBA, L.: *Relaciones*, pp. 74-75, 102, 107, 129-130, 134 y 210. Cuando en 1607 dio a luz después de un rápido viaje se culpó al uso del coche. Los reyes habían salido de San Lorenzo camino de Madrid yendo la reina en silla, pero tres leguas antes de llegar, entró en el coche del rey «con mucha importunación que hizo para ello», llegando a palacio a las 11 de la noche y naciendo un niño al día siguiente. Entonces se comentó «que del haberse adelantado el parto había sido la causa la venida de San Lorenzo en un día y caminado tres leguas en el coche de S.M. muy apriesa», *idem*, p. 314.

176. La pragmática en *Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley VIII*. El razonamiento de los consejeros, que no aparece en la Recopilación, justificaba la prohibición asegurando de que además de otros inconvenientes que se podían seguir, se había visto: «el exceso y desorden que ay en andar en silla de mano los hombres de todas las edades, sin necesidad, ni otra causa alguna, por sólo su regalo, que de pocos años a esta parte se a introduzido, siendo cosa tan indecente, y que por ello se va olvidando el loable y necesario exercicio de los cavallos», BNM. VE 40-75. Más en detalle, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Silla de manos» en ALVAR, C. (coord.): *Gran Enciclopedia Cervantina*, (en prensa).

Otra práctica que se naturalizó definitivamente entonces, como ya vimos en las etiquetas, fue la del galán que acompañaba a la dama en su carruaje, como hacía frecuentemente el monarca yendo al lado del coche de la reina. Entre los numerosos ejemplos, podemos señalar que después de las misas nupciales de los reyes y sus altezas, la reina, la infanta y la archiduquesa se montaron en un rico coche de caballos, la reina en el centro, la infanta en el lado de la portezuela derecha y la archiduquesa enfrente de la reina. También las damas y doncellas se subieron en coches y el rey y el archiduque se montaron a caballo sin dejar de acompañar el vehículo donde iban sus esposas. Felipe III se puso al lado de la Infanta y de vez en cuando cambiaba con ella algunas palabras, y el archiduque hacía lo mismo en el otro lado, en el lugar de la reina<sup>177</sup>. La costumbre del galanteo se extendió de tal manera en palacio que ya en 1609 hubo de ser reformada<sup>178</sup>. Además, alcanzó gran predicamento en la corte, como muestra el eco que pronto tuvo en las fuentes literarias de la época<sup>179</sup>.

### 3. CONCLUSIÓN

Durante el reinado de Felipe II la caballeriza conoció un importante momento sistematizador, sobre todo, después del asentamiento de la corte en Madrid, para adaptarse a las transformaciones que se estaban produciendo en el seno de la misma, alcanzando un lugar preeminente dentro de la Casa real. Durante su reinado, se realizaron la mayor parte de las ordenanzas de este departamento,

177. *El pasatiempos de Jehan Lhermite*, p. 489. Más ejemplos en CABRERA DE CÓRDOBA, L.: *Relaciones*, pp. 51, 123, 170, 220 y 329.

178. El viajero francés Joly relataba la salida de la reina en coche: «Baja para entrar en un coche de tisú de oro, descubierto por todos los lados, tirado por seis caballos, en donde va ella sola; al lado sus caballeros y escuderos, precedida de siete u ocho carrozas llenas de damas sumamente adornadas, con sus cabellos trenzados y entrelazados de varias maneras, y entonces los galanes les pueden hablar y decir alguna palabrita de conversación con todo respeto y modestia, a lo largo de la caja de la carroza», MERCADAL, G.: *Viajes, op. cit.*, vol. II, p. 733. Algunas notas sobre la reforma en LÓPEZ DE JOSÉ, A.: «Sobre el modo en que los caballeros han de galantear a las damas y entrar en Palacio y en el aposento de la Reina», en *La década de oro de la comedia española. 1630-1640*. Almagro, 1997, pp. 213-228.

179. Varias comedias de LOPE DE VEGA mencionaban el galanteo en coche; de Selandio se decía que servía a Alfreda y le «asiste al coche y al terrero», *La hermosa Alfreda*, 1596-1601, (ed. de J. GÓMEZ para la Biblioteca Castro, Madrid, 1993-1998, 15 vols., en adelante, BC), vol. VI, p. 624. En otra comedia algo anterior ya aparecía un grosero galán al que las damas habían privado de «todas conversaciones,/ balcones, rejas, ventanas./ .../ ni junto a los coches vaya», *El hijo de Reduán*, 1588-1595, BC, vol. II, p. 854. En 1600 el tema era lugar común; el padre Rebolledo describía en 1603 al pretendiente siempre «colgando de la cola del caballo del privado, arrimado al estribo del coche de la dama», cf. HERRERO SALGADO, F.: *La oratoria sagrada española de los siglos XVI y XVII*. Madrid, 1999, p. 299. Los ejemplos posteriores son innumerables.

principalmente en los años 1561, 1564, 1585, 1593 y 1598<sup>180</sup> y se codificaron las etiquetas de la Casa de la reina en 1575. Además, se consolidaron en la caballeriza o aparecieron por vez primera en ella las literas, los coches, las sillas de mano y los trineos, es decir, los vehículos representativos, un elemento que transformó radicalmente este departamento alterando su composición y su participación en el ceremonial y la etiqueta palatina, al mostrar al soberano de forma inédita y convertirse paulatinamente en un nuevo mecanismo de regulación y control social, así como de integración de las elites políticas. Este proceso supuso también un significativo crecimiento en el número de oficiales y oficios. Todo ello denotaba tanto en la Casa del rey como en la de la reina, el paso de una caballeriza medieval, de corte caballeresca, a otra típicamente moderna y cortesana.

Con Isabel de Valois y, en menor medida, debido a cuestiones financieras, con Ana de Austria, la caballeriza de la reina se fue perfeccionando en su organización y estructura, adquiriendo mayor peso en el ceremonial palatino tanto dentro como fuera de palacio. A pesar de mantener una estructura castellana, la influencia de Borgoña se dejaba sentir en las funciones de determinados oficios, especialmente en el incremento de poder del caballerizo mayor. La aparición del coche, inexistente en Castilla hasta entonces modificó no sólo la planta de este departamento, también originó cambios significativos en la etiqueta y en la forma de mostrarse de las reinas y de sus damas recogiendo también influencias borgoñonas. Sin embargo, la muerte de Ana y el retraimiento del rey Prudente, impidieron todo su desarrollo, tanto desde el punto de vista de su composición, como del papel desempeñado en las diferentes ceremonias públicas a pesar de las novedades experimentadas en la última década de vida de Felipe II. Fue en definitiva, con Margarita de Austria cuando este departamento palatino desarrolló todas sus posibilidades funcionales y ceremoniales y cuando se asistió al comienzo del predominio del coche y de la cultura cortesana frente al caballo y la cultura caballeresca.

180. Al respecto, LÓPEZ ÁLVAREZ, A.: «Organización y evolución de la Caballeriza», en *La monarquía de Felipe II: la casa del rey*, *op. cit.*, vol. I, pp. 304-310.