

COCHES, LODO Y AMOR EN EL MADRID DE CALDERÓN*

JUDITH FARRÉ VIDAL

Instituto de Lengua, Literatura y Antropología
CCHS-CSIC

EN 1606, tras el breve paréntesis que supuso el traslado de la corte a Valladolid, quedaba ya definitivamente instaurada la villa de Madrid como única y exclusiva capital de la monarquía. Entre las muchas razones para fijar la corte en Madrid¹, además de su geografía central y las significaciones políticas, destacan las que tienen que ver con su entorno natural, un clima agradable y la pureza del aire. Así lo atestiguan las impresiones que, a finales del siglo XVI, Camillo Borghese, nuncio del papa Clemente VIII, recoge en su *Diario* (1594):

La ciudad de Madrid, cuyo nombre proviene de la voz morisca *Magerit*, que quiere decir lugar de los vientos, donde reside la Corte, está situada en el reino de Castilla la Nueva. La villa es bastante grande y está muy poblada. Las calles son largas y serían bellas si no fuese por el fango y la inmundicia que las invaden².

El comentario del italiano se hace eco de uno de los tópicos alrededor de la elección de Madrid como sede de la corte, el de la pureza del aire, pero resulta también indicativo al reflejar cómo, ya por esos años, se ponen de manifiesto algunos de los problemas de urbanismo y de salubridad derivados del auge demográfico a raíz de la capita-

* Recibido: 29/abril/2009. Aceptado: 10/junio/2009. La elaboración del presente trabajo ha sido posible gracias al contrato Ramón y Cajal que me fue concedido por el MCyT en la convocatoria 2008 (RYC-2008-02362).

¹ Véase, por ejemplo, Fernández Álvarez: 1960.

² Tomo la referencia del *Diario* de Borghese (1594) a partir de la *Antología* de Checa [1992: 6-7].

lidad³ y cuya solución, difícil, no empezará a hallar un remedio eficaz hasta 1715, con la intervención de don Francisco de Salcedo Aguirre, primer marqués de Vadillo⁴. Sin embargo, incluso en diciembre de 1713, el Abad de Vivanco, secretario del Consejo, revelaba ante la gravedad de la situación, que había empeorado por los gastos descomunales e infructuosos ya que las calles seguían llenas de porquería, que «a no ser tan purificados los aires, sin duda alguna se padecería en la salud pública una epidemia continuada, aunque siempre es gravísimo el daño que se experimenta»⁵.

Así pues, a pesar de los aires madrileños, la cuestión de la limpieza urbana había empeorado durante la época de Carlos II, puesto que los sistemas de limpieza vigentes se habían deteriorado de manera irreversible, los recursos humanos, económicos y jurídicos eran cada vez menores y más infructuosos debido, además, a las «costumbres adquiridas de realizar las tareas de vaciado, barrido, recogida y evacuación de inmundicias al margen de las normas dictadas por la autoridad competente»⁶. A lo largo de los años, los bandos y ordenanzas van repitiéndose, en pro del «buen gobierno de la Corte», para que «ninguna persona osase arrojar por las ventanas agua, ni inmundicia, ni alguna otra cosa, bajo pena de cien azotes al criado que así lo hiciese, y de destierro a cinco leguas de la Corte durante

³ «El desarrollo inmobiliario que experimentó Madrid para alojar a una población siempre en aumento, el proceso especulativo desencadenado desde el momento mismo de la llegada de la Corte y, por último, las limitaciones naturales y artificiales que condicionaban el crecimiento de la ciudad [...], habían determinado la ocupación de todo el suelo disponible en todo el recinto urbano, favoreciendo la urbanización arbitraria de los terrenos destinados al vertido de basuras» [Blasco Esquivias, 1998: 111].

⁴ Blasco Esquivias [1998: 123 y ss].

⁵ Blasco Esquivias [1998: 131].

⁶ Blasco Esquivias [1998: 123].

cinco años y multa de diez ducados, al dueño de la casa o aposento desde el cual se hubiese arrojado»⁷. Así pues, pese a los sucesivos bandos, el paisaje urbano se ve enturbiado por los hábitos de higiene vecinales, por la mala calidad del empedrado, cuyos guijarros menudos se desbarataban rápidamente para formar hoyos, y por los deshechos de obras, que iban acumulándose en las calles⁸.

Otro de los aspectos a tener en cuenta en este deterioro urbano que acompaña, paradójicamente, al ennoblecimiento que supone ser sede de corte es la proliferación de coches⁹, un fenómeno que muy pronto se asimiló a los usos cortesanos:

El proceso de reformación -como se decía entonces- que se abrió a partir de 1611 mediante la pragmática de enero de ese año, fue una maniobra radical de importantes consecuencias que buscó enlazar de forma inseparable el coche con el cortesano y conformar una nueva distinción social al permitirlo sólo a quienes lograran una licencia del Consejo de Castilla, proceso que hemos denominado institucionalización¹⁰.

⁷ La cita procede de un bando de 1585 [Verdú, 1987: 419].

⁸ Verdú reproduce un bando del 26 de mayo de 1612 [1987: 420]. También Blasco Esquivias, al tratar del sistema de limpieza vigente en la época, sintetiza las causas fundamentales de dicho panorama: el polvo de los empedrados y la proliferación de cañerías de casas particulares [1998: 97-99].

⁹ Existe numerosa bibliografía al respecto, por lo que desde la perspectiva histórica citaré tan sólo los trabajos de López Álvarez [2006 y 2007], que, además, recogen abundante documentación, y desde la perspectiva de su tratamiento como tópico literario, los trabajos de Héctor Brioso [1996], Joaquín Álvarez Barrientos [1985] y López Álvarez [2007: 343-365].

¹⁰ López Álvarez [2006: 890]. Unas páginas más adelante, el autor precisa que «fueron muchas las consecuencias que tuvo este proceso en la Monarquía. A nuestro juicio, lo más relevante es que cargó de sentido político el uso del coche y modificó los códigos de comportamiento cortesanos, como el ocio, el galanteo, los gastos suntuarios o el ceremonial. [...] De esta forma, la institucionalización del uso del coche no sólo no disminuyó el número de los que lo usaban (objetivo que se había argumentado siempre que se ponían en marcha reformas suntuarias), sino que lo aumentó entre dos y cuatro veces, proceso que, creemos, no tuvo parangón en ninguna corte de Europa» [2006: 892-893].

y que también llamó la atención de los viajeros que visitaban la ciudad. Por ejemplo, el embajador de Luis XIV, el marqués de Villars (1679-1681) comenta que

Madrid es una ciudad bastante grande [...] Aunque la ciudad de Madrid está muy poblada, hay en ella, sin embargo, poca burguesía. La residencia del rey y los cortesanos, los abundantes Consejos, tribunales y personas que de ellos dependen, muchísimos conventos de frailes y monjas integran la mayor parte de la ciudad. [...] No he visto ciudad en el mundo que tenga tantas carrozas en relación a su tamaño¹¹.

La literatura costumbrista de la época también ofrece numerosos ejemplos del valor metonímico del carruaje como símbolo de la posición social y de su presencia en los hábitos cotidianos de la ciudad. Su función como signo denotativo del lujo se aprecia claramente en muchos de los *Peligros* madrileños de Baptista Remiro de Navarra (1646) en los que, además de aparecer asociado a los galanteos de corte, se incorpora a las descripciones de los *palacios portátiles*¹² y su vestuario:

[Doña Apuleya] vistióse de Prado Alto y en un coche discurrió la calle mayor, no sólo de Madrid sino del mundo; [...] No habían las

¹¹ Checa [1992: 20]. Otro viajero francés, François Bertaut (1669), que además visitó a Calderón en 1659, incorpora los carruajes como referencia para su descripción del paisaje urbano, aspecto que incluso liga con la suciedad de sus calles:

Las calles son en su mayor parte anchas, pero no creo que jamás hayan quitado un volquete de barro; tanto hay por todas partes y tan infectadas están a causa de las basuras que allí arrojan, que creo que ello es la causa de que los españoles cuiden tanto en perfumarse. Por ello mismo, durante el invierno, a los carruajes les cuesta mucho trabajo moverse, porque, además de los grandes arroyos, que están compuestos de un barro muy espeso, hay en muchos sitios montones de barro más seco, que, al parecer, está allí desde tiempos de Carlos V [1992: 8-9].

¹² «Doña Apuleya mandó partir al cochero, enfadada de que el canónigo la había molido contándola lo que valía cada año su canonicato. Ya la noche, sumiller y cortina del día, se quería correr a sus luces, y todos los *palacios portátiles* del Prado conducirse a sus coches. La vana doña Apuleya iba disgustada por parecerla la habían conocido, y juró no sentarse en ramo verde hasta enamorar a un ginebrés» [Remiro de Navarra 1996: 65].

ruedas del coche respuntado media carrera, cuando confinó con unos caballeros mozos, entendidos, valientes, a quienes *no faltaba prenda para perfectos cortesanos*, aunque tenían empeñadas todas las suyas, intentando el valor del uno la empresa más ardua y más al-tiva en aquella dama, al parecer de las partes que ostentaba su *grandeza exterior*: llevaba una garzota o penacho de plumas que había pelado; ceñida la garganta de perlas [...]; una sortija de rub-íes y otra de diamantes [...]; era la ropa un chamelote azul, cuyas aguas anegaba una guarnición de plata; industrioso cuidado había cubierto al clavo de un estribo del coche, para descubrir una polle-rra de tela, por quien se había ajustado. Miraba con la confianza y brío del que ha ganado mil escudos. Tenía las manos colgadas de sí mismas, por que se baje la sangre y queden más blancas¹³.

El fragmento repite los tópicos laudatorios alrededor de la mayor calle del mundo y, en este marco urbano, la *grandeza exterior* que pretende aparentar doña Apuleya se funda en el vestido y el coche¹⁴, aunque son los elementos que estratégicamente utiliza para mostrar su ropa interior como maniobra de seducción¹⁵.

La geografía de este Madrid de corte, creciente e infecto también puede recorrerse a través de varios pasajes de comedias calderonianas. El primer aspecto resaltable sobre la presen-cia de la ciudad en las comedias de Calderón es la fascinación

¹³ Remiro de Navarra [1996: 61-62].

¹⁴ De ahí que que tanto el carruaje como el vestido puedan utilizarse para criticar la vanidad femenina, como relata Zabaleta a propósito de las fiestas del Sotillo: «Un mes antes del día del Sotillo está pensando la dama que ha de ocupar aquella tarde estribo en coche qué gala sacará que embelese los otros coches. Piensa mil boberías de varios colores, comunícalas con el galán que le ha de dar el coche y la gala, y él, indeterminable en la confección del vestido, la dice que se lo deje comunicar con su camarada don fulano, que tiene don de saborear vestidos» [1983: 401].

¹⁵ Zabaleta también describe la picardía de la treta:

Ven venir una mujer al estribo de un coche, sentada al sesgo, ni bien toda la cara a la calle, ni bien adentro toda. Si no tuviera movimiento, era un medio perfil; con él es veleta cabal, flechando, a su parecer, con los ojos todos los vientos y corazones. Llevaba fuera del estribo media vara de guardainfante cubierto con una basquiña de chamelote de aguas, que es muy dificultosa de recoger la vanidad [1983: 410-411].

por la gran urbe, capital y sede del poder real. Por ejemplo, en la primera escena de *Hombre pobre todo es trazas*, Diego se muestra seducido por esta «nueva Babilonia»:

Después que por la pendencia
que refieres, yo salí
de Granada y vine a ver
la gran villa de Madrid,
esta nueva Babilonia,
donde verás confundir
en variedades y lenguas
el ingenio más sutil;
esta esfera soberana,
trono, dosel y cenit
de un Sol español, que viva
eternos siglos feliz.
Después que ciego admiré,
después que admirado vi
todo el mundo en breve mapa,
rasgos de mejor buril¹⁶.

Los primeros versos de la relación de su viaje revelan la admiración con que el propio autor contempla una ciudad «cosmopolita»¹⁷, en cuya variada mezcla el forastero aprecia, sobre

¹⁶ Calderón de la Barca [1944: vol. I-503].

¹⁷ «Desde el momento de su elevación a la categoría de ciudad-capital hasta el presente, Madrid ha sido una ciudad de inmigrantes. [...] Cuando Felipe II designó a Madrid como capital y residencia de la Corte, era ya una ciudad de tamaño mediano en proceso de crecimiento, con 20.000 a 30.000 habitantes. [...] En 1600, Madrid era ya la ciudad más populosa de España, y continuó su crecimiento casi explosivo hasta bien entrado el siglo XVII; así, en 1630 albergaba al menos 150.000 almas» Juliá, Ringrose y Segura [1995: 244-245]. También García García comenta que «La permanencia de la corte en Madrid creó una sociedad cosmopolita de extranjeros comerciantes, viajeros, emigrantes, eclesiásticos, diplomáticos y hombres de negocios, de criados moros y esclavos negros, y de súbditos de la monarquía procedentes de las provincias más diversas en seguimiento de sus pleitos, negocios y pretensiones. Esta desordenada mezcla de naciones y lenguas, de personas e intereses, de oportunidades y fracasos, de ambiciones y premios, de opulencia y miseria, con las incomodidades, los vicios y la confusión que reinaban en tantas cosas, convertía a Madrid en esa 'gran babilonia de España'» [2000: 20].

todo, la belleza de las damas («Porque en sus hermosas damas/ consideré y advertí/ el ingenio en el hablar/ y el aseo en el vestir») y a sus *nobles cortesanos* («y en sus nobles cortesanos/ -de quien también recibí/ mil honras- ingenio, gala,/ valor y cordura»). Sobresalen, pues, las cualidades de la ciudad asociadas a su vertiente cortesana, además de sus dimensiones. De ahí también el ostentoso título de Babilonia de España¹⁸, indicativo del esplendor cortesano aunque también del desorden y bullicio de las calles del Madrid de los Austrias. Otra visión del crecimiento desmesurado de la urbe es la que manifiesta Rodrigo, su criado, quien en la misma escena comenta que

En Madrid, ¿no es cosa llana,
Señor, que de hoy a mañana
suele perderse una calle?
Porque según cada día
se hacen nuevas, imagino
que desconoce un vecino
hoy adonde ayer vivía¹⁹.

La réplica del gracioso resulta indicativa de las dimensiones de una ciudad en constante crecimiento, que, desde la óptica de lo ridículo, le permiten expresar su extravío por la pérdida de las calles a partir

¹⁸ La metáfora aparece en la mayoría de los clásicos de la época. Por citar sólo algunos ejemplos: *El criticón* de Gracián (p. 71); *El diablo cojuelo* de Vélez de Guevara, al final del Tranco I: «Don Cleofás, desde esta picota de las nubes, que es el lugar más eminente de Madrid, mal año para Menipo en los diálogos de Luciano, te he de enseñar todo lo más notable que a estas horas pasa en esta Babilonia española, que en la confusión fue esa otra con ella segunda de este nombre» o Quevedo Cfr. Remiro de Navarra [1996: 183, n46]. A propósito de Madrid como la Babilonia cocheril, véase también López Álvarez [2007: 359-360].

Como señala el *Diccionario de Autoridades* para la entrada de Babilonia, «metaphoricamente se toma por confussion y desorden»; la acepción explica la metáfora y la primera advertencia de don Antonio en la *Guía y avisos de forasteros que vienen a la corte* de Liñán [1980: 49]:

-Pésame, señor don Diego, de veros fuera de la comodidad de vuestra casa y regalo en tiempo tan riguroso y veros expuesto a la descomodidad y confusión de esta Babilonia de Madrid.

¹⁹ Calderón de la Barca [1944: vol. I-503].

de una exageración que, de paso, aprovecha para justificar el retraso en la búsqueda de la posada de su señor. En el mismo sentido apuntan los versos de Eugenia en *Guárdate del agua mansa*, que destacan el bullicio de las calles; sin la perspectiva grotesca del registro del gracioso, su intervención traza el cuadro urbano a partir del ruido y la agitación:

¿Quietud y jardín? Para eso
Yuste está juntito a Cuacos.
Pero en Madrid, ¿qué quietud
hay como el ruido? ¿Y qué cuadro,
aunque con más tulipanes
que trajo extranjero mayo,
como una calle que tenga
gente, coches y caballos,
llena de lodo en invierno,
llena de polvo en verano,
donde una mujer se esté
de la celosía en los lazos,
al estribo de un balcón,
a todas horas paseando?²⁰

En sus versos Calderón reproduce el que será uno de los tópicos más repetidos para la descripción de la ciudad: el lodo invernal y el polvo callejero propio del verano, una ambientación que aquí se completa con una faceta propia del ambiente cortesano: el galanteo en celosías y balcones, y las tercerías encochadas²¹. El anterior extravío de Rodrigo, el gracioso de *Hom-*

²⁰ Calderón de la Barca [1945: vol. II-381].

²¹ En el trabajo de Brioso [1996] se citan innumerables ejemplos sobre el tratamiento satírico del tema en el teatro breve. El siguiente ejemplo procede de *Hombre pobre todo es trazas*, cuando Clara aconseja a su galán Diego, recién llegado a Madrid, las etiquetas del cortejo y éste las resume:

Ya sé que tengo de ser
Argos la noche y el día.
Por la mañana estaré
en la iglesia a que acudís;
por la tarde, si salís,
en la Carrera os veré;
al anochecer iré
al Prado, el coche arrimado;

bre pobre todo es trazas, es ahora, en boca de Eugenia, complacencia ante las posibilidades amorosas que ofrece el bullicio de la corte. Conviven, pues, dos facetas que resultan recurrentes para delinear la topografía urbana. Es decir, las alusiones, de orientación más realista, que transmiten una experiencia cotidiana de la ciudad física -la que tiene que ver con las zanjas, el polvo y el lodo-, con otro tipo de referencias, que denotan las implicaciones de la vida cortesana y aluden a las élites alrededor de la misma: el crecimiento y ennoblecimiento que supone para la ciudad ser sede del poder real, y las intrigas y etiquetas amorosas que surgen por el aumento de la población capitalina. Esas dos vertientes recurrentes para la descripción de la ciudad, la física y la cortesana, se hallan también presentes en *Cada uno para sí*, en estos versos de Diego:

Bien dijo uno que su planta [la de Madrid],
aunque al parecer está
eminente, está fundada
en un hoyo, pues a cuantos
miran su fácil entrada,
se hace cuesta abajo el verla
y cuesta arriba el dejarla²².

Las dos locuciones verbales que cierran la cita permiten combinar la *eminente* planta de la ciudad, que, sin embargo, se asienta en un *hoyo*. Las referencias a los hoyos son, por otra parte, abundantes en otros fragmentos²³. Así, en la misma comedia

luego en la calle embozado.
Ved si advierte bien mi amor
horas de calle Mayor,
misa, reja, coche y Prado. [Calderón de la Barca 1944: vol. I-505]

²² Calderón de la Barca [1945: vol. III-451].

²³ A propósito de lo peligroso que puede resultar ser un peatón, Juan de Zabaleta comenta que «en saliendo un hombre a la calle, es todo fatigas. Es menester ir mirando dónde pone los pies para no caer y para no enlodarse, atendiendo a que no le atropellen o salpiquen los que van a caballo, cuidando de que las ventanas no le mancillen la limpieza, y pensando sutilezas cómo hacer bien lo que va a hacer» [1983: 438].

- CHACÓN Pues harto es, purgando tanto
la tal fuente, estar tan mala
la calle.
- DON JUAN Entra a sacudirte
en el portal desa casa.
- CHACÓN Por Dios, aunque me sacuda,
más que moza mal mandada
No me sacudiré el polvo.
- CRIADA Agua va.
- CHACÓN Mientes, picaña,
que esto no es agua.
- DON JUAN ¿Qué ha sido?
- CHACÓN ¿Qué ha de ser, pese a mi alma?
Cosas de Madrid precisas,
que antes fueron necesarias.
¡Vive Cristo!²⁷

La escena que protagoniza Chacón reproduce toda la escatología que permite la descripción del mal estado de las calles de Madrid: desde la caída en el lodo hasta la lluvia de fluidos que recibe desde lo alto²⁸. El efecto grotesco del cuadro resulta del hecho de que, literalmente, toda la suciedad de la ciudad cae sobre el cuerpo del gracioso, quien sin duda potenciaría, siguiendo la tradición farsesca, la comicidad de la situación aprovechando su gestualidad para acompañar la situación²⁹.

Otro tipo de caídas son las que afectan a los personajes nobles y que se producen por medio de los tropiezos de sus coches³⁰. Si en el teatro breve los episodios acerca del galanteo en

²⁷ Calderón de la Barca [1945: vol. III-507].

²⁸ García Santo-Tomás se ocupa de este pasaje al tratar de la experiencia olfativa del Madrid de la época [2004: 246-250].

²⁹ Los relatos de los viajeros de paso por Madrid también se hacen eco de este hábito tan extendido en la época. Por ejemplo, Jouvin (1672), se explica entonces la utilidad de los porches para los que pasean por las calles [Checa 1992: 9].

³⁰ «Paradójicamente, [los coches] eran, a pesar de su masividad, tamaño y movilidad, muy vulnerables y eso mismo les hacía también peligrosos. En primer lugar, por los propios caminos y firmes, no siempre demasiado sólidos. Inseguros por su sistema de tracción [...] pero sobre todo, podían ser muy peligrosos para aquel que se cruzara en su camino. Por sus características constructivas también eran víctimas de los elementos, como la lluvia, las

los vehículos desempeñan una clara función de burla social hacia la afición desmesurada por el lujo y, por otro lado, los resbalones en el lodo de los graciosos ejercen, dentro de la comedia, como motivos de distensión dramática, este otro tipo de tropiezos encochados tienen como fin el desarrollo de la acción dramática. Sobre las posibilidades argumentales del carruaje, Remiro de Navarra comenta lo siguiente en su «Peligro Sexto»:

Los coches pobres se disimulaban junto a los ricos. A las sombras de virtuosísimas carrozas pasaban las que eran jurisdicción ya casi de los cocheros; mas lo bueno luce más a la vista del deslucimiento, y esto junto a aquello corre bien, [...] No ocupó igual tumulto de coches a la calle Mayor, que son teatros donde se representan los enredos de la comedia del mundo. Más tragedias han sucedido verdaderas en los coches, que fingidas en las escenas o tablas³¹.

La impracticable e inmundada Madrid, en cuyas calles es difícil que circulen carruajes, ejerce de nuevo su poder de seducción como ciudad de corte y, gracias al mal estado de sus calles, favorece el galanteo a partir de un encuentro casual. Es el caso de Diego, en *No hay cosa como callar*, que rescata a Marcela, desmayada, cuyo coche ha rodado calle abajo al toparse con un hoyo:

Es un coche,
que sin cochero y con gente,
más que de paso ha venido
la calle abajo, y en ese
hoyo, que a la puerta está
abierto para una fuente,
se volcó y no dudo que
cuantos van dentro se hiciesen
mucho daño. Mi señor,
que a la puerta estaba, al verle,
acudió a favorecer...
Mas no hay para que lo cuente,
pues con una dama en brazos,

inundaciones o los temporales, se atoraban con facilidad, su estabilidad no siempre era perfecta, de ahí que no eran infrecuentes los aparatosos accidentes» [López Álvarez 2007: 321-322]

³¹ Remiro de Navarra [1996: 118-119].

él y Enrique hasta aquí vienen³².

El valor de Diego, al acudir inmediatamente a favorecer a los ocupantes del coche accidentado, le vincula directamente a los valores de urbanidad propios de las élites alrededor de la corte³³. Del mismo modo, ya que según todas las pragmáticas que se suceden en el siglo XVII, sólo tenían licencia del Consejo de Castilla para ir en coche ciertos estamentos sociales privilegiados, los ocupantes del vehículo también debían pertenecer, forzosamente, a esa élite urbana. Para el caso específico de mujeres, se permitía que

pudieran hacerlo yendo destapadas, de manera que pudieran ser reconocidas, pero con la condición de que el vehículo fuera propio y llevara cuatro caballos. Las mujeres podían llevar en sus coches a sus maridos, padres, hijos y abuelos y a las mujeres que quisieren, yendo con ellos, pero sus hijas, deudas o criadas podían ir solas³⁴.

El aprecio social del carruaje como forma de ostentación social de las clases privilegiadas, unido al hecho de que el coche es un espacio en el que las mujeres pueden moverse libremente, siempre y cuando se muestren destapadas, favorece el uso dramático de este tipo de lances como fórmula de desarrollo argumental del enredo amoroso. También Félix, en *¿Cuál es mayor perfección?*, le cuenta a su hermana Leonor cómo, a raíz de un choque con otro carruaje, socorrió junto a Luis y Antonio, a Beatriz y Ángela, y cómo quedó enamorado de la primera:

Con que fue, Leonor, forzoso
que el coche, y el de dos damas,
si a la metáfora torno,
hubiesen de zozobrar

³² Calderón de la Barca [1944: vol. I-558].

³³ Remiro de Navarra, tras el relato de un accidente de coche, en el que «sucedió una cosa memorable, y fue que ninguna [dama] se desmayó» precisa cómo : «No hubo galán de coche confinante que no acudiese, alzando las manos al cielo, por tener entre ellas ocasión de mostrar eran hombres de manos; porque en desgracias y peligros tales, [...] se acredita un valor y hay fama para una semana, más que en una campaña» [1996: 79-80].

³⁴ López Álvarez [2006: 890].

entre aquellos dos escollos
 de la calzada, que baja
 a la tela, en cuyo abordo,
 los dos coches enredados
 con la prisa de los otros,
 si ya no con la porfía
 de los cocheros, que sólo
 su honra está en cuál rompe más
 aleros y guardapolvos,
 llegaron hasta lo llano,
 donde en los bajos de un hoyo
 dejó el nuestro al de las damas
 un eje a la rueda roto.
 Si se cae o no se cae
 quedó, a tiempo que nosotros,
 arrojándonos del nuestro,
 acudimos presurosos.
 La cortina que hasta allí,
 en recatados embozos,
 a media luz brujuleaba,
 las personas sin los rostros,
 franqueada con el acaso,
 dio lugar a que dichoso
 notase de una hermosura
 el más apacible asombro³⁵.

El largo parlamento de Félix, en la escena inicial de la comedia, recurre a la metáfora náutica del amor para trazar una alegoría donde la calzada, el coche y el hoyo simbolizan, respectivamente, el mar, el barco y el escollo, en los que los amantes deberán navegar. Unos versos más adelante, Félix continúa con su relato y cuenta cómo Ángela le echó «del destrozo la culpa», aunque el galán confiesa que «No es la primera/ vez que pagamos nosotros/ desmanes de los cocheros»³⁶. Sintomático de la

³⁵ Calderón de la Barca [1944: vol. I-69].

³⁶ «Durante la etapa en la que se extendía y consolidaba el uso del coche, no es fácil tratar sobre delincuencia y criminalidad protagonizada por cocheros, porque los datos entre 1570 y 1630 son muy escasos. Aumentan desde 1630 en adelante, en consonancia con el auge de criminalidad que se ha detectado en

distinción social del carruaje es el pasaje que reproduce las palabras de Beatriz, la otra dama, ante el ofrecimiento de prestarle su coche para que ellas puedan seguir con su camino:

Con más cortesanos modos,
 haciendo gala del susto
 y desdén del alboroto,
 dijo: «El no estar, caballeros,
 (seamos las dos quienes somos)
 a la vergüenza de ser
 de tantos vulgares corros
 como a ver el coche así
 se paran, blanco afrentoso,
 nos obliga a que aceptemos
 ofrecimientos, que otorgo,
 en fe de la cortesía,
 que deben tan generosos
 caballeros a las damas.
 Pues aquí hay perdido sólo
 el que desacomodados
 quedéis, deuda que yo pongo
 a cuenta de ser quien sois,
 que es quien cobra con más logro
 las situaciones a quien
 hace lo obligado heroico.»³⁷

El ofrecimiento, aunque las pragmáticas prohibían expresamente prestar los coches, responde a los «cortesanos modos», ya que no se trata tan sólo de que volcara el carruaje de las dos damas y resultara inutilizable, sino de la «vergüenza» que sienten por ser observadas tan de cerca por «tantos vulgares corros». Las mismas formas de cortesía aparecen en *El escondido y la tapada*, cuando César y su criado Mosquito acuden a socorrer

Madrid. Los testimonios más abundantes son los que muestran situaciones de violencia o enfrentamientos, aunque también hay noticias de robos. La causa principal de esta violencia de los cocheros deriva del papel del coche en el espacio simbólico y ceremonial de la corte, en el que los coches y conflictos por la preeminencia eran harto frecuentes» [López Álvarez 2007: 584].

³⁷ Calderón de la Barca [1944: vol. I-69].

de aquesta calle a la vuelta
 prevenido en qué llegar
 hasta su quinta, que en ella
 vive Félix), lo que tú
 has de hacer es que se entienda
 que estoy contigo, de suerte
 que mis criados no sepan
 que falto aquí, supuesto
 que estando el coche a la puerta,
 que estoy contigo en visita
 se presume;⁴⁰

Este último fragmento pone de relieve cómo el motivo del rescate de la dama encochada adquiere plena vigencia, con las variaciones que permite para trazar el argumento amoroso, a partir de todas las pragmáticas surgidas desde el establecimiento de la corte en Madrid y la institucionalización del coche como símbolo de diferenciación social. La geografía de esa creciente capital, una ciudad inmunda pero fascinante, puede seguirse a partir de los carruajes que, convertidos en motivos dramáticos, circulan por las calles de Madrid. Bajo esa perspectiva, emergen dos visiones complementarias de la ciudad: la surgida de la experiencia cotidiana de la ciudad física y la construida a partir del imaginario que impone la ciudad de corte. La experiencia cotidiana suele retratarse bajo la óptica del gracioso y, gracias a sus caídas en lodos y zanjas, manifiesta la experiencia urbana más horizontal. La función de tales pasajes es disminuir la tensión dramática y engastarse al modo de una situación de contrapunto grotesco dentro del desarrollo dramático de la acción principal.

La vivencia del imaginario que supone el Madrid de corte se desprende de la visión más elevada que hace posible la perspectiva desde el interior de los carruajes. Se rige por el código de nobleza de sus exclusivos usuarios y se basa en la ostentación de los medios y valores distintivos de su clase. Por esta razón, el coche como elemento denotativo y simbólico del lujo

⁴⁰ Calderón de la Barca [1945: vol. II-562].

que exhiben, o aparentan ostentar, los principales actores de la corte, se integra muy pronto como motivo dramático en los enredos amorosos de las comedias de la época, ya que, al mismo tiempo que permite trazar el itinerario físico de la ciudad desde la órbita del galanteo, resulta eficaz para plantear encuentros inesperados sobre los que configurar la acción dramática.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ BARRIENTOS, JOAQUÍN (1985): «Literatura y legislación sobre coches en el Madrid del siglo XVIII», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XXII, pp. 201-224.
- BLASCO ESQUIVIAS, BEATRIZ (1998): *¡Agua va! La higiene urbana en Madrid (1561-1761)*, Madrid, Caja Madrid.
- BRIOSO, HÉCTOR (1996): «Vélez de Guevara y la sátira barroca: el tema de los encochados», en *Luis Vélez de Guevara y su época: IV Congreso de Historia de Écija: Écija, 20-23 de Octubre de 1994*, ed. P. Bolaños Donoso y M. Martín Ojeda, Sevilla, Fundación El Monte, pp. 227-236.
- CALDERÓN DE LA BARCA, PEDRO (1944): *Hombre pobre todo es trazas*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. I, pp. 503-520.
- (1945): *Guárdate del agua mansa*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. II, pp. 377-400.
- (1945): *Cada uno para sí*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. III, pp. 445-472.
- (1944): *La Dama duende*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. I, pp. 167-186.
- (1945): *Dar tiempo al tiempo*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. III, pp. 507-530.
- (1945): *No hay cosa como callar*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. I, pp. 549-572.
- (1944): *¿Cuál es mayor perfección?*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. I, pp. 69-91.
- (1944): *El escondido y la tapada*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. I, pp. 459-480.
- (1944): *Mañana será otro día*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. I, pp. 521-548.
- (1944): *Amigo, amante y leal*, en Calderón, *Obras*, ed. J. E. Hartzenbusch, Madrid, Atlas, vol. II, pp. 555-574.

- CHECA, JOSÉ LUIS (1992): *Madrid en la prosa de viaje*, Madrid, Comunidad de Madrid.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, MANUEL (1960): *El establecimiento de la capitalidad de España en Madrid*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños.
- GARCÍA GARCÍA, BERNARDO J. (2000): «La nueva Babilonia de España» en *El Madrid de Velázquez y Calderón. Villa y Corte en el siglo XVII*, ed. M. Morán y Bernardo J. García, Madrid, Ayuntamiento, vol. I, pp. 17-40.
- GARCÍA SANTO-TOMÁS, ENRIQUE (2004): *Espacio urbano y creación literaria en el Madrid de Felipe IV*, Universidad de Navarra-Iberoamericana-Vervuert, Madrid-Frankfurt.
- JULIÁ, SANTOS-DAVID RINGROSE Y CRISTINA SEGURA (1995): *Madrid. Historia de una capital*, Madrid, Alianza.
- LIÑAN Y VERDUGO, ANTONIO (1980): *Guía y avisos de forasteros que vienen a la Corte*, ed. E. Simons, Madrid, Editora Nacional.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, ALEJANDRO (2006): «Coches, carrozas y sillas de mano en la monarquía de los Austrias entre 1600 y 1700: evolución de la legislación», *Hispania. Revista Española de Historia*, LXVI, núm 224, pp. 883-908.
- (2007): *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Cochec, carrozas y sillas de mano 1550-1700*, Madrid, Polifemo.
- REMIRO DE NAVARRA, BAPTISTA (1996): *Los peligros de Madrid*, ed. M^a S. Arredondo, Madrid, Castalia-Comunidad de Madrid.
- SANTOS, FRANCISCO (1992): *Día y noche de Madrid*, ed. J. Rodríguez Puértolas, Madrid, Comunidad de Madrid.
- VERDÚ RUIZ, MATILDE (1987): «Limpieza y empedrado en el Madrid anterior a Carlos III», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XXIV, pp. 417-443.
- ZABALETA, JUAN DE (1983): *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, ed. C. Cuevas, Madrid, Castalia.