

**EMBAJADAS RODANTES DE ANTIGUO RÉGIMEN:
LOS FORLONES, BERLINAS Y CARROZAS DE LOS
PRIVILEGIADOS Y LAS CALESAS DE LOS PECHEROS.
UNA ESTANCIA DOMÉSTICA QUE SE MUEVE.
ENTRE LAS CALLES Y LAS CASAS DE BURGOS
A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII (I).**

FRANCISCO J. SANZ DE LA HIGUERA

En las ciudades de la época pre-industrial circulaban cotidianamente coches tirados por animales (1). Algunos eran herramientas de trabajo: Caleseros y caleseras se ganaban la vida merced al alquiler de esos útiles sistemas de transporte, rudimentarios taxis urbanos de la Edad Moderna. Existían, sin embargo, coches que eran, a la postre, vehículos reservados en exclusiva para el desplazamiento rodado de una reducida elite de nobles y eclesiásticos. Aparecen en los documentos como instrumentos de ostentación y de prestigio que, de manera funcional, permitían *levitar* sobre los embarrados o polvorientos suelos de las ruas pre-industriales (2). No sólo eran ar-

(1) Se obvian, por tanto, todos los vehículos que estuvieran de paso hacia cualquier otro lugar. También quedarán al margen los carros de los labriegos. Este artículo se centrará únicamente en los coches de pasajeros rodantes en el seno de la ciudad objeto de estudio: Burgos a mediados del Setecientos.

(2) Es un aspecto habitual en los *memoriales* de los viajeros de la época criticar, desdeñosamente, la inseguridad y el mal estado de los caminos de España. Véase RINGROSE, D. R. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*. Madrid; SOLER, L. (1952): *Historia del coche*. Madrid, pp. 63 y VV.AA.: *Los Borbones en el siglo XVIII (1700- 1808)*. Historia de España. Gredos, 10. Madrid, pp. 242-245. Desde un punto de vista local, el Concejo estaba en muchas ocasiones alarmado por el desbordamiento de los arroyos. Un ejemplo es la situación ocurrida en la calle de Santa Dorotea, pues "con el motivo de haver levantado el cañal que hicieron por donde pasan los carros, calesas y todos los demás ttrantsittantes se sigue destto el perjuicio de hallarse la calle inmunda de agua y muchos lodos". (A)rchivo (M)unicipal de (B)urgos. Actas, 1747, folio 268-269.

tefactos muy versátiles para trasladarse de un punto a otro con mayor o menor comodidad o rapidez sino que irradiaban fragmentos de la personalidad, el gusto, la distinción, la elegancia o la vulgaridad de sus dueños (3). El común de los mortales estaba llamado a ensuciar su calzado con la mucha suciedad que residía un poco por todas partes. Los cocheros que se encargaban de mantenerlos a punto y de maniobrar con ellos por las calles de la ciudad eran sencillamente “*criados*”, *proletarios* con carácter doméstico (4).

La existencia de tales colectivos se incrustaba profundamente en los márgenes de la trinchera que fue la socio-economía del Antiguo Régimen: *Mundos* antagónicos, enfrentados de manera secular por un reparto de la renta tremendamente desequilibrado y unos métodos irritantes de control del poder. Unos conducían, en la parte *laboral* del coche, para ganarse un miserable puñado de reales de vellón. Otros se dejaban llevar —exigían ser transportados dado que pagaban por ello—, acomodados con tranquilidad en la zona *noble* del carruaje, poseedores de unos empleos muy cualificados y prestigiosos y de unos ingresos substanciosos y de por vida. Por otra parte, se detecta, también, la existencia de un breve terreno intermedio: El del propietario de la calesa, el *empresario*, el cual situaba en una posición inferior al personal contratado, a los sirvientes y cuidadores del coche, pobres entre los pobres. Ellos, como la inmensa mayoría de la población, cumplían cotidianamente con la función social y económica de ofrecer unos servicios *públicos* y unos quehaceres agrarios y artesanales. Éstas actividades cubrían las demandas de la ciudad pero especialmente las de sus mejores clientes, los privilegiados. Los caleseros eran un colectivo con muy pocos efectivos, ensombrecidos siempre por la magnitud socio-económica de los dueños de los lujosos carruajes.

La bibliografía sobre este asunto del tráfico rodado es, en el ámbito de la historia social y económica, aún escasa. Adopta, en general, un tono marginal, relegado su tratamiento a comentarios de segunda fila en el discurso de las pocas, aunque brillantes, páginas

(3) AGUIRRE, J. (Duque de Alba). Prólogo a la obra de SOLER, L. *Op. Cit.*, pp. 5.

(4) Por una módica “*razión*”, desempeñaban su función profesional, atentos siempre a los caprichos y órdenes de sus *jefes*, empeñados de continuo en hacer brillar sus oropeles. Lo usual era tener “empleado al mismo tiempo que cochero un delantero en los guías, y aun lacayos dos, y algunas veces acompañados de un paje, subidos todos en la parte posterior, en la trasera”. SOLER, L. *Op. Cit.*, pp. 57.

que se han escrito sobre ello (5). Descuellan, no obstante, las aportaciones redactadas desde la perspectiva de la historia del arte y/o de la tecnología, con obras de cuidada factura a cargo de Soler (6) y Diepold (7). Con el respaldo de esas publicaciones, y apoyados en ellas para los detalles técnicos, es preciso significar que las fuentes documentales utilizadas para llegar al conocimiento de las circunstancias de los "coches" en Burgos a mediados del siglo XVIII son esencialmente dos: El Catastro de Ensenada y los inventarios *post-mortem*. De la yuxtaposición de ambos *yacimientos* de datos surge una visión poliédrica de la vida cotidiana de España a mediados del Setecientos (8). Las peculiaridades de los hogares, nobles, eclesiás-

(5) AGUADO de los REYES, J. (1996): *Fortuna y miseria en la Sevilla del siglo XVII*. Sevilla, pp. 73-102; Ídem (1994): *Riqueza y sociedad en la Sevilla del siglo XVII*. Sevilla, pp. 200-203; ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C. -GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1980): "La nobleza titulada en Sevilla, 1700-1833. (Aportación al estudio de sus niveles de vida y fortuna)", en *Historia, Instituciones, Documentos*, 7. Sevilla, 21-24; Ídem (1989): "Economía y sociedad en el siglo XVIII", en *El Reformismo Borbónico (1700-1789)*. Historia de España. Planeta. Barcelona, pp. 236-237; BALLESTEROS y BERETTA, A. (1958): "Las costumbres", en *Historia de España y su influencia en la Historia Universal*. Salvat. Barcelona, pp. 622-624; BRIDGES, J. K. (1965): "La carroza", en *Historia de las comunicaciones. Transportes terrestres*. Pamplona, pp. 54-60; FAYARD, J. (1979): *Les membres du Conseil de Castille à l'époque moderne (1621-1746)*. París, pp. 446b y 468-469 y FRANCO RUBIO, G. (2001): *La vida cotidiana en tiempos de Carlos III*. Madrid, pp. 162-164 y 173-179.

(6) SOLER, L. (1952): *Op. Cit.* Las revistas "El enganche", del Real Club de Enganches de Andalucía, y "Enganche y caballo", del Club d'Enganxes i Equitació de Catalunya, contienen en sus secciones "Tipos de carruajes" y "Tradición" muy valiosa información sobre este tema. Doy a los responsables del Museo de Carruajes de Sevilla las gracias de forma pública por su atención, amabilidad y ayuda desinteresada: Pusieron a mi disposición su tiempo, su saber y los materiales documentales de su biblioteca y archivo.

(7) DIEPOLD, B. (1984): *L'Equipage*. París. En MARTÍN GONZÁLEZ, J. J. (1990): *Historia del arte*, tomo II, pp. 376, se hace una breve mención de las carrocerías y los coches en el siglo XVIII.

(8) Véase, por la utilización simultánea que hacen de ambas fuentes documentales, ANGULO MORALES, A. (2000): *Del éxito en los negocios al fracaso del Consulado. La formación de la burguesía mercantil de Vitoria (1670-1840)*. Vitoria; MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, E. (1984): "El artesanado urbano de una ciudad tradicional: Santiago de Compostela a mediados del siglo XVIII", en *AIICMHA*, Santiago, pp. 141-1663; MARURI VILLANUEVA, r. (1990): *La burguesía mercantil santanderina, 1700-1850*. Santander; NÚÑEZ ROLDÁN, f. (1987): *En los confines del Reino. Huelva y su Tierra en el siglo XVIII*. Huelva; SANZ de la HIGUERA, F. (2002): "Familia, hogar y residencia en el Burgos del siglo XVIII. Las dimensiones, e intimidades, de la convivencia en tiempos de Fernando VI. Entre las mismas paredes, compartiendo armarios, camas, mesas y manteles" (inédito) y las publicaciones de VAQUERO LASTRES, B. (1985, 1986 y 1987), editadas en el *Anuario Brigantino* (campesinado, hidalguía, clases medias y comerciantes y artesanado. Betanzos en el siglo XVIII).

ticos y *pecheros*, que a continuación serán objeto de análisis, han sido rastreadas de forma simultánea en ambos materiales documentales. A pesar de la incansable búsqueda, la fortuna no nos ha permitido disponer, sin embargo, de todos los inventarios que serían deseables, en especial para quienes en el Catastro dicen tener cochero, lacayos, cochera, coches y mulas. Su localización, si fuera posible en el futuro, no provocaría, a mi entender, substanciales modificaciones en las conclusiones que este artículo defiende. Lo más probable es que simplemente las consolide y justifique.

De todas formas nos queda una certeza: En las casas-mansión de los privilegiados se hallaba reservado un espacio notable y específico, en la planta baja, para guardar los vehículos, la cochera, y los animales de tiro, las caballerizas. La cochera era al entresuelo lo que el oratorio y el cuarto de estrado al piso principal: Espacios, sólo para nobles de alcurnia y clérigos de muy alto rango, en que albergar el altar, la cama de dormitorio o el carruaje. *Sancta sanctorum* de lo exclusivo, de lo distintivo con respecto al *común*, que ni contaba con ello ni aspiraba a tenerlo nunca. Don Francisco de Quevedo escribió de las berlinas que osaban competir con el tabernáculo cristalino de la custodia (9). Los caleseros también disponían de cocheras pero éstas eran lugares donde se arrojaba, tras jornadas de sudor y esfuerzo agotador, la herramienta sobre la que se sufría de forma cotidiana. Y, sin embargo, en una dramática relación amor/odio, las calesas eran vehículos con los que se mantenía a la familia y las mulas eran *íntimas* amigas, a veces más mimadas y acariciadas que los propios parientes biológicos.

El carruaje era, pues, un lujo restringido a una minoría, que separaba radicalmente —y no sólo por ello— a los privilegiados del resto de la población, e incluso abría una seria fractura entre los miembros de la propia cúpula socio-económica de la ciudad. Es perceptible una “pirámide” nobiliaria incluso dentro del reducido subgrupo de la nobleza (10). La gran mayoría de las dignidades, ca-

(9) QUEVEDO, F. (1648): *El Parnaso español*. Cátedra. Madrid, 1982, pp. 98. Se debe a la amabilidad y los conocimientos de José Manuel Montesinos Suárez, compañero de lengua y literatura en el I.E.S. “Torreblanca” de Sevilla, que esta cita llegara a buen término. Véase a este respecto, SOLER, L. (1952), *Op. Cit.*, pp. 35. “Ya llegó a Tabernáculo la silla, // Y cristalina el hábito profana // De la custodia, y temo que mañana // Añadirá a las hachas campanilla”.

(10) ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C. y GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1980): *Op. Cit.*, pp. 1-43.

nónigos y racioneros de la Catedral y muchos de los nobles rentistas –algunos de los cuales no degustaban en absoluto el placer de “vivir noblemente”– no podían permitirse tal dispendio o tal vez simplemente no querían disponer de él por motivos diversos. Primero había que adquirirlo –animales incluidos–; segundo, se precisaba una cochera –en propiedad o alquilada, fuera o dentro de la casa– para guarecerlo de las inclemencias climatológicas o tal vez de las iras de otras personas; tercero, era preciso mantener coche y ganado día tras día, pagar un cochero que lo condujera, financiar los arreglos, etcétera. Los pros y los contras, sopesados de forma cuidadosa, estaban quizás escasamente cerca. Sus economías particulares se encontraban en muchas ocasiones al borde del *infarto* contable como para implicarse en operaciones de ese calibre. Era prioritario, y aún perentorio, cubrir antes otras necesidades básicas –comer y vestir–. Tal vez sea también un problema de mercado, de oferta y demanda: La producción de vehículos, muy laboriosa, lenta y costosa, impedía el acceso a tan preciado bien a quienes simplemente lo desearan. No cabe duda de su *leiv motiv*: Era un elemento importante de exhibición que respondía a las herencias familiares, al poder adquisitivo, a la vanidad y/o al capricho de sus poseedores y a profundas e ineludibles necesidades de servicio y de prestigio.

A tenor de los parámetros sociales y económicos que se extraen del Catastro y de los *post-mortem* –cada una de las fuentes por separado y ambas en conexión–, el tema en cuestión deja de ser una mera especulación. Del contraste entre privilegiados con y sin carruaje, caleseros y cocheros, emerge una caracterización multifactorial que coloca a cada uno en el nicho *ecológico* que, por desgracia o por suerte, le tocaba usufructuar. En cuestiones de nivel de vida y fortuna, de estructura y tamaño del hogar –personas y metros cuadrados–, de tipo de vivienda o grado de instrucción, la diferencia era abismal. La existencia de todos ellos discurría en la misma ciudad, casi en las mismas calles, incluso sobre las mismas ruedas y las mismas polvorientas ruas, pero un infranqueable muro de jerarquías les separaba hasta el día de su muerte (11).

(11) Después, la carne se convierte en polvo, y todos los polvos son iguales. No obstante, como recapitulan los autores nombrados en la cita anterior, los nobles eran “Fastuosos en la vida (y) asombrosos en la muerte”, pp. 43.

1.1.- NOBLES, CLÉRIGOS, COCHEROS Y CALESEROS EN UNA CIUDAD PRE-INDUSTRIAL DEL SIGLO XVIII. APUNTES PARA UNA CARACTERIZACION SOCIO-ECONOMICA DE QUIENES PRETENDIAN MANTENERSE SECOS FRENTE A LAS INCLEMENCIAS CLIMATOLOGICAS MIENTRAS ASEGURABAN A OTROS UNA COMPLETA EXPOSICION A LOS ELEMENTOS.

CUADRO I

Lugar de residencia de los propietarios y trabajadores de coches y calesas. Burgos a mediados del siglo XVIII.

Calle/Barrio	Nobles	%	Eclos	%	Cocheros libres (1)	%	Caleseros	%	Jorn. Calesa	%	Cocheros residentes	%
San Juan	5		1		2		0		0		3	
Juego de Pelota	2		0		1		0		0		2	
Cantarranas la mayor	4		0		2		0		0		3	
Subtotal	11	64,7	1	33,3	5	55,6	0	0	0	0	8	61,5
Plaza del Sarmental	1		0		0		0		0		0	
Huerto del Rey	1		2		0		0		0		3	
Llanas	0		0		1		0		0		0	
Subtotal	2	11,7	2	66,7	1	11,1	0	0	0	0	3	23,1
San Gil	1		0		0		1		0		0	
San Lorenzo	2		0		0		0		0		1	
Avellanos	1		0		0		0		0		1	
Subtotal	4	23,6	0	0	0	0	1	9,1	0	0	2	15,4
Abades	0		0		2		0		0		0	
Lencería	0		0		1		0		0		0	
Subtotal	0	0	0	0	3	33,3	0	0	0	0	0	0
Vega	0		0		0		8		2		0	
San Cosme	0		0		0		2		0		0	
Subtotal	0	0	0	0	0	0	10	90,9	2	100	0	0
Total	17	100	3	100	9	100	11	100	2	100	13	100

(1) Trabajadores contratados por nobles y eclesiásticos que disfrutaban de vivienda independiente.

Fuentes documentales: ADPB, Catastro de Ensenada. Memoriales de seglares y eclesiásticos.

Libros 344, 345, 346, 347, 348 y 349 y AHPB. Protocolos Notariales.

De las casas-mansión y las cocheras de algunos privilegiados sa-
lían, de vez en cuando –tal vez casi todos los días–, los vehículos

que les servían de transporte (12). ¿Desde dónde? El Cuadro I nos lo describe de una forma ilustrativa. En el entramado urbano de Burgos descuella sobremanera que el 60% de los nobles o eclesiásticos que disponían de coche residieran en la colación de San Juan y San Lesmes. La calle de San Juan, la plaza denominada de Margarita—junto a las cadenas del convento de San Ildefonso—, la calle de Juego de Pelota y la calle de Cantarranas la mayor contenían las casas de individuos muy preeminentes. Se trata de don Antonio Fernández de Castro y Zornoza (13), don Domingo Mújica y Melgar (14), don Félix Sánchez de Valencia (15), don Fernando de Salamanca y Correa (16), don Ángel Francisco de Riaño y Arriaga, conde de Villariezo (17), don Cayetano de Arriaga (18), don Francisco Javier de la Vega y Río (19), don Antonio Fernández de Castro y Lila, marqués de Villacampo (20), don Lucas Francisco Fernández de Castro y Ocio (21), doña Josefa de Neira Rivadeneira, viuda de don Francisco de Melgosa (22), don Felipe Antonio de Salamanca y Moreda, señor de Sojuela (23) y don Diego de Haedo, canónigo de la Cate-

(12) En esta primera parte del artículo van a ser reseñados y computados todos los vecinos de la ciudad de Burgos que, a través de sus *memoriales* del Catastro de Ensenada (1751), declaran disponer de coches, calesas, mulas y cocheras. Muchos de ellos han sido debidamente contrastados con los inventarios *post-mortem* que se elaboran a la hora de su fallecimiento. La documentación se encuentra depositada en el (A)rchivo de la (D)iputación (P)rovincial de (B)urgos y en el (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (B)urgos. (P)rotocolos (N)otariales y (J)usticia (M)unicipal. Se citará oportunamente su procedencia. En la segunda parte se hablará, de forma específica, de aquellos que tienen el coche inventariado.

(13) ADPB. Catastro. *Memoriales*, A. Libro 344, folios 262-263.

(14) *Ibidem*, D, Libro 344, folios 681-682. AHPB. PN. (1753). Legajo 7128/2, folios 90-120.

(15) *Ibidem*, P, Libro 347, folios 184-185. *Ibidem*. (1778) Legajo 7131, folios 1-55.

(16) *Ibidem*, F, Libro 344, folios 996-1013. *Ibidem*. (1760). Legajo 7055/2, folios 124-157. Señor de Celada del Camino y propietarios, como los demás, de múltiples tierras y casa en muchas localidades.

(17) *Ibidem*, A, Libro 344, folios 3-9. *Ibidem*. (1758). Legajo 7093, suelto. Conde de Villariezo, vizconde de Villagonzalo Pedernales y señor de Villayuda y Castañares.

(18) *Ibidem*, C, Libro 344, folios 526-540. *Ibidem*. (1765). Legajo 7096/2, folios 21-64.

(19) *Ibidem*, F, Libro 344, folios 1014-1026.

(20) *Ibidem*, A, Libro 344, folios 199-200. *Ibidem*. (1748). Legajo 7130, folios 95-120.

(21) *Ibidem*, L, Libro 345, folios 949-952. *Ibidem*. (1760). Legajo 7025, folios 79-94.

(22) *Ibidem*, J, Libro 345, folios 571-574. *Ibidem*. (1777). Legajo 7101, folios 17-21.

(23) *Ibidem*, P, Libro 347, folios 86-91. *Ibidem*. (1782). Legajo 7132, folios 689-709. Señor de Sojuela (La Rioja) y señor de Villamiel de Muñó (Burgos).

dral (24). El 50% eran nobles de sangre y el 25% eran hidalgos. Con la excepción de don Domingo, don Félix y don Lucas, “caballero notorio, ejerciendo en la villa de Belorado los oficios de alcalde y procurador síndico general por el estado noble”, los demás eran regidores perpetuos de la ciudad, con mayor o menor grado de implicación en el gobierno municipal. Vivían de sus múltiples rentas y granjerías (25). El 16.6% eran altos cargos en la administración general de Rentas de la ciudad: Sólo ellos dos, en ese momento (1751), disponían de coche en la delegación de Hacienda en Burgos (26). El canónigo, por su parte, representa un escaso 8.3% de esta nómina de privilegiados y, a la postre, era el único de entre los poseedores de canonjías sin dignidad que tenía contratado un cochero.

En la colación de Santamaría –intramuros de la muralla– tenían su morada, en los alrededores de la Catedral, el 20% de estos privilegiados. La plazuela del Sarmental era el domicilio postal de don Pedro Tomé González (27). En la plaza del Huerto del Rey vivían

(24) *Ibíd.*, D, Libro 349, folio 37. AMB. Histórica. Carpeta 1/9/14 (1780).

(25) En los *memoriales* del Catastro de la ciudad de Burgos únicamente se recogen sus propiedades y rentas en dicha ciudad. En muy pocas ocasiones se significa la existencia de edificios y/o tierras en otras localidades. Ha sido preciso rastrear en su totalidad los libros del Catastro de varias provincias (Burgos, La Rioja, Santander y Palencia) y solicitar de los AHP de otras muchas más el cómputo de sus haciendas, libres o de mayorazgo. Para ello me he servido de las anotaciones de los *post-mortem* y de los poderes dados por la nobleza burgalesa para la administración de sus posesiones, sembradas a los cuatro vientos a lo largo y ancho de la geografía española. La búsqueda está aún en plena efervescencia.

(26) Se trata de los susodichos don Félix y don Domingo. El caso de don José de Castilla y Portugal es sintomático y esclarecedor: Administrador general de las rentas de salinas y lanas en 1751 –empleo en el cual percibía 5.500 reales/año–, no disponía en ese momento de transporte. En 1779 se le retribuía con 33.000 reales y en 1788 su salario eran 44.000 reales. Véase GONZÁLEZ ENCISO, A. (1991): “La Hacienda Real en el siglo XVIII”, en *Historia de Burgos, III (Edad Moderna, II)*. Burgos, pp. 310-314. A la hora de su muerte (1791), su inventario si recoge “una berlina bastante usada, vestida la caja de calamoco encarnado, resortes y galones blancos de seda, con el corraje bastante usado” (600 reales), 2 machos (4.400 reales) y el atalaje y dos sillas viejas de mula de coche (320 reales). ADPB. Catastro. *Memoriales*, J, Libro 345, folio 390. AHPB. PN. (1786). Legajo 7132, folios 525-569.

(27) ADPB. Catastro. *Memoriales*, P, Libro 347, folios 92-96. AHPB. JM. (1764). Legajo 977, folios 21-127. Sobre la existencia de don Pedro Tomé es imprescindible consultar a CAMARERO BULLÓN, C. y CASADO ALONSO, H. (1994): Burgos, 1751. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada. Madrid, pp. 180-182; GARCÍA RÁMILA, I. (1939): “Del Burgos de antaño. Los Tomé”, en *BCMP*, V, pp. 195-208; GTREZ ALONSO, A. (2000): “Dos ganaderos trashumantes en el Burgos del siglo XVIII. El Hospital del Rey y la familia de los Tomé”, en *BIFG*, 221, pp. 402-421; *Idem* (2001): “Los miembros del Consulado de

don Gaspar Fernández de Castro (28), don Ramón de Larrínaga y Arteaga (29) y don Juan Antonio Garma de la Puente (30). Los dos primeros eran hidalgos si bien don Gaspar era un hombre muy importante, regidor perpetuo de Burgos y miembro de las Cortes de Navarra; los dos últimos eran dignidades y canónigos de la Catedral. Finalmente, don Diego de Lerma y Botello (31), don Miguel de la Torre Ribera y Berna (32), don Francisco de Castro y Torre, marqués de Lorca (33), y don Rafael Antonio Gil Delgado, señor de Rivafrecha y Berberana (34), residían en la colación de San Gil, en las calles de San Gil, San Lorenzo y Avellanos, respectivamente. Suponen también el 20% de los poseedores de coche. Dos eran hidalgos y dos eran nobles de sangre. Don Miguel y don Rafael cumplían con esta condición y también con la ser regidores perpetuos en la ciudad. Tienen en común todos ellos el vivir de las rentas de sus mayorazgos y haciendas de la ciudad y de otras localidades de la provincia y del territorio español (35).

Una mirada escrutadora al plano de la ciudad nos advierte de la ubicación selectiva, intramuros, de sus residencias. Los barrios y colaciones periféricas y extramuros quedan totalmente al margen de ese *club* elitista de privilegiados sobre ruedas: En San Esteban,

Burgos en el siglo XVIII: Aproximación a sus comportamientos económicos", en GLEZ ENCISO, A. (Ed). (2001), *El negocio de la lana en España (1650-1830)*. Pamplona; ORTEGA GUTIERREZ, D. (1987): La Real fábrica de curtidos a la inglesa de Melgar de Fernamental y los Tomé (1768-1817). Burgos, pp. 51-59 y SANZ de la HIGUERA, F. (2002): *Op. Cit.*

(28) ADPB. Catastro. *Memoriales*, G, Libro 345, folios 1-15. Señor de Barriolucio.

(29) *Ibíd.*, R, Libro 349, 587-588. AHPB. PN. (1773). Legajo 7268, suelto.

(30) *Ibíd.*, J, Libro 349, folio 349. *Ibíd.*. (1754). Legajo 7164, folios 196-203.

(31) *Ibíd.*, D, Libro 344, folios 716-719.

(32) *Ibíd.*, M, Libro 346, folios 120-121. AHPB. JM. (1751). Legajo 976, folios 1-29.

(33) *Ibíd.*, F, Libro 344, folios 943-949. AHPB. PN. (1763). Legajo 7095, folios 298-351.

(34) *Ibíd.*, R, Libro 347, folios 248-264.

(35) El cómputo de los ingresos y gastos de los vecinos de Burgos de mediados del siglo XVIII es un asunto abierto a la entrada de nuevas anotaciones contables. En la medida en que, merced a mis indagaciones o a las de cualquier persona que pueda suministrar amablemente información, se recopilen otras fuentes de renta, la certeza de estar obteniendo una visión más real de la economía de dichos vecinos será más cercana a la verdad y, por tanto, más científica e irrefragable. En el fondo, se lanza desde estas páginas una solicitud de colaboración y ayuda a la comunidad de investigadores y archivos.

Vega, San Pedro de la Fuente o San Román, por citar los más significativos, nadie disponía de berlina o forlón para sus desplazamientos. Al menos, no me consta.

Si deslumbrante es la nómina de quienes poseen coche –o coches– y cochera, la de aquellos que ni a través del Catastro ni a través de los *post-mortem* sepamos que disponían de él también resulta significativa: Prácticamente en la mitad de los inventarios no aparecen carruajes ni mulas. Descuellan sobre todo don José Lazcano, doña Josefa de Salamanca, doña Margarita Guerra, don Gonzalo del Río Santamaría, don Bernardo Iñigo Angulo, don Juan Manuel Carrillo Acuña, don Gerónimo Gutiérrez Salamanca o doña Casilda Gallo Matanza (36).

Desde las casas-mansión de los citados nobles y eclesiásticos partían, reitero, los coches de su propiedad, conducidos por cocheros contratados para tal efecto. El 41% de ellos vivían en casas independientes de sus *jefes* (37); el 59% tenían sus aposentos en el interior de las casas en las que trabajaban (38). Se repite, con alguna

(36) Don José Lazcano, señor de Torralba. ADPB. Catastro. *Memoriales*, J, Libro 345, folios 750-751 y AHPB. PN. (1765). Leg. 7096/2, folios 70-84. Doña Josefa de Salamanca. *Ibidem*, J, Libro 345, folios 575-579 e *Ibidem*. (1773). Leg. 7123/1, folios 1-10. Doña Margarita Guerra. *Ibidem*, M, Libro 346, folio 573 e *Ibidem*. (1746). Leg. 7052/2, folios 325-350. Don Gonzalo del Río Zorilla. *Ibidem*, G, Libro 345, folio 75 e *Ibidem*. (1736). Leg. 7075, folios 325-375. Don Bernardo Iñigo Angulo. *Ibidem*, B, Libro 344, folios 473-479 e *Ibidem*. (1776). Leg. 7173, folios 223-252. Don Juan Manuel Carrillo Acuña. *Ibidem*, J, Libro 345, folios 353-354 e *Ibidem*. (1756). Leg. 7054/3, folios 361-381. Don Jerónimo Gutiérrez Salamanca. *Ibidem*, J, Libro 345, folios 16-21 y doña Casilda Gallo Matanza. *Ibidem*, C, Libro 344. Folio 581 e *Ibidem*. (1764). Leg. 7096/1, folios 20-41. Encajan también en esta nómina doña Isabel Fernández de Castro (ADPB. Catastro. *Memoriales*, I, Libro 345, folio 194), don Antonio Santamaría Castillo (*Ibidem*, A, Libro 345, folios 208-223), doña Ana Martínez Huertos (*Ibidem*, A, Libro 344, folio 119), doña Teresa Sisniega Carriaga (*Ibidem*, T, Libro 347, folio 453), doña Manuela Veira Jalón (*Ibidem*, M, Libro 344, folio 579) y doña Teresa García Valdivielso (*Ibidem*, T, Libro 347, folio 454).

(37) Los cocheros “*de noble*” (sic) –“*gentil hombre*”, según su propia expresión– que vivían en casa independiente son José Pérez (don Fernando de Salamanca), ADPB. Catastro, *Memoriales*, J, Libro 345, folio 544. Juan García (don Félix Sánchez de Valencia), *Ibidem*, J, Libro 345, folio 735. José Pérez (don Pedro Tomé González), *Ibidem*, J, Libro 345, folio 301. José Díez (don Diego de Lerma), *Ibidem*, J, Libro 345, folios 726-727. Martín Aller (don Rafael Gil Delgado), *Ibidem*, M, Libro 346, folio 302 y Juan Arenillas (don Miguel de la Torre), *Ibidem*, J, Libro 345, folios 752-754. Se detecta de presencia de otros cocheros, sin más calificativos, los cuales disponían también de morada propia: Angel Villar, *Ibidem*, A, Libro 344, folio 108. Mateo Arnaiz, *Ibidem*, M, Libro 346, folio 533. Manuel Álvarez, *Ibidem*, M, Libro 346, folio 251 y Juan López, *Ibidem*, J, Libro 345, folio 270.

(38) En casa de los nobles y eclesiásticos con vehículo propio residían los siguientes cocheros: Pedro Ordóñez (don Antonio Fernández de Castro y Zornoza). ADPB,

mínima excepción, la ubicación de sus moradas con respecto a lo ya significado: Alrededor del 60% habitaban en la colación de San Juan y San Lesmes, entorno al 30% a los pies de la Catedral y al filo del 10% en la colación de San Gil. Los 22 cocheros de la ciudad vivían intramuros. Ello contrasta de manera rotunda con que el 90% de los dueños de calesas tuvieran sus casas en el arrabal exterior a la muralla, en Vega y en la calle de San Cosme. Sólo uno de los caleseros aparece radicado en el interior de la ciudad, en la calle de San Gil. Es el único noble (39). Los demás eran *pecheros* (40). La dialéctica adentro/afuera es, a mi entender, –como la dinámica arriba/abajo que en breve se va a desgranar– evidente. Estos asertos cobran especial relevancia si, además, señalamos que los caleseros a jornal tenían sus cuartos-casa también en Vega. Uno de ellos, José Manrique, mandó anotar en su *memorial* que era “*mozo de mulas, con una calesa de una viuda que le paga dos y medio reales al día*” (41). En esa misma zona, el arrabal de Vega, tenía casa y taller el maestro de

Catastro, *Memoriales*, P, Libro 347, folio 168. José Bustamante (Conde de Villariego), *Ibíd.*, J, Libro 345, folio 762. Ambrosio Díez (don Francisco Javier de la Vega), *Ibíd.*, F, Libro 344, 1014-1026. Juan de Ribera (Marqués de Villacampo), *Ibíd.*, J, Libro 345, folio 520. Vicente Salinas (don Diego de Haedo), *Ibíd.*, V, Libro 347, folio 542. José Pérez (don Ramón de Larrinaga), *Ibíd.*, R, Libro 349, folio 587 y Manuel Martínez (don Juan Antonio Garma), *Ibíd.*, J, Libro 349, folio 349. Además, aunque sin una filiación explícita, aparecen cocheros, a quien se da “*habitación dentro de la casa para su familia*”, en don Cayetano de Arriaga, autor de la acertada frase anterior, don Lucas Francisco de Castro y Ocio, doña Josefa de Neira, don Gaspar Fernández de Castro y don Francisco de Castro y Torre, marqués de Lorca.

(39) Mateo Carranza. ADPB. Catastro, *Memoriales*, M, Libro 346, folios 451-452.

(40) Los caleseros de la ciudad son los siguientes: José Hidalgo. ADPB. Catastro, *Memoriales*, J, Libro 345, folios 344-346 y AHPB. PN. (1764). Legajo 7136, folios 142-159. Casilda Soto. *Ibíd.*, C, Libro 344, folio 556 e *Ibíd.* (1752). Legajo 7135/1, folios 66-82. Andrés Cantabrana. *Ibíd.*, A, Libro 344, folio 239 e *Ibíd.*, (1769), Legajo 7137, suelto y (1753), Legajo 7164, folios 155-157. Juan Manuel García. ADPB. Catastro, *Memoriales*, J, Libro 345, folio 615. Juan Martínez, *Ibíd.*, J, Libro 345, folio 231. Tomás Rodríguez, *Ibíd.*, T, Libro 347, folio 487. Francisco Sobrón, *Ibíd.*, F, Libro 344, folio 770. Francisco Mariscal de Torre, *Ibíd.*, F, Libro 344, folio 786. José de Mena, *Ibíd.*, J, Libro 344, folio 454 y José Valdán, *Ibíd.*, J, Libro 345, folios 617-618. A la postre, aunque sin *memorial* en el Catastro, Agustín Sevilla. AHPB. PN. (1735). Legajo 7074, folios 373-388.

(41) José Manrique (Casilda Soto). ADPB, Catastro, *Memoriales*, J, Libro 345, folio 251. Tomás Martínez (“*calesero a jornal*”), *Ibíd.*, T, Libro 347, folio 489 y Miguel Fernández Hoyos (“*andar con una calesa y mulas de José Hidalgo*”), *Ibíd.*, M, Libro 346, folio 207. Los dos últimos vivían en cuartos-casa independientes de sus *jefes*. Miguel Fernández es un caso atípico: No sólo es de extracción nobiliar sino que, además, su hogar tenía la morada en la calle Alta o *Tenebregosa*, lugar en el que regentaba una casa-taberna (tramo de la puerta de Coronería, junto a la Catedral).

coches Juan Barrio, también calesero (42). En el *memorial* del Catastro olvidó mencionar que tenía dos calesas, aunque sí anotó que eran propiedad suya las mulas de tiro y una cochera cercana (43).

La ubicación de las cocheras y de sus casas es un factor eminentemente diferencial, si bien, como se han demostrado, sirvientes y señores compartían –irónicamente– calles y edificios. Empero, con ser éste un aspecto importante, lo fundamental, aquello que marcaba más profundamente su vida cotidiana, se halla recogido en el Cuadro II. Era en aspectos tan esenciales como el reparto de la renta, el nivel de fortuna y el acomodo de sus personas en los que se palpaba rotundamente quiénes eran los privilegiados y qué hogares estaban llamados al sudor y la fatiga. Desde una perspectiva estrictamente económica se observa que existe una colosal distancia entre los cuatro tipos de personas que, a grandes rasgos, están implicados en este análisis: Nobles y eclesiásticos, por una parte –con sus propias diferencias y matizaciones internas–, y caleseros y cocheros, por otra.

Los nobles que disponían de coche en propiedad tenían unos ingresos y un *útil* anual 20 veces superior, de promedio, al alcance del burgalés standard. Los mecanismos utilizados para la obtención de tan suculentos caudales estaban directamente vinculados, en primer término, al cobro de rentas por el alquiler de tierras y casas –en la ciudad y en otros muchos lugares de la geografía española–. El peso específico de las rentas procedentes de fuera de la ciudad es indudable, dado que eran el 43% de sus ingresos (44). Lo recopilado

(42) ADPB. Catastro, J, Libro 345, folio 616 y AHPB. PN. (1753). Legajo 7049, folios 543-548.

(43) Traigo a colación la cochera de Juan del Barrio, sita junto al Hospital de Nuestra Señora de la Concepción, extramuros, porque sus dimensiones, 57.8 m² (5.8 metros de ancho por 9.96 metros de largo), y la citada ubicación, ofrecen una magnífica ocasión para el contraste con la cochera de don Domingo Mújica: 275 m² de espacio en las cercanías de su vivienda, en la calle de San Juan. A fuer de sincero, haré notar también los 29.8 m² de la cochera de don Félix Sánchez de Valencia (San Juan), los 42.9 m² habilitados para ese cometido por don Lucas Francisco de Castro y Ocio (San Juan) y los 194.2 m² de hueco para cochera del Conde de Villariego, insertos en su gran mansión de la plaza de Margarita y adheridos a la muralla por regañón. Reitero la oposición intramuros/extramuros existente entre nobles y caleseros. Los aristócratas eran transportados en exclusiva. Juan de Barrio utilizaba las calesas “para portar maderas” –las propias de su oficio de maestro de coches– y “para alquileres”.

(44) La aparición de nuevos asientos contables elevará este porcentaje de una manera significativa.

CUADRO II

Vehículos de transporte: Socio-economía contrastada de un bien escaso. Burgos a mediados del siglo XVIII.

Parámetros básicos	Nobles con coche	Nobles sin coche	Eclós con coche	Cocheros libres (1)	Cocheros residentes	Caleseros	Jorn. Calesa	M/ Coches
Altura de los edificios	14,1	12,5	14,7	10,5		9,3	10,3	7,5
Edificio cuadrado	5	2	1	0		1	0	1
Edificio largo	10	8	0	3		3	1	0
Edificio extra-largo	1	2	2	2		4	0	0
Edificio hiper-largo	1	1	0	2		1	0	0
Edificio larguísimo	0	1	0	2		1	1	0
M2 Hogar	1232,2	719	940,6	63,6		219,3	69,8	163,9
Edad (media)	48,5	47	46	40	35	44	47	59
Nobles	10	4	0	1	0	1	1	0
Hidalgos	7	10	0	1	0	0	0	0
Pecheros	0	0	0	7	13	9	1	1
Eclesiásticos	0	0	3	0	0	0	0	0
Regidores perpetuos	13	5	0	0	0	0	0	0
Firman el memorial	17	13	3	2	3	6	0	1
Analfabetos	0	1	0	7	10	4	2	0
Ingresos/año	37324	9901	23039	1168	821	1959	783	2200
Gastos/año	7194	1115	4309	120	0	622	39	437
Útil/año	30171	8787	18730	1047	821	1342	744	1763
1 hogar por edificio	16	9	3	1		5	1	1
2 hogares por edificio	0	4	0	6		3	0	0
3 hogares por edificio	1	0	0	0		2	0	0
4 hogares por edificio	0	1	0	1		0	1	0
5 hogares por edificio	0	0	0	1		0	0	0
Edificio en propiedad	11	8	0	0		0	0	0
Casa en alquiler	6	6	3	9		10	2	1
Renta anual alquiler	737	359,5	743	100		256	61	360
Patrimonio medio	360935	152746	62540	10000		32389		13710
Solitarios	0	0	0	0		0	0	0
Sin Estruct. Familiar	0	3	1	0		0	0	0
Hogar nuclear	0	1	0	6		6	2	0
Hogar ensanchado	7	7	2	1		0	0	0
Hogar múltiple	10	3	2	1		4	0	1
Número de miembros	10,8	6,4	7,7	4,2		6,7	3,1	7
Criados/hogar	5,6	3,4	4,3	0,1		0,7	0	0

Fuentes documentales: ADPB, Catastro de Ensenada. Memoriales de seculares y eclesiásticos. Libros 344 a 349; AHPB, Protocolos Notariales de Burgos (1720-1780); ACCB, Libros de Redondo de la Catedral y ADB, Libros de prebendas y de tazmías de las parroquias de la ciudad (1750-1751).

en Burgos capital constituía un ridículo 6% del total del dinero o del grano que llegaba anualmente a sus puertas. En segunda instancia, el 37% deviene de sus asignaciones como regidores perpetuos, empleados en la Hacienda del Estado y la Santa Cruzada o de las gratificaciones procedentes de cargos honoríficos, en las cercanías del Rey o bajo su mandato (45). En tercer lugar, con el 13%, aparecen los reales de vellón generados por la percepción de réditos de juros y censos –al quitar o perpetuos– y, por último –únicamente en dos casos–, la asignación de “*alimentos*” (sic) por viudedad o como adelanto en la sucesión de los mayorazgos de la familia –un insignificante 0.9%–. En contraste con la *otra* población, no queda ninguna duda sobre quiénes ocupaban la cúspide económica y política de la ciudad: El 76.5% de los 17 nobles con vehículo en propiedad poseían una regiduría perpetua, con mayor o menor grado de asistencia a los Regimientos. Para una ciudad marginal y sumida en la mediocridad, ingresar más de 35.000 reales al año era una auténtica fortuna, si bien, desde la perspectiva de la nobleza cortesana o de las ciudades con mayor significación en el Setecientos, tales cantidades eran una ridícula *calderilla* (46).

De sus *memoriales* –redactados al 100% de su propia mano–, y de las descripciones por estancias de los *post-mortem*, se desprende que vivían con mucho confort en impresionantes edificios: Casas-palacio de lujo que eran fiel reflejo de su poderío (47). El tamaño del espacio

(45) Ejemplos de ello es el puesto de Intendente que en Palencia ocupó don Cayetano de Arriaga (AHPB. PN. (1765). Legajo 7096/2, folios 21-64 y las actividades de don Francisco Antonio de Castro, La Torre y Cárdenas, marqués de Lorca, como “*gentil hombre de la cámara de S.M.*”, ADPB. Catastro, *Memoriales*, F, Libro 344, folios 943-949) y como capitán del regimiento de infantería de Granada (AHPB. PN. (1763). Legajo 7095, folios 298-351, *empleos* que, aunque protocolarios, cotizan.

(46) Una de las conclusiones de Álvarez Santaló y García-Baquero González para la nobleza titulada de Sevilla es que “el promedio de las fortunas –1.338.027 reales– no resulta espectacular y, hasta en ocasiones, sorprende su cortedad” (*Op. Cit.*, pp. 41). ¿Qué se puede decir de los *paupérrimos* nobles burgaleses propietarios de coche? En su contexto, es decir, en su ciudad, eran, empero, auténticos “*Midas*”: Su Activo medio era de 187.623 reales. El promedio de Burgos en su conjunto –334 inventarios– no se situaba por encima de los 60.000 reales. Es más, el 77.5% de ellos era inferior a dicha cantidad. La decadente Sevilla nada tenía que envidiar a la amortajada y manimuerta Burgos.

(47) Sobre la vivienda señorial es imprescindible leer a BARREIRO MALLÓN, B. (1981): “Las clases urbanas de Santiago en el siglo XVIII: Definición de un estilo de vida y pensamiento”, en EIRAS ROEL, A. (Ed.), *La historia social de Galicia en sus fuentes de protocolos*. Santiago de Compostela, pp. 461-464; BERTRAND, M

cotidiano habitable, 1.232.2 m² de promedio, era casi 11 veces superior a la casa standard de Burgos, 115 m², y se multiplicaban por 20 si lo comparamos con el de sus cocheros –cuando éstos habitaban de forma independiente y no en las residencias de sus *jefes*–. Se trata de edificios de gran altura, 14 metros –la media para Burgos eran 8 1/2 metros–, con una planta rectangular moderada. Predominaban, con un 58.8%, aquellas en que el largo o el fondo –35 1/2 metros–, duplicaba al ancho, es decir, a la fachada –19 metros–. Empero casi un tercio, el 29.4%, eran casas prácticamente cuadradas, con semejantes medidas de ancho y largo –31 por 24 metros–. La estructura de la casa-mansión, de cuatro suelos, se compone de un entresuelo o *bajo*, un principal, una segunda vivienda y el desván. En su interior se advierte, a través de aquellos *post-mortem* que detallan las estancias, la presencia de 15 dependencias –de promedio–, entre las cuales descuellan con luz propia el cuarto de estrado, el oratorio, la cochera, el comedor y el despacho, estudio o gabinete.

Con la única excepción de don Rafael Gil Delgado (48), todos los demás, el 94.1%, ocupaban los edificios en su totalidad, sin compartirlo con ningún otro hogar extraño. El 64.7% –dos de cada tres–

J. (1984): Casa, barrio, ciudad. Arquitectura del hábitat urbano. Barcelona, pp. 35-50; EIRAS ROEL, A. (1982): "Las elites urbanas en Santiago: Definición de un estilo de vida y pensamiento", en La historia social, ... Santiago de Compostela, pp. 449-494; FERNÁNDEZ, R. (1982): "La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII: la familia Gloria", en TEDDE, P. (Ed.), *La economía española al final del Antiguo Régimen*. II. Manufacturas. Madrid, 26-28; HERNÁNDEZ BERMEJO, M. A. (1990): La familia extremeña en los tiempos modernos. Badajoz, pp. 236-239; IBÁÑEZ PÉREZ, A. C. (1977): Arquitectura civil del siglo XVI en Burgos. Burgos y (1990): Burgos y los burgaleses en el siglo XVI. Burgos, pp. 80-103; LAMPÉREZ y ROMEA, v. (1912): "Arquitectura urbana y señorial", en *Arquitectura civil española de los siglos I al XVIII*, I. Madrid, pp. 105-192; URREA, J. (1996): Arquitectura y nobleza: Casas y palacios en Valladolid. Valladolid y VAQUERO LASTRES, B. (1986): "La hidalguía en Betanzos en el siglo XVIII: La familia y la vivienda", en *Anuario Brigantino*, pp. 53-61. Véase, además, el repertorio bibliográfico contenido en cada uno de ellos.

(48) La casa-edificio, sita en la calle de Avellanos, era propiedad de don Antonio Zapata y Lerma, regidor perpetuo en Soria. En la "*parte alta*" (sic) se encontraba ubicado el hogar de don Rafael. "*En la parte baja, en los entresuelos, viven Francisco de Páramo, administrador del dueño –gratuitamente "en los cuartos que miraban a la calle Real"– y don Santiago de la Quintana, capellán –en la capilla de San Enrique de la Catedral, "entresuelos que miran al río"–*". Los cuartos de caballerizas estaban alquilados a don Rafael y los desvanes los tenía adjudicados el dicho Francisco. ADPB. Catastro, *Memoriales*, R, Libro 347, folios 248-264. *Ibidem*, F, Libro 344, 931-932 e *Ibidem*, S, Libro 349, folio 589.

eran además propietarios eminentes de sus moradas. Quienes se acogían en casas de alquiler –el restante 35.3%– abonaban una media de 737 reales, es decir, un 10% de sus gastos anuales. Sea en propiedad o en alquiler, sus enormes moradas albergaban hogares de gran tamaño, con casi 12 miembros de media –el triple que la ciudad en su conjunto–. Su estructura era muy compleja: Es patente la total ausencia de *solitarios*, hogares sin estructura familiar y núcleos simples. Sus hogares estaban *ensanchados* –41.2%– o eran múltiples –58.8%–. En una ciudad donde la mitad de sus hogares eran nucleares, que el 100% de estos grupos domésticos fuera complejo y de dimensiones tan elevadas llama poderosamente la atención. La explicación, a grandes rasgos, de esta situación se encuentra en que la mitad de sus integrantes era personal de servicio, y en bastantes casos tales criados estaban casados y con habitación en las dependencias del *amo* (49). La jerarquía se aprecia incluso en las edades de los implicados: La adustez de la *jefatura* del hogar, con 48½ años de media, contrasta con la juventud, 35 años, de los cocheros residentes. A medio camino, con 40 años, se encontraba el gentilhombre con casa *propia* –aunque fueran todas en ellas en régimen de alquiler–.

Dos ejemplos ilustran de una manera, a mi entender, suficiente las ideas que pretendo transmitir al lector: La casa en que habitaba don Domingo Mújica Melgar, por una parte, y la mansión residencial de doña Josefa de Neira Riva de Neira, viuda de don Francisco Melgosa, por otra (50). Ambas escenifican, con sus 9-10 y

(49) Un ejemplo es absolutamente esclarecedor. El hogar de don Ángel Francisco de Riaño, conde de Villariezo, estaba conformado por una gran multitud de personas: Él y su mujer –doña Juana María de Orovio y Bravo–, un hijo y una hija –estaban ausentes otros seis descendientes por diferentes razones–, su madre, doña Jacinta de Arriaga, viuda del marqués de Paredes, un hermano de doña Juana María, tres doncellas, una cocinera, una compradora, “*un capellán que sirve la mesa*” y “*un mayordomo que corre las dependencias de la casa*”, todos ellos solteros. Además, disfrutaban de “*vivienda con su amo*”, o “*patrón*” (sic), otros dos núcleos familiares: El cochero, José Bustamante, casado –a cuyo cargo se hallaban mujer, dos hijos, la cochera, las mulas y los tres coches del conde– y el amanuense, Antonio de Vieyra, también desposado, padre reciente y *jefe*, a su vez, de un criado de avanzada edad. En total, 21 personas, integrantes de un hogar múltiple por razones laborales. En casa de don Francisco Javier de la Vega, don Antonio Fernández de Castro y Lila, don Lucas Francisco de Castro y Ocio, doña Josefa de Neira, don Gaspar Fernández de Castro, don Juan Antonio Garma y don Diego de Haedo ocurría algo semejante: Hogares de estructura compleja y tamaño dilatado, asentados en casas de lujo muy grandes.

(50) La casa-mansión, sita en la calle denominada de Cantarranas la Mayor, fue descrita de forma detallada en SANZ de la HIGUERA, F. (2002): *Op. Cit.*, pp. 46-50 (inédito).

24-25 estancias respectivamente, las situaciones que son objeto de análisis. Cada uno de ellos aparece como modelo representativo de sus respectivas formas de vida (51).

Don Domingo vivía en la calle de San Juan (52). Los 15.8 metros de altura de la fachada no ocultaban la existencia de “tres altos”, es decir, cuatro suelos –piso *bajo*, cuarto principal, segundo piso y desván–, según se describe en el *memorial* del Catastro. La vivienda tendría más o menos 987.7 m². A ello se unía una cochera, sita en la casa de al lado, en la que guardaba “un coche”, y un jardín de 367.2 m² “con cinco árboles frutales y tres parras, con un pozo para regar flores”. A través de su *post-mortem*, detallado por estancias, sabemos cómo se organizaba la morada: En el entresuelo, aunque no citados explícitamente, habría un portal, un patio y una caballeriza (53). En el piso primero el recorrido deambulaba por un “*recibimiento*”, el “*cuarto prinzipal*”, dormitorio provisto de cuatro cujas, en el que se hallaba la “*alcoba donde murió*” (54), un “*cuarto de tránsito*” (sala de estar), una cocina y una “*recocina*” (almacén y despensa). En la segunda vivienda estaba ubicado el “*cuarto de san Ildefonso*”, a la sazón, y de forma simultánea, dormitorio, sala de estar y *ropero* del hogar –allí reposaban, preñados de ropa y menajes domésticos, dos baúles y un cofre grande–. Nada se dice en el *post-mortem* del carruaje (55).

(51) Quedan contrapuestos un alto cargo de la Administración de Hacienda, rentista y regidor perpetuo en Santo Domingo de la Calzada (Logroño) y una viuda, también rentista y propietaria de una regiduría, en la propia ciudad de Burgos. Ambos disfrutaban de mayorazgos, pero sus alcances anuales, y la procedencia esencial de sus ingresos, les hacían *diferentes*.

(52) El edificio que ocupaba el hogar de los Mújica era la casa principal del mayorazgo de los Peso. Era propiedad de don Gaspar Fernández de Castro, Peso, Barragán y Loyola, señor del lugar de Barriolucio, poseedor de asiento y voto perpetuo en las Cortes del Reino de Navarra. El alquiler anual ascendía a 750 reales, cantidad “*pagada por la Renta del Tabaco*”, entidad de la que don Domingo era Administrador General en Burgos.

(53) En los *post-mortem*, por lo general, no se refleja la división horizontal del entresuelo, y de sus dependencias, por considerarlas probablemente de escaso interés y muy baja estofa. Sólo en raras ocasiones tenemos la inmensa suerte de saber cómo se distribuía *el bajo*, especialmente cuando en sus estancias se anota mobiliario, herramientas y otras pertenencias de importancia.

(54) El mueble esencial en esa alcoba era “*una cama de granadillo de Indias con una cuja de pino*”.

(55) El inventario fue elaborado dos años más tarde que el Catastro de Ensenada, a su muerte. Entiendo que el coche que cita en su *memorial* estaba vinculado, herencia de su padre, don Daniel, y por ello no fue tasado con los restantes bienes muebles.

Las 9-10 dependencias citadas eran las idóneas para un funcionario de Hacienda, pero quedaban en evidencia ante la magnitud de la residencia de los Melgosa, con 24-25 estancias, repartidas en un entresuelo, "tres viviendas" y un "cuarto alto al desbán" (56). Los interiores, y los exteriores, de sus casas-palacio eran prueba palpable de su riqueza. La ostentación y el lujo eran una evidente manifestación del poder social y económico que disfrutaban por herencia y/o por sus *esfuerzos* personales. La casa era uno de los territorios en los que, a través de la calidad de los objetos, el boato de la decoración y la magnificencia, se mostraba a la población la alcurnia, su elevada posición estamental.

La contabilidad anual, los niveles de renta, y sus peculiares *formas* de vida, tenían su reflejo directo en su situación patrimonial -libre (57)-, es decir, en sus niveles de fortuna: El caudal que arrojan los *post-mortem* es 6 veces superior al de la media de la ciudad en su conjunto y 11½ veces más elevado que el promedio de los *caleseros* y de los vecinos cuya profesión está incluida entre los *servicios públicos*. El único maestro de coches que existía en la ciudad tenía unas propiedades 26½ veces -13.710 reales- por debajo de dicha cantidad, 360.935 reales de vellón. La posición privilegiada de estos nobles, elite entre los más ricos y acomodados, es patente e incuestionable si consideramos que sus bienes libres suponen el doble que el de los nobles rentistas en general y 2½ veces más que la de aquellos que no disponen de ninguna clase de vehículo. Con respecto a los eclesiásticos, tienen entre 6 y 11 veces más posesiones, cifras que también sirven para establecer diferencias entre los clérigos que iban a pie y quienes podían utilizar coche en propiedad.

Desde un punto de vista más puntual -véase el Cuadro III-, la estructura interna de su patrimonio se resume en la tradicional fórmula de distinción entre bienes muebles (88%) e inmuebles (12%). La ausencia de cómputo para sus propiedades vinculadas, pilar económico de sus rentas, nos coloca ante una *errónea* perspectiva estadística que probablemente es la evaluación invertida de una realidad más equili-

(56) AHPB. PN. (1744). Legajo 6983, folios 530-559.

(57) Sobre la problemática generada por la falta de cómputo de los bienes de mayorazgo, véanse las reflexiones de ÁLVAREZ SANTALÓ, L. C. y GARCÍA-BAQUERO A. (1980): *Op. Cit.*, pp. 4-5. Los bienes libres son la punta visible del *iceberg* patrimonial de la nobleza en el Antiguo Régimen. Las propiedades vinculadas, sometidas a mayorazgo, eran la fuente de sus rentas y su forma de vida.

brada e incluso presumiblemente sesgada hacia lo inmueble. En los casos en que conocemos cuáles eran los edificios y la hacienda raíz no sujetos a mayorazgo –descontados aquellos en que al 100% eran sólo edificios o sólo tierras– se advierte, en términos generales, un relativo equilibrio entre casas (53.3%) y suelos de labor (46.7%). Los ejemplos particulares denotan poca homogeneidad. Empero, el conocimiento de las características de sus bienes muebles –también algunos estaban vinculados como nos descubre el *post-mortem* del Conde de Villariego (58)– hace posible que nos asomemos al nivel de vida de algunos miembros de la nobleza urbana en el Antiguo Régimen.

CUADRO III

Patrimonio de los burgaleses en función de la propiedad de vehículos de transporte. Burgos a mediados del siglo XVIII (en porcentajes).

	Bienes muebles							Bienes inmuebles	
	Bienes de casa	Aperos	Ganados	Tienda	Reservas	Dinero Deudas a favor	Transporte	Hacienda raíz	Oficios
Nobles con coche	16,8	0,5	8,8	2,7	3,9	54,1	1,2	12	0
Nobles sin coche	28,5	0,06	0,8	0	1,2	41,4	0,04	27,7	0,3
Eclós con coche	31,3	0,2	3,1	0	4	57,1	4,4	0	0
Eclós sin coche	40	0,1	2,5	0	6,5	43,6	0,08	7,2	0
Caleseros	26,1	4,2	26,8	0	4,8	10,3	9,2	18,6	0
Vecinos sin coche	19,6	2,3	2,2	13,1	2,2	39,4	0,1	18,1	2,9
Ciudad (total)	21,1	1,4	3,9	8	2,8	43,9	0,6	16,6	1,7

Fuentes documentales: ADPB. Catastro de Ensenada. Memoriales de seglares y eclesiásticos. Libros 344 a 349 y AHPB. Protocolos Notariales de Burgos (1720-1780).

Los ingredientes de su patrimonio mueble son una patente evidencia de cuáles eran, sin duda, sus prioridades y la idiosincrasia de su vida cotidiana: Como sucede en otros lugares, y era de esperar dadas las circunstancias, las deudas a favor ocupan el primer lugar (31.9%).

(58) Es un hecho aislado pero de singular trascendencia, por la calidad y la cantidad de los objetos en cuestión. Lamentablemente, como era de prever, no fueron tasados y desconocemos su peso específico en el caudal mueble de la casa del susodicho conde. La relación de las “*alajas vinculadas*” está compuesta por objetos de decoración y/o de significación religiosa: Descuella especialmente una “*tapicería de bosque*”. También se anotan un importante número de “*países de batalla*”, “*quadros*” de temática sacra, espejos, vitelas, etcétera y las “*alajas del oratorio*” (cuadros, vitelas, relicarios, láminas, urnas, imágenes, escaparates y el vestuario sagrado). AHPB. PN. (1758). Legajo 7093, suelto.

Este hecho nos advierte del grado de riesgo en que vivían tales hogares, siempre pendientes de la liquidez de sus propias contabilidades y de las situaciones en que se desenvolvían sus acreedores. La cifra es realmente elevada, dado que son algo más de 100.000 los reales que, de media, estaban a su muerte a la espera de ser cobrados. No obstante, donde las dan las toman: Las deudas en su contra suponían también un sustancial montante económico, evaluado en el equivalente al 8.2% del capital inventariado, con casi 30.000 reales de promedio en impagados por su parte. Hubieran sido fácilmente subrogadas dada la importante cantidad de dinero atesorado en sus gabinetes. En segunda instancia, ese dinero en efectivo supone un 22.1% de los bienes muebles. Es imprescindible, no obstante, hacer una matización correctora a ese dato: De los 1.130.286 reales que se computan en esta partida, más de dos tercios, 783.085 reales de vellón, corresponde a un solo inventario, el del marqués de Lorca. Eliminado el inventario en cuestión, la partida de dinero efectivo desciende hasta el 10.2% del total de los bienes muebles. En casa no tenían ninguna moneda cuatro de los anteriormente citados (59). La desproporción entre quienes disponían de un mísero puñado, 1.110 reales, y una auténtica fortuna, 86.722 reales –sin olvidar lo atesorado por el susodicho Marqués–, coloca la estadística en un difícil atolladero.

CUADRO IV

Enseres del interior de casa en función de la propiedad de vehículos de transporte. Burgos a mediados del siglo XVIII (en porcentajes).

Bienes del atrezzo de casa + Transporte + Aperos												
	Mobiliario	Vestuario	Hogar	Cama	Mesa	Cocina	Religión	Adorno	Ocio	Decoración	Biblioteca	Transporte/Aperos
Nobles con coche	9,7	9,2	4,2	6,8	19,2	1,7	3,9	15,8	0,2	19,6	0,6	9,1
Nobles sin coche	10,1	10	3,8	9,8	18,1	1,8	6,3	15,6	0,1	23,1	1,2	0,4
Eclos con coche	9,5	11,5	4,7	6,7	20,1	1,4	6,8	2,9	0,06	19,7	3,7	13,9
Eclos sin coche	18,1	14,8	6,5	11,4	9,7	4	10,8	2,4	0,2	12,6	9	0,4
Caleseros	9,1	10,7	4,2	21,3	7,7	3,7	2,1	2,2	0	5	0	33,9
Vecinos sin coche	10,5	13,8	7,3	11,7	16,3	4	4,6	10,2	0,08	9,4	1,4	10,9
Ciudad (total)	10,5	12,3	6	10,3	16,8	3,1	5,2	11,1	0,07	14	1,8	8,8

Fuentes documentales: ADPB. Catastro de Ensenada. Memoriales de seglares y eclesiásticos. Libros 344 a 349 y AHPB. Protocolos Notariales de Burgos (1720-1780).

(59) Se trata de don Lucas Francisco de Castro y Ocio, don Gonzalo Hoces y Córdoba, don Miguel Antonio Torre y Berna y don Antonio Fernández de Castro. En general, sus patrimonios son modestos.

El tercer apartado, los bienes de casa, representa el 16.8%. Dentro de este capítulo específico –el del *atrezzo* interior de las viviendas (véase el Cuadro IV)– son el menaje de mesa (19.2%), los elementos decorativos (19.6%) y los adornos personales (15.8%) –que sumados ascienden al 54.6% del total– quienes destacan con mucho sobre resto de las partidas. Suponen, desde la perspectiva de lo global, el 10.4% de los bienes muebles. En mayor o menor medida, se hayan presente en la totalidad de los inventarios de los implicados. En esencia, dejados al margen manteles, servilletas, paños de manos y cubiertos de peltre, estaño o cualquier otro metal no precioso, se trata de lo que comúnmente se denomina “*plata labrada*”, “*joyas de oro y plata*” y ornato de la vivienda. Que estos ingredientes patrimoniales acaparen más de la mitad de los bienes habidos entre las paredes del hogar es, a mi entender, un signo inequívoco de lo más representativo y lo más peculiar de este selecto grupo de nobles con vehículo en propiedad. Como sucede en Sevilla para la nobleza titulada, que el monto de la plata labrada, las joyas y el arte decorativo resulte más elevado que los muebles, el vestuario, los menajes de cama, la despensa –reservas alimenticias y grano en ser–, las bibliotecas o los carruajes juntos, nos indica cuál era el perfil de sus propietarios: Hogares marcados por un enorme deseo de ostentación y por multiplicar el impacto de lo aparente. A sus enormes moradas se une el exceso en la mesa, en los cuerpos y en las paredes. Un aspecto absolutamente esclarecedor de su categoría y de su posición social es que precisan detentar productos que sobrecojan a sus visitantes e invitados. Constituyen una “inversión en necesidades socio-económicas”, un gasto fundamental de su estatus privilegiado (60). No existe, empero, una completa homogeneidad y las diferencias entre ellos eran bastante significativas.

El mobiliario y los vestidos, alrededor del 9.7% –respectivamente– de los bienes del interior de casa, ocupan el cuarto y quinto lugar, seguidos de los menajes de cama (6.8%) y los utensilios complementarios del hogar (4.2%). En la mentalidad de estos personajes, descansar nocturnamente y cubrirse los cuerpos en la vigilia cotidiana eran actividades importantes, distintivas con respecto a la *otra* población, pero que estaban en la órbita de lo natural. Tan natural, pero a la vez tan

(60) ÁLVAREZ SANTALÓ, L.C. y GARCÍA-BAQUERO GLEZ, A. (1980): *Op. Cit.*, pp. 21-22.

extraordinario, como sentarse a una mesa preñada de mantelerías, cuberterías y menajes de lujo, llenar sus cuerpos de metales y piedras preciosas o salir a la calle en estancias móviles, salidas desde interior de sus casonas. No es extraño que los carruajes y su equipo rivalizasen con los muebles y el vestuario, de forma que el 9.1% de los bienes de entre-casa –1.2% del total de sus patrimonios libres– eran sistemas de transporte sobre ruedas. No todos los coches tenían la misma categoría, ni en calidad ni en número, pero, eran para todos ellos un instrumento de boato, de magnificencia social. El disponer de carruaje en propiedad dependía en gran parte de un precario equilibrio entre capricho y poder adquisitivo, por una parte, y necesidad de servicio y prestigio, por otra. En palabras de Álvarez Santaló y García-Baquero González, constituyen un “verdadero semáforo del status social” (61).

Los objetos religiosos (3.9%), el menaje de cocina (1.7%), las *bibliotecas* (0.6%) y los juegos –damas, ajedrez, etcétera– e instrumentos musicales, piezas para el ocio y la diversión (0.2%), son, por su escasa entidad, aspectos complementarios de la casa. Los dos primeros aparecen en todos los hogares; los dos últimos, quedan reservados a unas pocas casas. No existen, sin embargo, unas relaciones directas entre ellos ni con respecto a otros parámetros patrimoniales. Tenían prohibido trabajar y vivían para disfrutar. Tal vez incluso se podría decir que disfrutaban porque gozaban de la existencia con dedicación exclusiva, sin enervantes fatigas ni apestosos sudores. De ello se ocupaban sus renteros y criados. La retaguardia de sus bienes muebles está ocupada por los ganados (9.1%), las reservas alimenticias y granos *en ser* (4%), los bienes susceptibles de ser vendidos comercialmente (2.8%) y, por último, los aperos e instrumentos de labranza (0.5%). Animales sólo aparecen en 10 inventarios y en uno de ellos, el de don Pedro Tomé González, *ganadero* y mercader de lanas (62), la cifra de sus reses y mulas, 340.871 rea-

(61) Ídem, pp. 21. Véase también FRANCO RUBIO, G. A. (2001): *Op. Cit.*, pp. 162-164 y 173-179.

(62) La personalidad, fascinante, y las múltiples actividades de todo tipo (económicas, políticas, sociales, religiosas, etcétera) de don Pedro están demandando la redacción de una biografía que recorra toda su ajetreada y longeva existencia (1680-1764). En la nota 27 se recogen los títulos ya publicados, o por editar. Empero existe material suficiente para redactar una amplia semblanza de este personaje. Con el riesgo asumido de pecar de incorrecto, don Pedro se nos muestra como un personaje del brillante siglo XVI burgalés que se vio obligado a vivir en el mediocre y sufrido Setecientos. Un posible título puede ser *Lanas, bulas y granos. Retrato familiar de los Tomé. La construcción de una gran fortuna: 84 años de negocios y trabajo.*

les, pervierte completamente la estadística. Se detecta, además, una anomalía evidente en aquellos *post-mortem* en que se señala la presencia de mulas y no se computa el carruaje –don Domingo de Mújica y Melgar–. También ocurre –no por anecdótico menos significativo– que se hable de carruajes y cocheros en el Catastro y no aparezcan en el *post-mortem* ni animales ni vehículos, como es el caso de don Lucas Francisco de Castro y Ocio y de don Diego de Haedo. Por otra parte, es preciso citar, de nuevo, a don Pedro Tomé para recalcar su talante atípico en cualquier clasificación que se pretenda hacer de sus actividades y su idiosincrasia: Es el único de los nobles con coches en propiedad que disponía de cabaña ganadera y era también el único que se dedicaba a la mercadería, como *empresario* evidentemente. La pila de lanas que se anota en su inventario de bienes, por valor de 137.405 reales, le descoloca en la foto de estos nobles e hidalgos, quizás con la excepción puntual de don Domingo Mújica que tenía tratos con la pólvora (63). A la postre, para finalizar este análisis, es preciso indicar que sólo en seis de los inventarios aparecen herramientas para el campo: Se trata de aquellos nobles que poseen haciendas en explotación directa –propias o en arrendamiento– y que trabajan, a través de sus empleados, esas tierras con el adecuado instrumental libre, declarado y en propiedad.

seo Lazaro Galdiano de Madrid. Posteriormente J. Calvo (2) estudia estos broches que llevan el nombre de esta comarca y que sin duda proceden de la necrópolis. Generalmente se les hacía proceder de la "parte alta de la Bureba" o ya concretamente de Quintanilla pero dada la importancia de este yacimiento se debe por su presencia. Todas estas noticias de hallazgos así como de otros nuevos son recogidas por R. Jalby (3) Centrándose en los hallazgos romanos F. Fita (4) se dedica a la epigrafía emplazando el yacimiento juve

(1) E. Herrera. Descubrimiento de cerámicas en la Bureba (Parque Nacional de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias, VII Congreso, vol. 1, 1917, pp. 43-53, fig. 1.

(63) En su *memorial* del Catastro se incluye la existencia de una casa en Lavaderos utilizada como "almacén de pólvora". El inmueble, propiedad de un convento de la ciudad, tenía 2.8 metros de altura. Su única habitación o suelo albergaba 3 cuartos, una cocina, un corredor para tomar el sol, una caballeriza y otros dos cuartos de uso desconocido. A través de su *post-mortem* nos llega la noticia de que era el "obligado" de la renta de pólvora y plomo de la ciudad. Don Pedro Tomé González se ocupó igualmente de ese cometido a principios del siglo (1704-1713). ADPB. Catastro, *Memoriales*, D, Libro 344, folios 681-682. AHPB. PN. (1753). Legajo 7128/2, folios 90-120 y Legajo 6830 (1704-1713).

