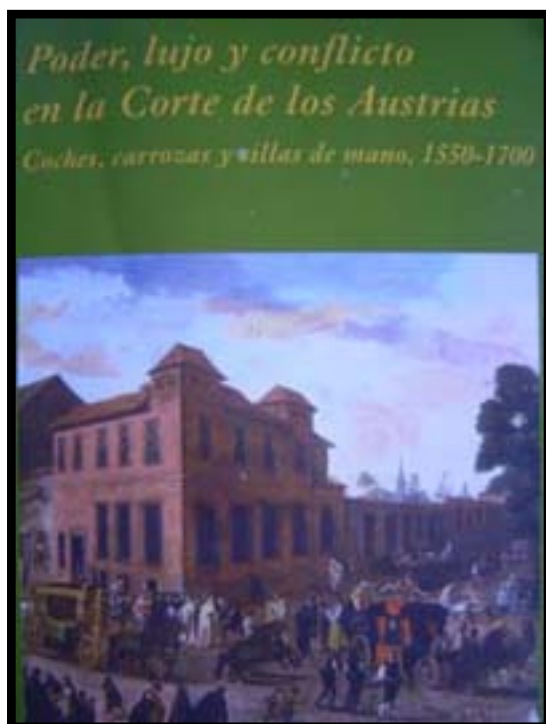


López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la Corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Colección *La Corte en Europa*. Madrid: Ediciones Polifemo, 2007. 700 págs. ISBN: 978-84-86547-98-1.

Reviewed by Antonio Cortijo Ocaña
University of California, Santa Barbara



Nos encontramos ante un estudio / catálogo del motivo de los coches (carrozas, sillas, sillas de mano) en la cultura y literatura del Siglo de Oro que se sale de una concepción del tema como algo anecdótico o curioso (lo que había sido frecuente en el pasado) e intenta situar la aparición y presencia del coche en la sociedad de la época dentro del contexto de la vida cortesana del momento, de la fijación de un modelo de autoridad (real) y de las etiquetas de comportamiento para nobles y personajes directores de la sociedad del momento. En este sentido, López Álvarez nos va llevando por un paseo en coche contextualizado en que estas máquinas se integran en los ejes de poder / control / dominio de la sociedad temprana moderna y se dejan de ver como meros

productos, aunque curiosos, de lujo ostentoso que sólo interesan como mera *nuga* en los estudios literarios. Para realizar esta labor el autor ha debido empaparse de conocimientos históricos sobre el período analizado (1550-1700) y ante todo ha llevado a cabo una labor de investigación de archivo y rastreo de fuentes que sólo puede tildarse de asombrosa. El libro es fruto de su Tesis Doctoral, y como tal quizá se resiente un tanto del torpor que dicha estructura le da, que se podría haber aligerado en alguna medida al reducir el número de secciones y ciertos aspectos repetitivos que (insistimos) son herederos del ‘formato Tesis’ del libro. Ello, sin embargo, es *peccata minuta*.

El coche ha tenido una vida previa en el mundo antiguo y grecorromano, de la mano de carros triunfales, etc., que se asocian con la realeza, el poder y el triunfo político / militar, así como una representación en el mundo semita de la Biblia. Pero ello queda todo ciertamente oscurecido en la época medieval con su desuso; sólo será a mediados del siglo XIV cuando en Hungría, en el pueblo de Kocsi, se inventa un sistema de suspensión “a los vehículos mediante una cadena o correas de cuero que,

unidas a unos pivotes, permitían que la caja del vehículo quedara suspendida y no descansara ya sobre el eje” (24). La primera descripción del mismo es de 1342. De la región de origen este artefacto pasará a denominarse en español (de modo semejante a como en el resto de las lenguas europeas) *coche* (< Kocsi). Aunque su uso, asociado a la realeza y aristocracia, sigue en aumento paulatinamente, su eclosión será producto de mediados del siglo XVI: “Lo transcendental del asunto es que el coche se extendió por todas las cortes y grandes ciudades europeas a lo largo del siglo XVI dando lugar a una revolución en el transporte y en la representación de las élites” (26). El autor entra en materia estudiando la caballeriza. Aunque la misma tiene una importancia secundaria en Castilla con respecto a otras cortes (y en especial la borgoñona), la adopción de la etiqueta (y usos) borgoñona con Carlos V, así como el intento de potenciar la representación de la majestad real harán que vaya creciendo en importancia en especial en la segunda mitad del siglo XVI. Y será a la caballeriza a la que toquen todos los asuntos relacionados con coches y caballerías. También pasa revista a las literas (*andas* en Castilla), “una suerte de caja decorada con textiles y sustentada en dos varales que transportaban unas caballerías” (59) y cómo es a partir de los contactos con Flades cuando su uso se hace más amplio. Parece que es hacia 1560 cuando el coche se afianza en la caballeriza real y empieza a modificar lentamente las actividades reales como el paseo, el viaje o el ir de caza (67). También hacia esta época se introducen en la caballeriza real otros vehículos como sillas de manos y trineos. De 1561 datan algunas de las primeras ordenanzas sobre el caballerizo mayor (ya convertido en uno de los tres más importantes de la Casa Real) y el coche, y para la década de los 80 del siglo XVI la facilidad para acercarse al rey cuando éste se encuentra fuera de palacio se ve grandemente reducida, señalando así un momento de cambio con respecto a la figura real y a su ‘representación’ y accesibilidad. Asimismo, para esta década puede afirmarse que el uso de seis caballos para el coche ya se ha convertido en regalía del monarca (93 et ss.).

Entre 1560 y fines de siglo los coches proliferan por varias ciudades españolas, en particular Madrid, en especial a partir de su conversión en capital del reino. De hecho se hace incluso derivar su nombre (Mantua Carpetanorum) de una supuesta palabra latina (*carpentum*) para ‘coche’. Ya desde 1630-40 se percibe un intento por distanciar el coche del rey del de los demás. Incluso en la segunda mitad de siglo se verá un florecer de la representación e imagería reales que incluyen al coche en pinturas, etc. No debe olvidarse que el coche para embajadores, gobernadores, virreyes, etc. se convertirá durante el siglo XVII “en un instrumento que venía a mostrar el poder del monarca a quien servían” (127-28). En cualquier caso, tanto la literatura de la época como las narraciones de extranjeros en España o las numerosas *relaciones de sucesos* dan cuenta del gran número de coches en varias ciudades españolas, particularmente en la corte.

Pero el coche se convertirá asimismo en elemento indispensable de la clase aristocrática. “En torno a 1600, el coche había adquirido considerable importancia entre la aristocracia, pero no fue hasta la definitiva vuelta de la corte a Madrid, cuando

se instalaron en ella un gran número de titulados y dio comienzo el proceso de institucionalización de su uso” (136).

La segunda parte de la obra, “El coche y los cortesanos”, es un estudio en detalle de las pragmáticas y leyes dedicadas al uso del coche en las centurias del quinientos y seiscientos. A medida que avanza la segunda mitad del siglo XVI la nobleza fue cambiando su ideal de caballero por el de cortesano, y las clases privilegiadas y alta y mediana nobleza se embarcaron en una competencia por el gasto suntuario. La aparición de los coches en este momento se refleja en varios testimonios que hablan de una crítica al excesivo gasto (Fernández de Oviedo). El uso de coches y carrozas generó críticas con respecto a la carestía de mulas y caballos, el abandono de la caballería y el perjuicio a la agricultura. La primera regulación del uso de coches data de la pragmática de 1578, en parte siguiendo pautas de la Junta de Reformación. Se prohibía el uso de seis mulas en el coche y se obligaba a llevarlos de cuatro caballos, lo que limitaba su uso a la aristocracia o a los muy ricos. Así, el lujo quedaba reducido y sancionado para la nobleza alta y clero, que intentaban marcar sus diferencias con otras clases sociales elevadas por puestos administrativos y de la administración civil y de justicia. Pero el uso del coche parecía imposible de parar. “El período de acumulación monetaria de las últimas décadas del siglo XVI y la competencia suntuaria por el uso del coche, favoreció y estimuló su adquisición por parte de las élites ciudadanas y otros grupos de poder, cuando en otros lugares estos vehículos eran todavía una rareza. Su utilización se extendió en la corte y en las grandes ciudades, especialmente entre licenciados, regidores, nobles y señores de vasallos” (164-65). De hecho para saltarse las cortapisas legales harán su aparición extraños híbridos como el carricoche. También surgirán polémicas sobre el uso del coche en las Indias, donde se llegó a prohibir, aunque con poco efecto práctico. Con la pragmática de 1600 parece que se abre un tanto la mano hacia el uso del coche. Para la pragmática de 1611 la situación se ha vuelto más estricta y sólo se permite su uso bajo licencia del Consejo de Castilla. Calcula el autor que en el período de Felipe III se dieron unas 2.300 licencias, que “pudieron llegar a permitir el uso del coche a unas 3.000 personas en toda Castilla” (182). A su vez se introducían dos nuevas medidas, las del registro y licencias para los vehículos. También se mencionaba la prohibición de préstamo del coche y la de su uso por prostitutas y la obligación de que las damas anduvieran descubiertas en coche, entre otras medidas. De 1619 datan más pragmáticas restrictivas, que reducen drásticamente el número de licencias e intentan potenciar la agricultura permitiendo usar coche de mulas a quienes siembren más de 25 fanegas. El autor señala igualmente el aumento del uso del coche a partir de la década de 1620, en muchas ocasiones sin licencia. De hecho, “entre 1622 y 1623 se dieron casi tantas licencias anuales como una década antes. [...] En pocas palabras, el rey no se daba prisa en abordar la reforma de los coches y su respuesta inicial fue dar más licencias, que contribuían naturalmente a concitar la adhesión a su nuevo gobierno y a premiar fidelidades” (213-14). Para 1628 una nueva pragmática señalaba que “sólo se permitía ir en coche de mulas de cinco leguas para abajo, para andar de camino” (221), aunque,

como con otras pragmáticas, la ley se incumplía y se fue instaurando paulatinamente la costumbre de ir en coche de mulas. Entre quienes quedaban excluidos de su uso la pragmática indica expresamente “escribanos, alguaciles, mercaderes, oficiales de manos, mujeres públicas o cortesanas” (227). López Álvarez hace a su vez un repaso concienzudo de las polémicas sobre el uso del coche en ciudades como Granada, Sevilla, Málaga y Vitoria. En el caso de Sevilla remite dicha polémica al enfrentamiento entre los regidores de la villa y sus jurados. Se saldó la misma con la decisión de no conceder licencias de coche salvo a dignidades, prebendados y títulos. En el caso de Granada también subyace a la disputa el enfrentamiento entre diversos poderes urbanos. A diferencia de lo sucedido en Sevilla, “los quejosos del coche lograron que la prohibición se prolongara durante más de una década [hasta 1623]” (263), citando además como motivo de la misma el daño al estado de calles y empedrado.

Para la década de 1630 el uso del coche sufre una auténtica institucionalización y su uso se fiscaliza, es decir, se crea un impuesto sobre los coches. El autor asimismo estudia el aumento de licencias concedidas a asentistas y banqueros entre 1620-40. Más adelante (1651) se creará incluso un tributo a usuarios. A la vez, se levanta la prohibición sobre el uso del coche en Granada, se venden licencias y, sin lograrse en gran medida, se intentan ejecutar varias medidas para restringir su uso. A mediados de la década de 1640 se atiende a nuevas reformas legales cuyos objetivos fueron “desencochar a los alcaldes de corte, eliminar los coches de seis mulas y controlar en general el acceso al coche y los excesos en la decoración y riqueza de los vehículos” (286). En general, pues, se trataba de tender a impedir la diferenciación social a través del uso del coche, en buena medida del mismo tenor que las reformas de 1657 y 1659 que trataban sobre trajes y vestidos. López Álvarez insiste: “Las reformas de los años 1640-70 no fueron suficientes para frenar el acceso al coche, el aumento de su decoración y la proliferación de nuevos usos y no fue hasta mediados de la década de 1670 cuando se fraguaron verdaderas pragmáticas restrictivas [sobre el uso de mulas, así como sobre la ostentación de lacayos, cocheros, etc.] [...] que culminaron más tarde en la prohibición expresa del uso del coche a cierto número de oficios” (299). En 1674, 1684 y 1691 se publican pragmáticas prohibiendo el uso de coches, carrozas, estufas, calesas y furlones a “alguaciles de corte, escibanos de provincial y número [...] notarios, procuradores, agentes de pleitos y de negocios, arrendadores [...], mercaderes con tienda abierta, de lonja, plateros, maestros de obras, receptores, obligados de abastos, maestros ni oficiales” (309).

La tercera parte de la obra estudia el “debate sobre el uso del coche”. Considerando que parecía evidente que debía limitarse el coche a ser monopolio de caballeros y nobles, durante los 150 años de 1650 a 1700 los temas que más abundan en estas polémicas son la abundancia de los mismos, la presión social por su uso dado su valor como elemento de diferenciación y estatus, el desorden moral que acarreaban en manos de la mujer y la bajeza de los cocheros (320). La aparición del coche supuso un auténtico ataque e invasión de espacios públicos, del espacio del viandante y del

caballo / -ero y repercutieron en el tráfico / desarrollo urbano. En general para esta época son largos, inestables y ruidosos. A partir de 1570 se produce en todas las grandes urbes europeas un cambio de trazado viario por los cohes. En Madrid esto repercutió en los ejes Alcázar-Atocha-Prados-Mayor, así como entre la amplia red de palacios y residencias reales (eje Madrid-Aranjuez-Toledo, Eje Madrid-Valsaín-Segovia). Tras la vuelta definitiva de la corte a Madrid (1606) se procede a la demolición de casas peligrosas frente al alcázar, la plantación de una alameda desde la carrera de San Jerónimo hasta el arroyo de la Castellana, a nuevos empedrados, etc. Será el Prado el que venga a constituirse en lugar privilegiado de paseo en coche. Junto a las medidas que regulan el uso del coche aparecen aquellas que regulan asimismo las cocheras (abundantes), su prohibición de uso por lugares donde han de pasar procesiones (o en Semana Santa y Cuaresma), regulaciones sobre zonas conflictivas como Mayor o la Puerta de Guadalajara o Plazuela de San Salvador, donde solía haber una concentración mayor de coches, alquileres, gentes de porte, etc. También se regula el registro de cocheros y mozos de mulas, prioridades de tránsito cuando se cruzan varios coches, etc. De interés son también los aspectos delictivos asociados al coche, como el contrabando de mercancías que entran ilícitamente (sin pagar impuestos) en ciudades, o los asaltos desde coches en los caminos. Existe una abundantísima literatura relacionada con el coche o que le menciona y que el autor se ha encargado de rastrear concienzudamente. Los relatos de viajeros extranjeros abundan en referencias al número de coches en Madrid, Valladolid, Valencia, Granada, Sevilla, Barcelona, etc. El tráfico abundante se equiparaba a unas “Indias”, ornato de una ciudad y a la vez reflejo de su poder. Las menciones más frecuentes son aquellas que hablan de su abundancia o presencia. “En relación a los coches, la literatura de la época subrayó sobre todo su extrema abundancia de la que se derivaban peligros como la movilidad social o la proliferación del pecado, pero no hizo apenas hincapié en las consecuencias higiénicas o en los problemas del tráfico que los coches provocaban, es decir, planteó el problema de su uso desde la perspectiva de la élite cortesana, preocupada por la emulación suntuaria y el control social más que por otra cuestión” (348). Madrid suele aparecer como un piélagos donde hace falta navegar [en coche] buscando un norte; el coche se asocia o representa como “casa”, como “plaga de Egipto”, “desorden”, “Babilonia”, metáfora del desorden social, como “monstruoso mecanismo”; el coche viene a representar (su uso) la mezcla social y confusión propias de la urbe.

A medida que se entra en la centuria del siglo XVII el modelo de cortesano de Boscán o Gracián Dantisco (cortesano a caballo) deja paso al que monta en coche. Con éste “los cortesanos favorecían a sus deudos, familiares o criados” (370), de modo que puede decirse que a partir de 1600 el uso del coche equivalía a confirmación de poder, estatus y rango, ofreciendo infinitas posibilidades de boato. En literatura el coche identifica a su dueño como persona de alta categoría, y hasta más que elección era una obligación impuesta por necesidad para mostrar el rango y la forma. Fue en este momento cuando diversos autores acusaron a la nobleza de olvidarse de sus

funciones y deberes para dedicarse a cochear por la corte: “El uso de los carruajes fomentaba la estulticia, el ocio y la vanidad” (382). Igual que se había ido produciendo la paulatina imposibilidad de acercarse al rey en público, un proceso idéntico vino a darse con los grandes señores. A su vez, al mismo tiempo que se extendía el uso del coche, parecía que “la extensión de su uso estaba conduciendo a que verdaderos caballeros dejaran de serlo por olvidar montar a caballo” (386). De ahí que en literatura se dé rápidamente el paso para hablar del uso del carruaje como de afeminamiento (en autores como Lisón y Biedma, Bello Hurtado y Francisco Porcel) y maldición (ver en este sentido el estudio detallado de la *Sátira a los coches* de Quevedo, 419 et ss.). Los arbitristas (Fernández de Navarrete, Luis Biochero, Francisco Cascales, fr. Tomás Ramón y Alonso Carranza) también se preocuparon del tema, proponiendo diversas medidas (392 et ss.) y lamentando en varia medida su amplio uso. Asimismo la literatura se hace eco de las polémicas en Sevilla y Granada y se mencionan los grandes gastos en hierro y empedrados como perjuicios ocasionados por el uso del coche.

Entre 1611-30 se lanzan numerosas diatribas contra los que no son cortesanos ni podían ir en coche por medios, posición o sangre. Quizá en este sentido las críticas más feroces se presenten en *Los Tellos de Meneses*, así como en numerosas comedias de villanos del teatro áureo. Incluso el mismo Sancho en *Don Quijote* le escribe a su mujer con la orden de “que andes en coche” (430). Junto a este coche de *villanos*, la literatura se hace eco del coche de los pícaros y otros usurpadores. A éstos el coche “les daba un lustre inmerecido” (434). “De hecho, en coche encontramos a los Guzmanes, a Onofre y a Pablos” (436). Lope, según el autor, es quien más se afanó por ridiculizar “a los que habían osado encaramarse a un coche que no podían mantener” (441). O entre la tipología ridícula que aparece en la época destacan los temas de los coches atiborrados sin que quepa espacio para nada en ellos, el ruido infernal que procuran, el encochado como enloquecido (*homo furens*), el coche como prisión para quienes se salen de su esfera social, el coche como síntoma de degeneración de costumbres (*El Criticón*). En este sentido las críticas más feroces, al decir del autor, provienen de *Las tarascas de Madrid* y *Tribunal espantoso* de F. Santos.

Un capítulo aparte se dedica al tema de “coche, mujer y estatus social”. Según López Álvarez “los escritores y moralistas de finales del XVI y de todo el siglo XVII elaboraron un discurso sobre el coche y la mujer plagado de contradicciones” (453). El coche atentaba contra la quietud / inmovilidad social, así como contra el control masculino de la sociedad. No obstante, el coche se va convirtiendo en elemento *sine qua non* del galanteo, jugando un papel importante en la iniciación sexual y en la “práctica del sexo fuera del matrimonio de este grupo social [las clases altas]” (469). Dicho esto, el coche, al decir del autor, permitió a la mujer salir de su aislamiento y de los esquemas de control / sumisión. La comedia áurea suele presentar a la mujer en coche dentro de dos categorías muy definidas: la dama con estatus y la dama que hace uso indebido del mismo. La primera referencia al galanteo desde el coche parecen ser

unos versos de Hernando de Acuña (486 et ss.), haciéndose ya las noticias habituales a partir de 1590. “Los galanes debían ir a caballo al lado del estribo de la dama y no a pie o encochados con ellas” (489). El escenario principal de dichas prácticas solía ser el Prado (en Madrid). El galanteo daba a su vez ocasión para numerosos conflictos por monopolizar el acercamiento a ciertos vehículos, haciendo, por ejemplo, Lope amplio uso en sus comedias del enamoramiento del galán al ver a la dama en su coche. Junto a ello aparecen en la literatura de la época sinfín de pícaros y mujeres de mala fama que hacen también uso (indebido) del coche con propósitos de galanteo, enseñando las mujeres la mano o la ropa. Dentro, en general, de la visión de la mujer y el matrimonio en la Contrarreforma, el binomio mujer / coche sólo podía provocar destrucción y desorden, viéndose como algo maligno, demoníaco e infernal. Dentro de este capítulo de la mujer y el coche el autor rastrea obras en que aparece asimismo el tema de las feas, las dueñas o las beatas en coche, y analiza el motivo ridículo del coche como instrumento erótico ya desde las *Coplas a los coches* de Sebastián de Horozco (de antes de 1561). Capítulo aparte merece la figura de la pícara en coche, con sus submodalidades de la prostituta, la buscona y la pedigüeña, que tiene quizá su obra más representativa en *Las Harpías en Madrid y coche de las estafas* o *Los peligros de Madrid*, de Remiro de Navarra. Esta demonización del coche / mujer hace que se asimile el coche a la figura de la alcahueta, viéndosele como barco de pecadores o carro de Plutón, así como que se relacione el coche con el tema de la demonización de cocheros y mozos de silla.

Los últimos capítulos abordan el tema de los criados: cocheros y mozos de silla. Se repasa la historia de las pragmáticas regulando sus funciones (en especial en lo concerniente a cocheros) y limitando su uso, se estudian los lugares de Madrid donde se concentraban para su alquiler y contrato (Plazuela de Herradores, etc.). Los temas que más abundan en la literatura de cocheros son el de su limpieza, el de la seguridad de la conducción y el de su cortesanía (o moralización e interiorización de los valores de sus señores). Quede consignado que la posición o estatus social de los cocheros variaba enormemente. “La posición más abaja era la de los esclavos, abundantes entre los silletteros, y algo menos entre los cocheros” (588); seguían los que ejercían libremente su oficio sin formar parte de ninguna casa (exentos); por último los asociados a alguna casa. La mayor parte de ellos provenían de Galicia, Asturias, las montañas de León y Portugal. En literatura suelen aparecer las más de las veces caricaturizados con rasgos demoníacos (oficio bajo), criticando al que ejerce de cochero polivalente en alguna casa venida a menos.

Tras este repaso concienzudo y amplio, el autor concluye su obra con el acompañamiento de una abundantísima bibliografía (617-83) y fuentes.

No es tarea fácil hacer un resumen crítico de este buen libro de López Álvarez. Abundan en él anécdotas o detalles de interés curioso para hacer del mismo lectura

amena. En este sentido la erudición no se hace pesada, pues la solidez del dato suele dejarse para la nota a pie de página. Quizá, insistimos, peca de una organización poco rigurosa, que hubiera hecho la obra un tanto más manejable. Como virtud central queda la envergadura del tema analizado y lo concienzudo de su comprobación. Además de contar con una bibliografía actualísima en materia histórica sobre los Siglos de Oro y en estudios centrados en la política de los austrias, poder y cortesanía, Madrid y urbanismo e historia general de los Siglos de Oro, se usan hasta 28 comedias de Calderón, 8 de Castillo Solórzano, 5 de Guillén de Castro, más de 110 de Lope de Vega, 5 de Rojas Zorrilla, 7 de Ruiz de Alarcón, 13 de Salas Barbadillo, 38 de Tirso de Molina, innumerables de Quiñones de Benavente, etc., etc., así como más de 150 *relaciones de sucesos*. Sólo esto último ya daría cuenta de la magnitud del repaso elaborado por el autor. Y nótese que sólo hemos recalcado los autores de mayor renombre, cuando el fuerte de esta obra está en haber usado un cúmulo ingente de la llamada literatura menor en su repaso del tema del coche. Repetimos que en notas abigarradas y plenas de información se acumula un verdadero caudal de información sobre pragmáticas, material legal y jurídico no publicado antes con antelación, relaciones de sucesos, descripciones de festividades o actos lúdicos, literatura arbitrista. Mucha de esta información daría de sí para más libros que éste y sin duda puede servir de acicate para futuras investigaciones, no habiendo sido en su mayor parte nunca publicada o incluso utilizada.

Asimismo, el autor cumple con creces el propósito que se marcaba al comienzo, pues no ha hecho sólo catálogo de la aparición del tema del *coche* en las leyes y literatura de una época, sino lo ha enmarcado dentro de un contexto histórico y ciudadano (fundamentalmente madrileño), el de los Austrias y el de la clase cortesana y aristocrática. El coche, las sillas de mano, las carrozas, etc., se convierten hasta cierto punto en excusa para ir dibujando los perfiles de una sociedad en un transcurrir de 150 años, girando en torno a la figura real y a la de los detentadores del poder en la sociedad áurea. Es el coche, así, no sólo elemento de lujo y boato, excusa para el ensayo ligero, sino icono en que confluyen varios ejes de la sociedad del momento, que se analiza en todo lo que dan de sí los documentos legales, jurídicos, ensayísticos y literarios de que el autor podía disponer. Un último apartado merece el comentario del material gráfico que acompaña al libro. Alejandro López Álvarez ha hecho incluir numerosas reproducciones de grabados y pinturas (las más de ellas a color) que muestran ejemplos de coches, carrozas, carruajes, sillas de manos, literas, etc. durante los siglos XVI y XVII. Cada una de ellas viene acompañada de una explicación a propósito. Por allí pasan el *Retrato de las infantas Isabel Clara Eugenia y Catalina de Coello*, la *Despedida de Carlos V de Juan Federico el Magnánimo* (anónimo), representaciones de coches en el puerto de Sevilla a fines del siglo XVI, varios vehículos de la época presentes en el Museo de Carruajes de Madrid y otros museos europeos, la *Vista de la Carrera de San Jerónimo y el Paseo del Prado* (de la Colección Thyssen-Bornemisza), *Felipe III en San Sebastián*, de Pieter Van der Meulen, una representación de la Plaza Mayor de Lima en el siglo XVII, etc., etc., con

lo que se favorece enormemente la visulización de muchos de los conceptos y descripciones presentes en el libro.

Es, en suma, una gran obra que merece estar en la biblioteca de cualquier estudioso de los Siglos de Oro.